

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

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

Εμμανουήλ Ρόδιος

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

Πειραιάς

Αύγουστος 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ (COPYRIGHT)

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

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

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

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

Ευχαριστίες

Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την εμπιστοσύνη στην ανάθεση του θέματος και για την πολύτιμη καθοδήγησή του σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησής της, όλους τους καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία για όλα τα απαραίτητα εφόδια που μου έδωσαν για να πορευτώ στο χώρο της ναυτιλίας και τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου στους οποίους και αφιερώνω τη συγκεκριμένη εργασία που με στήριξε ηθικά και πρακτικά σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου .

Εμμανουήλ Ρόδιος

Αύγουστος 2017

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	15
1.1. Η ΑΠΟΥΣΙΑ ΚΟΙΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	15
1.2. ΟΙ ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ.....	15
1.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΑΙΤΙΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ.....	17
1.4. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΒΕΙ.....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΙ ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	24
2.1. Η ΑΝΑΓΚΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	24
2.2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.....	25
2.3. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ.....	26
2.3.1. ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	27
2.3.2. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (PORT STATE-CONTROL).....	29
2.3.3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ.....	34
2.3.4. ΘΕΜΑΤΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ.....	37
2.3.5. ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ.....	38
2.3.6. ΕΝΙΑΙΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ.....	42
2.3.7. ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY) (EMSA).....	44
2.3.8. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΕΡΑΣΤΙΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (SECURITY) ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ.....	45
2.3.9. ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ (SAFEMED).....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΑΘΕΜΙΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.....	51
3.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ.....	51
3.2. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.....	54
3.3. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ (ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ).....	55
3.3.1. Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ.....	55
3.4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ.....	56
3.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ.....	57
3.6. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018.....	58

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	59
4.1. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΕ ΚΑΙ ΘΑ ΑΞΙΟΠΟΙΟΥΣΕ ΤΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ.....	59
4.2. ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	61
4.3. ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	62
4.4. ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΔΙΑΤΟΜΕΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΜΕΣΩ ΤΕΣΣΑΡΩΝ (4) ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ.....	63
4.5. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε.: ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ	65
4.5.1. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ	66
4.5.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ - MEGA SHIPS	66
4.6. ΤΡΕΙΣ ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ	67
4.7. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ	70
4.8. ΈΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.....	70
4.8.1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	71
4.8.2. ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....	72
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	73
5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	73
5.2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ.....	74
5.2.1. ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ VI / 2 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΜΑΖΑΣ ΕΝΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟΥ	74
5.2.1.1. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ.....	74
5.2.2. ΠΙΘΑΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΩΝ.....	75
5.2.2.1. ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ	75
5.2.2.2. ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΕΠΑΛΗΘΕΥΜΕΝΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΜΑΖΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΜΙΚΤΗ ΜΑΖΑ.....	75
5.2.2.3. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	76
5.2.2.4. ΔΙΑΣΤΡΕΒΛΩΜΕΝΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ	78
5.2.3. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΜΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΩΣ ΤΗΝ 1η ΙΟΥΛΙΟΥ 2016.....	78
5.3. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ	80
5.3.1. ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ.....	80
5.3.1.1. ΣΥΜΒΑΣΗ-ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ.....	81

5.3.1.2.	Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ	81
5.3.1.3.	ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ..	83
5.3.2.	ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΛΟΙΩΝ.....	85
5.3.2.1.	ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ	86
5.3.2.2.	ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ.....	87
5.3.2.3.	Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ - Η ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	87
5.3.2.4.	ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΞΕΙΔΙΩΝ ΤΟΥ ΑΖΩΤΟΥ	87
5.3.2.5.	ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΞΕΙΔΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΙΟΥ.....	88
5.3.2.6.	ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ Ε.Ε.....	89
5.3.2.7.	ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ	92
5.3.2.8.	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ	93
5.3.2.9.	ΝΟΜΙΚΑ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ.....	94
5.3.2.10.	ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΟΥΣΙΩΝ, 1996, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 2010.....	95
5.3.2.11.	ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	96
5.3.2.12.	ΙΜΟ / ΠΡΟΤΥΠΑ ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΧΩΝ (GBS) - ΙΑCS / ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ (CSR).....	98
5.4.	ΑΛΛΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ.....	99
5.4.1.	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ	100
5.4.2.	ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ.....	100
5.4.3.	ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ.....	103
5.4.4.	ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΛΗΣ ΛΗΣΤΕΙΑΣ	105
5.4.5.	ΜΗ ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΙΚΤΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ	106
5.4.6.	ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ.....	107
5.4.7.	ΘΕΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	108
5.4.8.	ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006.....	108
5.4.9.	ΔΙΚΑΙΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ.....	109

5.4.10.ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟ), 2003 (ΑΡΙΘ. 185)	109
5.4.11.ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ.....	111
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	113
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	116

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη Διπλωματική Εργασία αφορά το θέμα των πολιτικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα και τη σημασία τους για την ανταγωνιστικότητα της Ευρωπαϊκής Ναυτιλίας, από την σκοπιά του ολοένα και εντονότερου ανταγωνισμού από τρίτες χώρες. Το ζήτημα της ασφάλειας για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα μέλη της έχει τεράστια σημασία, για τον λόγο αυτόν τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε καθώς και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων μερών (πλοιοκτήτες, φορτωτές, ναυτεργασία κ.λπ.) αναζητούν Ευρωπαϊκές πολιτικές με ενισχυμένα πρότυπα ασφαλείας τα οποία θα λαμβάνουν υπόψη τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας καθώς και το κόστος που γεννούν. Οι πολιτικές αυτές θα πρέπει να επιτυγχάνουν τη ρύθμιση αποφεύγοντας, ταυτόχρονα, τη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη των παραγόντων που οδήγησαν στη θέσπιση και λειτουργία της ασφάλειας στην θάλασσα, των κύριων αξόνων πολιτικής της Ε.Ε, καθώς και το πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού και τη στρατηγική της Ε.Ε στην ελεύθερη κυκλοφορία και στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού. Τέλος, θα αναφέρουμε και θα εκτιμήσουμε τις κανονιστικές εξελίξεις που υπάρχουν στο διεθνές επίπεδο, τον αντίκτυπο που έχουν για την ναυτιλία της Ευρωπαϊκής Ένωσης καθώς και θα εξετάσουμε εάν υπάρχουν προοπτικές βελτιώσεις της υφιστάμενης κατάστασης.

Λέξεις – κλειδιά : Ασφάλεια στη Θάλασσα, Ευρωπαϊκή Ένωση, Ανταγωνισμός

Abstract

The current post-graduate thesis is referred to the issue of the European Union's maritime safety policies and their importance for the competitiveness of European Shipping from the perspective of ever-increasing competition from third countries. The issue of safety for the European Union and its members is of great importance, for that reason the EU institutions as well as stakeholders' representatives (shipowners, shippers, naval workers, etc.) are looking for European policies with enhanced Safety standards which will take into account the international nature of shipping activity and the costs it generates. These policies should achieve regulation, while avoiding distortion of competition.

The purpose of this thesis is the study of the factors that led to the establishment and operation of maritime safety, the main policy axes of the EU, as well as the problem of unfair competition and the EU's strategy of free movement and implementation Competition rules. Finally, we will report on and assess the regulatory developments at international level, their impact on European Union shipping as well as whether there are prospective improvements to the current situation.

Key words: Maritime safety, European Union, competition

ΚΥΡΙΕΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

AIS: Σύστημα Αυτόματης Αναγνώρισης

ΔΕΚ: Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων

Ε.Ε.: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΕ: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

ECSA: Ένωση Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων

EMSA: Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας

ETF: Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές

IMO: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ILO: Διεθνής Οργανισμός Εργασίας

ISM: Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας

IMSO: Διεθνής Οργανισμός Κινητής & Δορυφορικής Επικοινωνίας

K.O.X: Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

MARPOL 78: Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα από τα πλοία

MLC: Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

ΜΣ: Μνημόνιο συνεννόησης

PSC: Κρατικές Λιμενικές Αρχές

SafeSeaNet : Κοινοτικό σύστημα Θαλάσσιων Πληροφοριών

SOLAS: Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1974)

STCW: Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και τήρησης Φυλακών των ναυτικών (1978)

TMSA: Σύστημα Διαχείρισης και Αυτοαξιολόγησης του φόρουμ των διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών πετρελαίου

TTIP: Διατλαντική Συμφωνία Εμπορίου και Επενδύσεων

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Πίνακας 1: Ανάλυση Ναυτικών Ατυχημάτων έτους 2016, σελ.23

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Πίνακας 2.1.: Κύριοι Στόχοι των Μέτρων Ασφαλείας, σελ.47

Πίνακας 2.2.: Επίπεδα Ασφαλείας σύμφωνα με τον Κώδικα ISPS, σελ.48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πίνακας 3: Δυναμικότητα εμπορικού στόλου χωρών της Ε.Ε. και ΕΟΧ (2005 σε gt, πλοία 100gt και άνω), σελ.53-54

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Πίνακας 5.1.: IMO Agreement to Reduce Atmospheric Pollution from Ships, σελ.92

Πίνακας 5.2.: Current status of the International Organization for Standardization 28000 series of standards, σελ.103-104

Πίνακας 5.3.: Contracting States Parties to selected International conventions on maritime transport, as at 30 June 2016, σελ.112

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάλυση του προβλήματος της ασφάλειας στη θάλασσα που γίνεται εντονότερο από τη μη εναρμόνιση και εφαρμογή κανόνων και οδηγιών από την σκοπιά του ολοένα και εντονότερου ανταγωνισμού από τρίτες χώρες.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση και μελέτη των παραγόντων που οδήγησαν στη θέσπιση και λειτουργία της ασφάλειας στην θάλασσα. Παρουσιάζονται, οι κύριοι άξονες πολιτικής της Ε.Ε, το πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού, η στρατηγική της Ε.Ε στην ελεύθερη κυκλοφορία και η σημασία της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στην ευρωπαϊκή και διεθνή ναυτιλία. Τέλος, γίνεται αναφορά και εκτίμηση των κανονιστικών εξελίξεων που υπάρχουν στο διεθνές επίπεδο και αναφέρονται οι προοπτικές βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης (εάν υπάρχουν και ποιες είναι) και τα μέτρα που έχουν ληφθεί από μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Μεθοδολογία:

Η μεθοδολογία της εργασίας προσεγγίστηκε πρώτα από τους παράγοντες που οδήγησαν στη θέσπιση κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα καθώς αυτό καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία της. Γίνεται εκτεταμένη αναφορά στους κύριους άξονες πολιτικής της Ε.Ε., και παρουσιάζεται η σημασία του αθέμιτου ανταγωνισμού καθώς αυτός διαδραματίζει το σημαντικότερο ίσως ρόλο για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής σημαίας. Επίσης, παρουσιάζονται οι κανονιστικές εξελίξεις με τα σημαντικά αποτελέσματα και τις προοπτικές που μπορούν να αποφέρουν. Τέλος, η διπλωματική εργασία στηρίζεται στη συλλογή δευτερογενών δεδομένων, τα οποία συλλέχθηκαν μέσα από βιβλία, άρθρα σε περιοδικά αλλά και μέσα από επίσημους διαδικτυακούς τόπους.

Η εργασία ολοκληρώνεται μέσα από **πέντε** κεφάλαια.

Το **πρώτο** κεφάλαιο παρουσιάζει τους παράγοντες που οδήγησαν στη θέσπιση και τη λειτουργία της ασφάλειας στη θάλασσα, εστιάζοντας στην απουσία κοινής ναυτιλιακής πολιτικής και στα ναυτικά ατυχήματα.

Το **δεύτερο** κεφάλαιο μελετά τους κύριους άξονες πολιτικής της Ευρωπαϊκής ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ανάγκη θέσπισης μιας κοινής πολιτικής, το πλαίσιο και τις προτεραιότητες της πολιτικής και τέλος τα μέτρα πολιτικής ανά κατηγορίες και λειτουργίες.

Το **τρίτο** κεφάλαιο εστιάζει στο πρόβλημα του αθέμιτου ανταγωνισμού. Μελετά την ανταγωνιστικότητα και την κοινή πολιτική ανταγωνισμού της Ε.Ε., τις πολιτικές ανταγωνισμού, αλλά και τη σημασία της ανταγωνιστικότητας της Ευρωπαϊκής σημαίας.

Το **τέταρτο** κεφάλαιο αναλύει τη στρατηγική της Ε.Ε. στην ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών και στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού. Μελετά τον γενικό προσανατολισμό (σχετικά με τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές), την πρόσβαση στην αγορά (ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, τους κανόνες ανταγωνισμού, τις συνθήκες εργασίας, τα περιβαλλοντικά πρότυπα για τη ναυσιπλοΐα και τέλος την πολιτική θαλασσιών μεταφορών της Ε.Ε. μέχρι το 2018.

Το **πέμπτο** κεφάλαιο αναλύει τις σημαντικές εξελίξεις περί θαλασσιών μεταφορών, το κανονιστικό πλαίσιο σχετικά με τη μείωση των εκπομπών αερίου στην διεθνή ναυτιλία, την ενεργειακή απόδοση πλοίων και άλλα περιβαλλοντικά θέματα .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1ο

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ-ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗ ΘΕΣΠΙΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ.

1.1. Η ΑΠΟΥΣΙΑ ΚΟΙΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ.

Η δημιουργία των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, με βάση τη φιλοσοφία και τη Συνθήκη της Ρώμης το 1956, αποτέλεσε τον πρώτο σταθμό-ορόσημο μιας μακρόχρονης πορείας οικονομικής ολοκλήρωσης και ενοποίησης της Ευρώπης. Ήταν επόμενο τα χρόνια που ακολουθούν μετά την υπογραφή της Συνθήκης, οι χώρες-μέλη να αναζητούν τρόπους εφαρμογής και πρακτικές υλοποίησης του μεγάλου οράματος ευρωπαϊκής ενοποίησης. Το κύριο βάρος της μεγάλης αυτής προσπάθειας πέφτει στην ενοποίηση της αγοράς με την κατάργηση του προστατευτισμού (δασμοί κλπ.) στο εμπόριο μεταξύ των πρώτων έξι κρατών-μελών. Χρειάστηκαν αρκετά χρόνια μέχρι να διανυθούν τα πρώτα στάδια οικονομικής ολοκλήρωσης, όπως τελωνειακής ένωσης και κοινής αγοράς, που ενοποιούν τις αγορές προϊόντων και παραγωγικών συντελεστών. Μέχρι τότε και στο επίπεδο αυτό δεν υπάρχουν ουσιαστικά στους περισσότερους τομείς κοινές πολιτικές. Με την ολοκλήρωση αυτών των σταδίων και τη μετάβαση στα επόμενα, αρχίζει η ανάπτυξη και η χάραξη κοινών πολιτικών. Κατά τα επόμενα στάδια ενοποιούνται οι πολιτικές. Ακόμη και στις ελάχιστες εξαιρέσεις όπως η Αγροτική Πολιτική και η Πολιτική Μεταφορών που αναφέρονται στη Συνθήκη της Ρώμης, δεν έχουν σχεδιαστεί και εφαρμοσθεί σημαντικά μέτρα και παρεμβάσεις στην περίοδο αυτή. Οι θαλάσσιες μεταφορές δεν συμπεριλαμβάνονται ακόμη στο πλαίσιο της κοινής πολιτικής μεταφορών και κάθε χώρα χαράζει και εφαρμόζει δικές της πολιτικές για τον τομέα αυτόν. Η ύπαρξη διαφορετικών ρυθμίσεων και πολιτικών από τις τότε χώρες-μέλη δρούσε ανασταλτικά στην όποια προσπάθεια κοινής αντιμετώπισης ναυτιλιακών θεμάτων και λήψης κοινών αποφάσεων. Τα διαφορετικά ναυτιλιακά συμφέροντα των επί μέρους χωρών αποτελούσαν εμπόδιο στη μεταφορά αρμοδιοτήτων και λήψης αποφάσεων από τις εθνικές κυβερνήσεις σε κεντρικό ευρωπαϊκό επίπεδο.

1.2. ΟΙ ΜΕΤΑΓΕΝΕΣΤΕΡΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ

Ένας κανονισμός, που εκδόθηκε το έτος 1979 αποτέλεσε τη σημαντικότερη απόφαση της συγκεκριμένης αυτής περιόδου: πρόκειται για τον Κανονισμό 974/79 που

είχε ως αντικείμενο την επικύρωση και εφαρμογή από τα κράτη-μέλη της Κοινότητας του Κώδικα UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) για τις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών.¹

Η υιοθέτηση από τα αρμόδια κοινοτικά όργανα των «Τεσσάρων Κανονισμών», το Δεκέμβριο του έτους 1986, θεωρείται ως η αφετηρία της συστηματικής συμμετοχής της Κοινότητας στα θέματα τα οποία άπτονται του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος.

Οι στόχοι των συγκεκριμένων πρωτοβουλιών της Κοινότητας, ήταν:

- Η εφαρμογή στην πράξη της αρχής για την ελεύθερη παροχή των υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών μεταξύ των κρατών μελών καθώς και μεταξύ των κρατών μελών και τρίτων χωρών.
- Η διασφάλιση των όρων εφαρμογής των κανόνων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές και στις ναυτιλιακές διασκέψεις τακτικών γραμμών.²
- Η δημιουργία πλαισίου με βάση το οποίο επιδιώκεται η καταπολέμηση αθέμιτων πρακτικών καθορισμού των ναύλων τακτικών γραμμών στη ναυτιλία από πλοιοκτήτες τρίτων χωρών.³
- Ο καθορισμός του τρόπου και της διαδικασίας για τη λήψη συντονισμένων μέτρων και ενεργειών από πλευράς των κρατών-μελών της Κοινότητας κατά τρίτων χωρών, οι οποίες προβαίνουν σε διακρίσεις εις βάρος Κοινοτικών εφοπλιστών, εταιριών και πλοίων, με σκοπό να διασφαλισθεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων.⁴

Οι πρωτοβουλίες οι οποίες εκδηλώθηκαν περιείχαν ένα συνδυασμό φιλελεύθερου προσανατολισμού και συγκεκριμένων πράξεων προστατευτισμού, με απώτερο σκοπό την εξασφάλιση ενός θεσμικού καθεστώτος ενίσχυσης των ευρωπαϊκών σημαίων. Η συγκεκριμένη κοινοτική παρέμβαση σχεδιάστηκε για να προστατεύσει το μερίδιο αγοράς των ευρωπαϊών πλοιοκτητών, με στόχο την οικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας στην ευρωπαϊκή οικονομία.

¹ Κανονισμός 974/79 της 15.5.1979 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου – Εκτενέστερη ανάπτυξη για τα παραπάνω σε Θεοδωρόπουλο Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α. (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθητώ.

² Κανονισμός 4056/86

³ Κανονισμός 4057/86

⁴Κανονισμός 4058/86 – Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006, σ.σ. 35-36

1.3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΑΙΤΙΕΣ ΠΟΥ ΟΦΕΙΛΟΝΤΑΙ ΤΑ ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Ναυτικά ατυχήματα συμβαίνουν από τότε που ο άνθρωπος ασχολήθηκε με την ναυσιπλοΐα. Το εμπόριο έχει συστηματοποιηθεί με την πάροδο του χρόνου, και αργότερα, από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα, προέκυψαν τα πρότυπα πλοήγησης κατά κύριο λόγο κανονισμοί, για την πρόληψη των συγκρούσεων στη θάλασσα. Από τις αρχές του περασμένου αιώνα, τα ναυτικά ατυχήματα είχαν ως αποτέλεσμα τις προσπάθειες της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τη βελτίωση της κατασκευής των πλοίων, την αξιοπιστία των συστημάτων αυτών και την οργάνωση των επιχειρήσεων εν πλω με στόχο πάντοτε τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων.

Ωστόσο, παρόλο τον εκσυγχρονισμό τους, ναυτικά ατυχήματα εξακολουθούν να συμβαίνουν και σήμερα. Κατά τη διάρκεια των τελευταίων τριών δεκαετιών διάφορες έρευνες έχουν αναγνωρίσει το γεγονός ότι ο ανθρώπινος παράγοντας είναι η πρώτη αιτία των ναυτικών ατυχημάτων.

Έχουν διεξαχθεί αρκετές μελέτες, όπως από Hashemi, et al., 1995 και Progoulaki and Roe, 2011^{5,6}, οι οποίες εξετάζουν και περιγράφουν ορισμένους ανθρώπινους και οργανωτικούς παράγοντες που συνέβαλαν σε ναυτικά ατυχήματα. Ένα νευρωνικό δίκτυο που εφαρμόστηκε στο Hashemi, et al., 1995⁷ απέδειξε την χρησιμότητα και την ακρίβειά του στην πρόβλεψη διαφόρων ατυχημάτων στα πλοία σε συνδυασμό με τις συνθήκες πλοήγησης στον ποταμό Μισισσιπή. Στην Phillips, το 2000⁸ καθορίστηκε με ποιον τρόπο οι ερευνητές των ατυχημάτων αναφέρουν τον όρο της «υπνηλίας» στις αναφορές τους σχετικά με τα διάφορα περιστατικά στη θάλασσα και στη συνέχεια αναλύεται η σχέση μεταξύ του ύπνου, της κούρασης και των ατυχημάτων.

Οι παράμετροι που σχετίζονται με τα θαλάσσια ατυχήματα αναλύθηκαν και συγκρίθηκαν με τα γνωστά χαρακτηριστικά του πλοίου στο Toffoli, et al., 2005⁹. Στο

⁵ Hashemi, R.R., Le Blanc, L.A., Rucks, C.T. and Hearry, A. (1995): *A neural network for transportation safety modelling*, Expert Systems With Applications, Vol. 9, No 3, , pp. 247-256

⁶ Progoulaki, M., Roe, M. (2011): Dealing with multicultural human resources in a socially responsible manner: a focus on the maritime industry, WMU J Marit Affairs, Vol. 10, , pp. 7–23

⁷ Hashemi, R.R., Le Blanc, L.A., Rucks, C.T. and Hearry, A. (1995): *A neural network for transportation safety modelling*, Expert Systems With Applications, Vol. 9, No 3, , pp. 247-256

⁸ Phillips, R.: Sleep, (2000) watch keeping and accidents: A content analysis of incident at sea reports, Transportation Research – Part F, No 3, , 229-240

⁹ Toffoli, A., Lefevre, J.M., Bitner-Gregersen, E., Monbaliu, J. (2005): *Towards the identification of warning criteria: Analysis of a ship accident database*, Applied Ocean Research, Vol. 27, , pp. 281–29

Talley, et al., 2005¹⁰, ερευνήθηκε η σοβαρότητα των ατυχημάτων των πλοίων όσον αφορά τα πληρώματα, δηλαδή οι καθοριστικοί παράγοντες του αριθμού των θανατηφόρων και μη τραυματισμών του πληρώματος, καθώς και η έλλειψη πληρωμάτων σε ατυχήματα πλοίων.

Η επίδραση της εθνικής κουλτούρας σε σχέση με την απόδοση στα πολυπολιτισμικά πληρώματα, με εστίαση της ανάλυσης σε φορτηγά πλοία εταιρειών ελληνικής ιδιοκτησίας και σε Έλληνες ναυτικούς εξετάστηκαν στο Theotokas, and Progoulaki, 2007.¹¹

Αυτή η μελέτη κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η διαχείριση της κουλτούρας μπορεί να ενισχύσει την συνοχή του πληρώματος, να αναβαθμίσει την επικοινωνία σε όλα τα επίπεδα, και, τέλος, να βελτιώσει την ποιότητα του εργασιακού περιβάλλοντος, την ασφάλεια στο χώρο εργασίας και τη συνολική απόδοση της ομάδας. Προκειμένου να μειωθεί ο αριθμός των ναυτικών ατυχημάτων που προκαλούνται από ανθρώπινα σφάλματα στο Hanzu-Pazara, et al., 2008¹² αναφέρεται ότι, η προσπάθεια θα πρέπει να επικεντρωθεί στη μείωση του λανθάνοντος σφάλματος, τον μετριασμό των επιπτώσεων των ψυχολογικών αιτιών, καθώς και στη βελτίωση της ικανότητας διαχείρισης κρίσεων εντός της ναυτικής κοινότητας.

Στο Celik, and Cebi, 2009¹³ προτείνεται μια αναλυτική HFACS (Ανάλυση και Σύστημα Ταξινόμησης Ανθρώπινου Παράγοντα) ως ένας μηχανισμός για τον εντοπισμό των ανθρώπινων λαθών που βρίσκονται σε λανθάνουσα κατάσταση στα ναυτικά ατυχήματα.

Η μελέτη αυτή ανέφερε τις ακόλουθες συμβολές στην ανάλυση των ατυχημάτων και τη λογοτεχνία της πρόληψης, όπως, η βελτίωση της δομής του υπάρχοντος μοντέλου HFACS, καθώς και η επέκταση της εφαρμογής του HFACS στα ναυτικά ατυχήματα.

¹⁰ Talley, W.K., Jin, D., Kite-Powell, H. (2005): *Determinants of crew injuries in vessel accidents*, Maritime Policy & Management, Vol. 32, No 3, , pp. 263–278

¹¹ Theotokas, I., Progoulaki, M. (2007): *Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek-shipping*. Maritime Policy & Management, Vol. 34, No 4, pp. 383–403

¹² Hanzu-Pazara, R., Barsan., E., Arsenie, P., Chiotoriou, L., Raicu, G. (2008): *Reducing of maritime accidents caused by human factors using simulators in training process*, Journal of Maritime Research, Vol. V, No 1, , pp. 3-18.

¹³ Celik, M., Cebi, S. (2009): *Analytical HFACS for investigating human errors in shipping accidents*, Accident Analysis and Prevention, Vol. 41, , pp. 66–75

Σύμφωνα με τα όργανα των ερευνών θαλάσσιας ασφάλειας και των θαλάσσιων ατυχημάτων και συμβάντων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), ο Κώδικας Διεθνών Προτύπων και Συνιστώμενων Πρακτικών για την έρευνα της ασφάλειας στα θαλάσσια ατυχήματα (Κώδικας Διερεύνησης Ατυχημάτων), έχει επισημανθεί στο ΙΜΟ, 2012¹⁴. Εφαρμόστηκε το 2008 με τη μορφή του Ψηφίσματος MSC.255 (84) του οποίου πιο σημαντικό μέρος είναι το άρθρο 14.1 του κεφαλαίου 14 του υποχρεωτικού Μέρους ΙΙ¹⁵.

Ο κώδικας περιλαμβάνει τρία μέρη, δηλαδή: 1) Γενικές διατάξεις, 2) Υποχρεωτικά πρότυπα και 3) Συνιστώμενες πρακτικές.

Ο κύριος σκοπός του Κώδικα Διερεύνησης Ατυχημάτων είναι η διεξαγωγή θαλάσσιων ερευνών ασφάλειας σε ναυτικά ατυχήματα και περιστατικά. Το κεφάλαιο 14 του υποχρεωτικού μέρους ΙΙ, παρέχει τα βήματα για την αναφορά των απωλειών ή των περιστατικών σε σχέση με τη θαλάσσια ασφάλεια. Οδηγεί στην τελική έκδοση των εκθέσεων για την διερεύνηση της ασφάλειας στην θάλασσα που πρέπει να υποβάλλονται στον ΙΜΟ για κάθε έρευνα θαλάσσιας ασφάλειας που διεξήχθη σε ένα πολύ σοβαρό ναυτικό ατύχημα.¹⁶

Στην βιβλιογραφία αναφέρονται και άλλοι κανονισμοί που προέκυψαν από ορισμένα πραγματικά ατυχήματα ή περιστατικά. Για παράδειγμα, η περίπτωση του Τιτανικού το 1912 επέβαλε τη σύμβαση SOLAS. Αργότερα, το ατύχημα του επιβατηγού πλοίου Herald το 1987 κατά το οποίο χάθηκαν 193 ζωές, οδήγησε στην ανάπτυξη του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας - ISM Code. Επίσης, αυτός ο υποχρεωτικός κώδικας αναπτύχθηκε ως αποτέλεσμα των 158 ανθρώπων που χάθηκαν σε μια πυρκαγιά εν πλω στο πλοίο Scandinavian Star το 1990. Το 1989, το θαλάσσιο

¹⁴ ΙΜΟ (2012) , Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), 2008 edition (resolution MSC.255(84), paragraph 14.1, chapter 14 of the mandatory Part II; accessed at [http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255\(84\)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255(84)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf)

¹⁵ ΙΜΟ (2012), Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), 2008 edition (resolution MSC.255(84), paragraph 14.1, chapter 14 of the mandatory Part II; accessed at [http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255\(84\)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255(84)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf)

¹⁶ ΙΜΟ (2012), Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code), 2008 edition (resolution MSC.255(84), paragraph 14.1, chapter 14 of the mandatory Part II; accessed at [http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255\(84\)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255(84)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf)

ατύχημα με το δεξαμενόπλοιο Exxon Valdez στην Αλάσκα αποτέλεσε τον λόγο για την δημιουργία του Oil Pollution Act - OPA το 1990.

1.4. ΝΑΥΤΙΚΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΜΒΕΙ

Στο θαλάσσιο ατύχημα, σε γενικές γραμμές, συνεπάγεται κάθε έκτακτο και ανεπιθύμητο γεγονός που προκαλεί βλαβερές συνέπειες, θέτοντας σε κίνδυνο τη ζωή, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον. Τα έκτακτα γεγονότα χωρίζονται, α) σε αυτά που δεν προκαλούν επιβλαβείς συνέπειες αλλά θα μπορούσαν να έχουν προκαλέσει, και β) στα ατυχήματα που έμμεσα ή άμεσα προκάλεσαν την απώλεια ζωών ή θέτουν σε κίνδυνο την υγεία, προκαλούν υλικές ζημιές στη θάλασσα ή την ξηρά, ρύπανση, καθώς και άλλες συνέπειες. Σύμφωνα με το Hanzu-Pazara, et al., 2008¹⁷, περίπου το 75-96% των θαλάσσιων ατυχημάτων οφείλονται, τουλάχιστον εν μέρει, σε ανθρώπινο λάθος. Έτσι, διευκρίνισαν ότι τα ανθρώπινα λάθη συμβάλλουν στο 89-96% των συγκρούσεων με πλοία, στο 75% των εκρήξεων, στο 79% των προσαράξεων και στο 75% των συγκρούσεων με άλλα αντικείμενα.¹⁸

Ίσως τα πιο γνωστά ατυχήματα που προκάλεσαν την απώλεια μεγάλου αριθμού ανθρώπων είναι το ναυάγιο του Τιτανικού το 1912, όταν 1.502 άνθρωποι πνίγηκαν και του Costa Concordia το 2012, όταν 32 άτομα έχασαν τη ζωή τους. Παρά την τεχνολογική πρόοδο και τον εκσυγχρονισμό των πλοίων ακόμη σήμερα εξακολουθούν να υπάρχουν ανθρώπινοι και οργανωτικοί λόγοι στην εμφάνιση των ατυχημάτων που πρέπει να αναλυθούν με ακρίβεια. Στα ναυτικά ατυχήματα, το ανθρώπινο λάθος και οι οργανωτικοί λόγοι κατέχουν τον κύριο ρόλο¹⁹. Εκτός από τις περιπτώσεις του ναυαγίου του Τιτανικού και του ναυαγίου του Costa Concordia, το 2011 συνέβη ένα ατύχημα με το ποταμόπλοιο Sergei Abramov Russian. Οι πηγές, κυρίως ανέφεραν μία πυρκαγιά σε επιβατηγό πλοίο που ήταν αγκυροβολημένο στο λιμάνι του ποταμού της Μόσχας. Τέσσερις άνθρωποι τραυματίστηκαν επί του σκάφους και ένα μέλος του πληρώματος αναφέρθηκε να αγνοείται. Ο λόγος σε ένα τέτοιο ατύχημα ήταν ότι, η

¹⁷ Hanzu-Pazara, R., Barsan., E., Arsenie, P., Chiotoriou, L., Raicu, G. (2008): *Reducing of maritime accidents caused by human factors using simulators in training process*, Journal of Maritime Research, Vol. V, No 1, , pp. 3-18.

¹⁸ Hanzu-Pazara, R., Barsan., E., Arsenie, P., Chiotoriou, L., Raicu, G. (2008): *Reducing of maritime accidents caused by human factors using simulators in training process*, Journal of Maritime Research, Vol. V, No 1, , pp. 3-18.

¹⁹ Jens-Uwe Schröder-Hinrichs, J-U., Hollnagel, E., Baldauf, M.(2012): *From Titanic to Costa Concordia — a century of lessons not learned*, WMU J Marit Affairs, Vol. 11, pp. 151–167

πυρκαγιά θα μπορούσε να έχει προκληθεί από ελαττωματική ηλεκτρική καλωδίωση ή παραβιάσεις πυρασφάλειας.²⁰

Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η σύγκρουση μεταξύ των πλοίων Santa Cruz II και USCG Cutter Cuyahoga. Το ατύχημα συνέβη κατά τη στιγμή που το Cuyahoga πέρασε αρκετά κοντά από το Santa Cruz II. Η σύγκρουση ήταν αναπόφευκτη και 11 άνθρωποι έχασαν τη ζωή τους. Έτερο παράδειγμα είναι η προσάραξη του Torrey Canyon. Αυτό συνέβη στη Μάγχη. Το πλοίο διέρρευσε 100.000 τόνους πετρελαίου. Λαμβάνοντας υπόψη τα δύο αυτά ατυχήματα διαπιστώνεται ότι η μοναδική αιτία είναι συνδεδεμένη με το ανθρώπινο λάθος.

Ο αριθμός των ατυχημάτων διαθέτει μια σταθερή αύξηση στη θαλάσσια ναυσιπλοΐα. Ωστόσο, ορισμένες καταστάσεις στα κρουαζιερόπλοια ορίζονται ως περιστατικά. Κατά την περίοδο 1979-2012 υπήρξαν 45 περιστατικά βύθισης πλοίων, εκ των οποίων ορισμένα από αυτά θεωρούνται ως ατυχήματα. Λαμβάνοντας υπόψη τα πλοία που προσάραξαν κατά την περίοδο 1972-2011, 118 περιστατικά έχουν αναφερθεί, ενώ κάποια από αυτά ήταν ατυχήματα. Το 2008, υπήρξαν 14 περιστατικά. Από το 1990 έως το 2011 υπήρξαν συνολικά 398 περιστατικά συγκρούσεων, πυρκαγιών και προβλημάτων προώθησης. Μερικά κατέληξαν σε ατυχήματα. Ο μεγαλύτερος αριθμός (58 περιστατικά) σημειώθηκε το 2010. Σε αντίθεση με τα ατυχήματα, μία θαλάσσια απώλεια ορίζεται ως γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα το θάνατο ή τον τραυματισμό ενός ατόμου επί του σκάφους, την απώλεια τους από ένα πλοίο, την υλική βλάβη του πλοίου και τη συμμετοχή του σε μια σύγκρουση, κλπ..

Η διερεύνηση και εξέταση συμβάντων είναι μια διαδικασία που έχει σχεδιαστεί για να βοηθήσει τους οργανισμούς να μαθαίνουν από τις προηγούμενες επιδόσεις και να αναπτύσσουν στρατηγικές για τη βελτίωση της ασφάλειας. Η ναυτιλιακή βιομηχανία αντιμετωπίζει περιστατικά που κυμαίνονται από ατυχήματα μεγάλης έκτασης έως σε παρ' ολίγον ατυχήματα.

Λόγοι για τους οποίους αυτά τα γεγονότα θα πρέπει να ερευνώνται περιλαμβάνονται σε κανονισμούς κρατών, αλλά το προβλέπουν και το απαιτούν διεθνείς συμφωνίες όπως:

²⁰ European Maritime Safety Agency, (2010) *Maritime Accident Review*.

α) το Κεφάλαιο IX του SOLAS για την Διαχείριση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, ευρύτερα γνωστό ως «Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης της Ασφάλειας» του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού²¹ και πρωτοβουλιών του κλάδου, και

β) το Σύστημα Διαχείρισης και Αυτοαξιολόγησης του φόρουμ των διεθνών ναυτιλιακών εταιρειών πετρελαίου (TMSA)²² που το ενθαρρύνουν.

Η διερεύνηση, ωστόσο, δεν είναι πάντοτε αρκετή. Η ανάγκη να αναλυθούν με συνέπεια και να καταγραφούν τα ατυχήματα και τα παρ' ολίγον ατυχήματα καθίσταται σαφής όταν κάποιος μελετήσει τις βάσεις δεδομένων των ναυτικών ατυχημάτων.

Η ABS διεξήγαγε μία πολυετή μελέτη εντοπισμού των διαθέσιμων στο κοινό βάσεων δεδομένων για τα θαλάσσια ατυχήματα, επανεξέτασε τις δομές δεδομένων και ανέλυσε το περιεχόμενό τους. Ο στόχος του προγράμματος ήταν να κατανοηθεί καλύτερα ο ρόλος του ανθρώπου στην πρόκληση ατυχημάτων και στον μετριασμό των συνεπειών. Αν και αυτό επιτεύχθηκε στο τέλος, η σύγκριση των αιτιών και των συνεπειών σε άλλες βάσεις, τόνισε το γεγονός ότι δεν υπάρχει μία διεθνώς αναγνωρισμένη μέθοδος διερεύνησης και ως εκ τούτου, τα ατυχήματα που έχουν καταγραφεί διέφεραν, χωρίς συνέπεια, τόσο μέσα στις ίδιες βάσεις δεδομένων, όσο και μεταξύ άλλων βάσεων δεδομένων.

Τάσεις των αιτιών των θαλάσσιων συμβάντων

- Με βάση τα στοιχεία της USCG, για όλα τα ατυχήματα κατά την περίοδο αναφοράς από το 1999 έως το 2001, περίπου το 80 έως 85% των ατυχημάτων που αναλύθηκαν αφορούσαν σε ανθρώπινο λάθος. Από αυτά, περίπου το 50% των ναυτικών ατυχημάτων ξεκίνησαν από ανθρώπινο λάθος, και ένα άλλο 30% συνδέθηκε με το ανθρώπινο λάθος.
- Στις εκθέσεις της MARS (ναυτικοί που εθελοντικά αναφέρουν τα ατυχήματα και τα παρ' ολίγον ατυχήματα), οι ναυτικοί σημείωσαν το ανθρώπινο λάθος στην πλειονότητα των αναφορών και αποδίδουν τα ατυχήματα και παρ' ολίγον ατυχήματα κυρίως σε αναρμοδιότητα, έλλειψη γνώσης και ικανότητας, στην

²¹ Molan, M., Molan, G.(2011) : *BFS human behaviour model for traffic safety*, Promet – Traffic & Transportation, Vol. 23, No. 3, , pp. 205-213

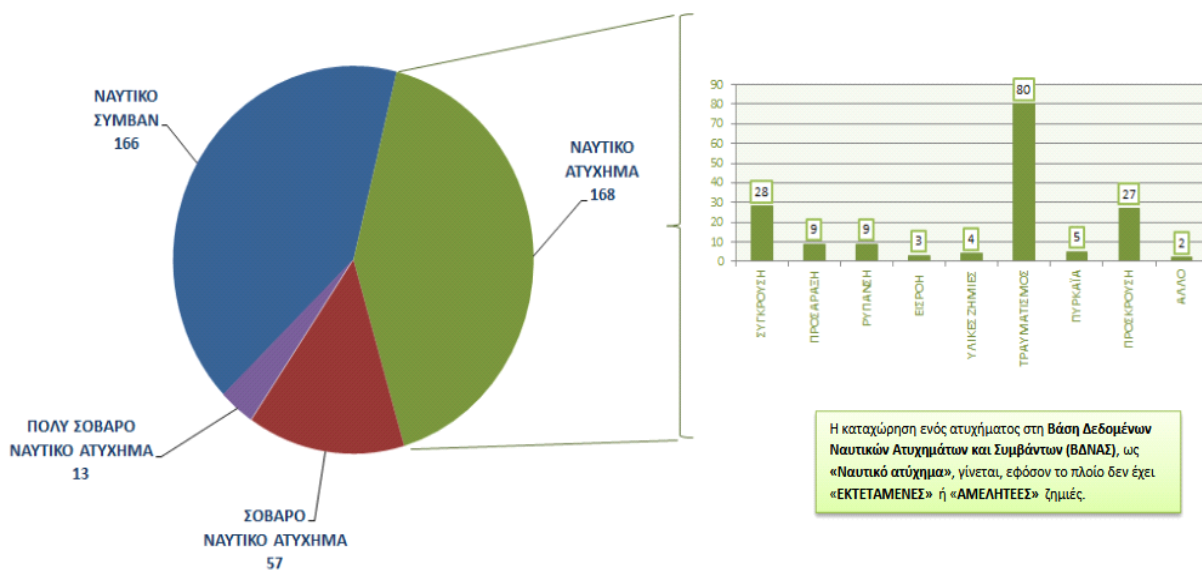
²² Molan, M., Molan, G., Petelin, S., Kožuh, M.(2007) *Identification of qualitative and quantitative elements of human behaviour and their inclusion in risk assessment models*. V: MAHER, Tomaž (ur.), HERNAVS, Boštjan (ur.). Applications of intelligent transport systems: proceedings. Ljubljana: Electrotechnical Association of Slovenia, , 4 f., ilustr. [COBISS.SI-ID 28775941]

ανθρώπινη κόπωση, τον φόρτο εργασίας, την επάνδρωση, τον εφησυχασμό και την ανοχή στον κίνδυνο.

- Τα στοιχεία της USCG σχετικά με τα υπεράκτια επεισόδια ρύπανσης στην Καλιφόρνια δείχνουν ότι το 46% προκαλούνται ή συνδέονται με το ανθρώπινο λάθος.
- Μεταξύ όλων των τύπων ανθρώπινου λάθους που κατατάσσονται σε πολλές βάσεις δεδομένων και βιβλιοθήκες εκθέσεων ατυχημάτων, η αποτυχία στην επίγνωση της κατάστασης και εκτίμησης της κατάστασης κυριαρχεί συντριπτικά και αποτελεί αιτιώδη παράγοντα σε περίπου 45% έως περίπου 70% των καταγεγραμμένων ατυχημάτων που συνδέονται με το ανθρώπινο λάθος.

Πίνακας 1

ΑΝΑΛΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΕΤΟΥΣ 2016



Πηγή: Στατιστικά στοιχεία ΕΛΥΔΝΑ για το έτος 2016

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2ο

ΟΙ ΚΥΡΙΟΙ ΑΞΟΝΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

2.1. Η ΑΝΑΓΚΗ ΜΙΑΣ ΚΟΙΝΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Η ανάγκη μιας κοινής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα αντιμετώπισε το πρόβλημα των ναυτικών ατυχημάτων που αμαύρωνε την εικόνα της ναυτιλίας στην κοινή γνώμη. Πριν από την εφαρμογή των μέτρων με στόχο την αντιμετώπιση των αιτιών αυτού του τεράστιου προβλήματος, κάθε χρόνο από τα ναυτικά ατυχήματα χανόταν ένας μεγάλος αριθμός από ανθρώπινες ζωές, καταστρέφονταν περιουσίες με τεράστιο οικονομικό κόστος, καταστρεφόταν το θαλάσσιο περιβάλλον και οι ευρωπαϊκές ακτές με ανυπολόγιστες συνέπειες. Η κατάσταση αυτή που αποτελούσε συνηθισμένο φαινόμενο, προκάλεσε την έντονη αντίδραση της κοινής γνώμης και τη διαρκή πίεση προς τις κυβερνήσεις προκειμένου να λάβουν μέτρα αντιμετώπισης του προβλήματος.

Λόγω της συνεχούς αύξησης του θαλάσσιου εμπορίου, όπου μόνο τα διακινούμενα φορτία πετρελαίου στη Μεσόγειο αύξαναν με ραγδαίους ρυθμούς, το πρόβλημα λάμβανε συνεχώς μεγαλύτερες διαστάσεις. Το κοινό πρόβλημα απαιτούσε και κοινές εφαρμοζόμενες από όλους λύσεις, όχι μόνο σε ευρωπαϊκό-περιφερειακό επίπεδο, αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Λόγω του ότι τα μέτρα για την ασφάλεια του πλοίου αυξάνουν το λειτουργικό του κόστος, η εφαρμογή τους μόνο από τις ευρωπαϊκές σημαίες θα δημιουργούσε πρόβλημα αθέμιτου ανταγωνισμού. Σε αυτή την περίπτωση θα ίσχυε ο νόμος του Gresham, όπου το κακό, λιγότερο ασφαλές πλοίο θα διώχνει το καλό και ασφαλέστερο. Ιδιαίτερα στην περίοδο της μεγάλης ναυτιλιακής κρίσης της δεκαετίας του '80, το ξεκίνημα της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής δεν θα μπορούσε να προκαλέσει πρόσθετες επιβαρύνσεις στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής σημαίας.

Εκτός από τη δράση του IMO, οργανισμού που σε διεθνές στάδιο καθοδηγεί τις πολιτικές αυτές, η Ε.Ε. ξεκίνησε να λαμβάνει μέτρα με αφορμή ορισμένα μεγάλα ναυτικά ατυχήματα όπως, το Amoco Cadiz, το Erika, το Prestige κ.λπ., όπου η κάθε δέσμη των μέτρων αυτών φέρει και το όνομα του αντίστοιχου ατυχήματος.

Παρά το ότι μια απόφαση του Δικαστηρίου των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων (ΔΕΚ) για την εφαρμογή των κανόνων της Συνθήκης της Ρώμης στις θαλάσσιες μεταφορές θεωρείται το σημείο εκκίνησης των ΕΠΝ, όπου ένας εκ των πλέον βασικών στόχων της Συνθήκης της Ρώμης για την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα, ήταν η δημιουργία ενός ενιαίου οικονομικού ευρωπαϊκού χώρου βασισμένου σε μια κοινή αγορά, αυτό το χρονικό σημείο είναι δυνατόν να ορισθεί ένα χρόνο νωρίτερα, όταν έλαβε χώρα η πρώτη διεύρυνση της Ε.Ε. (Θεοδωρόπουλου κα, 2006).

Η διαμόρφωση για πρώτη φορά μίας ενιαίας κοινοτικής πολιτικής για τη θάλασσα ασφάλεια, έλαβε χώρα το έτος 1992, μέσω μίας πρωτοβουλίας της Ευρωπαϊκής Επιτροπής με τίτλο «Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια των Θαλασσών».

Οι βασικές οδηγίες οι οποίες εκδίδονται την περίοδο αυτή έχουν τους εξής στόχους:

- α) να εξασφαλίσουν την εφαρμογή των διεθνών κανόνων ασφάλειας σε όλα τα πλοία τα οποία επισκέπτονται τους ευρωπαϊκούς λιμένες, και
- β) να εξασφαλίσουν ότι τα πλοία τα οποία έχουν τη σημαία ενός κράτους-μέλους και του πληρώματος των πλοίων αυτών συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα (Θεοδωρόπουλου κα, 2006).

2.2. ΠΛΑΙΣΙΟ ΚΑΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Έπειτα από μια σειρά σημαντικών ναυτικών ατυχημάτων, στο τέλος του 1992 η Επιτροπή αποφάσισε να κινηθεί και να αναλάβει δράση προτείνοντας ένα πλαίσιο πολιτικής για την Ασφάλεια στη θάλασσα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1993) από το 1993 με τους τέσσερις παρακάτω άξονες:

- Σύγκλιση Εφαρμογής των Διεθνών Κανονισμών με ανάληψη δράσης από τα κράτη-μέλη.
- Ομοιόμορφος τρόπος ελέγχου εφαρμογής των διεθνών κανονισμών με υποχρέωση επίσης ανάληψης δράσης από τα κράτη-μέλη.
- Ενίσχυση της ανάπτυξης ναυτιλιακής υποδομής με κοινοτικά μέτρα που ενισχύουν την έρευνα και ανάπτυξη του απαραίτητου εξοπλισμού για την εφαρμογή των πολιτικών αυτών, τον εκσυγχρονισμό της ναυσιπλοΐας, την εκπαίδευση και κατάρτιση για την τήρηση των αντίστοιχων κανονισμών.

- Ουσιαστική συμβολή της Ε.Ε. στη διαμόρφωση των αναγκαίων διεθνών κανονισμών, ιδιαίτερα στα πλαίσια του.

Στο θέμα αυτό η πρόταση για απευθείας συμμετοχή της Ε.Ε. από το 1992 δεν έγινε δεκτή λόγω αντιδράσεων από τα κράτη-μέλη.

Βασικές προτεραιότητες της πολιτικής αυτής είναι:

- Ο περιορισμός των υποβαθμισμένων πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα ασφάλειας.
- Η βελτίωση της προστασίας των πληρωμάτων και των επιβατών.
- Ο περιορισμός της ρύπανσης προερχόμενης από τα πλοία .
- Η διασφάλιση των πλοιοκτητών που τηρούν τα πρότυπα ασφάλειας από τον αθέμιτο ανταγωνισμό αυτών που δεν συμμορφώνονται με αυτά.
- Προώθηση της διεθνούς ανταγωνιστικότητας του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού τομέα.
- Βελτίωση της μεταφορικής αποτελεσματικότητας του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών.
- Πλήρης εναρμόνιση και εφαρμογή των Διεθνών Συμβάσεων της Ε.Ε.

Με βάση το πλαίσιο πολιτικής και τις προτεραιότητες αυτές, η Ε.Ε. έθεσε τις βάσεις για τη δημιουργία μιας ποιοτικής ναυτιλίας. Με το ειδικό βάρος που απέκτησε στην παγκόσμια ναυτιλιακή σκηνή καθώς και τους κατάλληλους μηχανισμούς επιβολής των κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα διεθνώς, δεν προκαλεί ανταγωνιστικό μειονέκτημα στο δικό της στόλο.

2.3. ΜΕΤΡΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Η άμεση τροποποίηση της νομοθεσίας της Ε.Ε. , προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι βασιζόμενες στο διεθνές δίκαιο συμφωνίες, αποτελεί ουσιώδη στόχο της πολιτικής της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η συμμετοχή της Ε.Ε. στην ανάπτυξη και βελτίωση των διεθνών συμφωνιών καθώς και η θέσπιση πρόσθετων μέτρων σε στάδιο έχει αποδειχθεί εξίσου σημαντική. Η συμβολή της Ε.Ε. συνίσταται κυρίως στη μεταφορά των διεθνών κανονισμών στο δίκαιο της Ε.Ε., προκειμένου να τους προσδώσει νομική ισχύ και να διασφαλίσει την ενιαία εφαρμογή τους σε όλα τα κράτη

μέλη. Από τη δεκαετία του 1990, έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος προς αυτήν την κατεύθυνση.

2.3.1. *ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ*

Η ευρωπαϊκή νομοθεσία για την ασφάλεια στη θάλασσα στηρίζεται στα διεθνή πρότυπα και συμβάσεις των διεθνών οργανισμών IMO, ILO.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός τελεί υπό την οργανωτική διοίκηση των Ηνωμένων Εθνών. Είναι μία εξειδικευμένη υπηρεσία του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών που είναι αρμόδια για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία .

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ιδρύθηκε το 1958.

Κατά τη διάρκεια των επόμενων ετών ο IMO εισήγαγε μια σειρά μέτρων που αποσκοπούν στην πρόληψη των ατυχημάτων των πετρελαιοφόρων και την ελαχιστοποίηση των συνεπειών τους. Αντιμετωπίζουν επίσης την περιβαλλοντική απειλή που προκαλείται από συνθήκες εργασίες, όπως ο καθαρισμός των δεξαμενών πετρελαίου ή η διάθεση των αποβλήτων του μηχανοστασίου, ως μεγαλύτερη από ότι την απειλή ρύπανσης από ατύχημα.

Το πιο σημαντικό από όλα αυτά τα μέτρα ήταν η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978 (MARPOL 73/78).

Ο IMO επίσης επικέντρωσε το έργο του στη θέσπιση ενός συστήματος για την παροχή αποζημιώσεων σε όσους υπέστησαν οικονομικές ζημιές, ως αποτέλεσμα της ρύπανσης. Δύο συνθήκες υιοθετήθηκαν, το 1969 και το 1971, οι οποίες επέτρεπαν στα θύματα της ρύπανσης από το πετρέλαιο να λάβουν αποζημίωση πολύ πιο απλά και γρήγορα από ότι πριν. Και οι δύο συνθήκες τροποποιήθηκαν το 1992 και ξανά το 2000, με την αύξηση των ορίων αποζημίωσης που καταβάλλονται στα θύματα της ρύπανσης. Ένας αριθμός άλλων νομικών συμβάσεων έχει αναπτυχθεί από τότε, δεδομένου ότι, οι περισσότερες συμβάσεις αφορούν θέματα ευθύνης και αποζημίωσης.

Την 1η Φεβρουαρίου 1997, οι τροποποιήσεις του 1995 της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών των ναυτικών τέθηκαν σε ισχύ. Για πρώτη φορά δόθηκαν στο IMO αρμοδιότητες, για τον έλεγχο της δράσης κυβερνήσεων με τα ενδιαφερόμενα μέρη και για την υποχρέωση να παρέχουν πληροφορίες όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με τη Σύμβαση.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO) ιδρύθηκε το 1919 παράλληλα με την Κοινωνία των Εθνών και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον Ο.Η.Ε. το έτος 1946. Τα κράτη-μέλη είναι περισσότερα από 150 (174 Νοέμβριος 2002). Κύριοι σκοποί του ILO είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που καλυτερεύουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας και αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχολήσεως καθώς και η θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας.

Ο ILO έχει ως στόχους τους εξής :

- Διατύπωση διεθνών προτύπων
- Δημιουργία διεθνών όρων εργασίας
- Ανάλυση διεθνούς συνεργασίας για παροχή βοήθειας στις κυβερνήσεις
- Ερευνητικές και εκδοτικές δραστηριότητες για την προώθηση όλων των παραπάνω προσπαθειών.

Το 1970 ένα παγκόσμιο σύστημα αναζήτησης και διάσωσης ξεκίνησε, με την ίδρυση του Διεθνούς Οργανισμού Κινητής & Δορυφορικής Επικοινωνίας (IMSO), η οποία έχει βελτιώσει σημαντικά την παροχή δορυφορικών και άλλων μηνυμάτων στα πλοία .

Νέες συμβάσεις που σχετίζονται με το θαλάσσιο περιβάλλον εγκρίθηκαν στις αρχές της δεκαετίας του 2000, περιλαμβανομένης και μίας σχετικά με σύστημα υφαλοχρωματισμού (AFS 2001) και τη διαχείριση των υδάτων έρματος (BWM 2004).

Στη δεκαετία του 2000 δόθηκε επίσης έμφαση στην ασφάλεια στη θάλασσα, θέτοντας σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004 ένα νέο, ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλείας για τη διεθνή ναυτιλία, συμπεριλαμβανομένου αυτού για τις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (Κώδικας ISPS), με υποχρεωτική ισχύ βάσει των τροποποιήσεων της SOLAS που εγκρίθηκαν το 2002.

Το 2005, ο IMO υιοθέτησε τις τροποποιήσεις στη Σύμβαση για την καταστολή των παράνομων πράξεων (ΚΠΠ) κατά της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας του 1988 και τα σχετικά πρωτόκολλα (2005 ΚΠΠ πρωτόκολλα), τα οποία μεταξύ άλλων, καθιέρωσαν το δικαίωμα σε ένα κράτος μέλος να επιβιβαστεί σε ένα πλοίο που φέρει τη σημαία ενός άλλου κράτους μέλους, όταν το πρώτο έχει βάσιμους λόγους να υποπτεύεται ότι το πλοίο ή ένα άτομο επί του πλοίου, έχει, ή πρόκειται να συμμετέχει στην τέλεση αξιόποινης πράξης αναφορικά με τη Σύμβαση.

Καθώς τα εργαλεία του IMO, τέθηκαν σε ισχύ και εφαρμόστηκαν, οι εξελίξεις της τεχνολογίας και / ή τα διδάγματα από ατυχήματα που συνέβησαν οδήγησαν σε αλλαγές και νέες τροποποιήσεις υιοθετήθηκαν.

Η εστίαση στην εφαρμογή συνεχίζεται, με το τεχνικό πρόγραμμα συνεργασίας να αποτελεί βασικό σκέλος του έργου του ΙΜΟ.

Εν τω μεταξύ, οι πρώτοι έλεγχοι υπό το Εθελοντικό σύστημα ελέγχου κρατών μελών του ΙΜΟ είχαν ολοκληρωθεί στα τέλη του 2006.

2.3.2. ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΚΡΑΤΟΣ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ (PORT STATE-CONTROL)

Ενδείκνυται να αξιοποιηθεί η πείρα που έχει αποκτηθεί στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (Μνημονίου συνεννόησης των Παρισίων, εφεξής ΜΣ των Παρισίων), το οποίο υπεγράφη στο Παρίσι στις 26 Ιανουαρίου 1982.

Προκειμένου να είναι αποτελεσματικό, το σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα είναι σκόπιμο να έχει ως στόχο να εξασφαλίσει ότι όλα τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες και στα αγκυροβόλια της Κοινότητας επιθεωρούνται τακτικά. Η επιθεώρηση είναι σκόπιμο να επικεντρώνεται στα πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα. Αντίθετα, τα ποιοτικά πλοία, δηλαδή όσα επιδεικνύουν ικανοποιητικό ιστορικό επιθεωρήσεων ή έχουν σημαία κράτους που συμμορφώνεται με το εθελοντικό πρόγραμμα ελέγχων των κρατών μελών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), είναι σκόπιμο να ανταμείβονται μέσω της διεξαγωγής λιγότερο συχνών επιθεωρήσεων. Προς τον σκοπό αυτόν, τα κράτη μέλη είναι σκόπιμο να δίνουν ιδίως προτεραιότητα στην επιθεώρηση πλοίων που υπάγονται στην κατηγορία υψηλού κινδύνου.

Οι νέες αυτές ρυθμίσεις επιθεώρησης είναι σκόπιμο να ενσωματωθούν στο κοινοτικό σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα ευθύς ως οριστούν οι διάφορες πτυχές τους και με βάση πρόγραμμα κατανομής των επιθεωρήσεων αναφορικά με το οποίο κάθε κράτος μέλος συμβάλλει δίκαια στην επίτευξη του στόχου της Κοινότητας για πρόγραμμα πλήρους επιθεώρησης και ο όγκος επιθεωρήσεων κατανέμεται ισότιμα μεταξύ των κρατών μελών. Το εν λόγω πρόγραμμα κατανομής των επιθεωρήσεων είναι σκόπιμο να αναθεωρείται λαμβάνοντας υπόψη την κτηθείσα εμπειρία από το νέο σύστημα ελέγχου από το κράτος λιμένα, με στόχο τη βελτίωση της αποτελεσματικότητάς του. Επιπλέον, τα κράτη μέλη είναι σκόπιμο να προσλαμβάνουν και να διατηρούν τον απαιτούμενο αριθμό προσωπικού, περιλαμβανομένων έμπειρων

επιθεωρητών, λαμβάνοντας υπόψη τον όγκο και τα χαρακτηριστικά της κίνησης των πλοίων σε κάθε λιμένα.

Το σύστημα επιθεωρήσεων που δημιουργήθηκε λαμβάνει υπόψη τις εργασίες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων. Η Επιτροπή είναι σκόπιμο να διαχειρίζεται και να ενημερώνει τη βάση δεδομένων, σε στενή συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων. Το κοινοτικό σύστημα θαλάσσιων πληροφοριών, SafeSeaNet, επιτρέπει την αυτόματη καταχώριση των δεδομένων όσον αφορά τις προσεγγίσεις πλοίων στη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, τα κράτη μέλη είναι σκόπιμο να παρέχουν στην Επιτροπή τις απαιτούμενες πληροφορίες για την εξασφάλιση της κατάλληλης παρακολούθησης της εφαρμογής της οδηγίας, ιδίως ως προς τις κινήσεις των πλοίων. Βάσει των δεδομένων των επιθεωρήσεων που παρέχουν τα κράτη μέλη, η Επιτροπή είναι σκόπιμο να εξάγει, από τη βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων, δεδομένα σχετικά:

- με την κατηγορία κινδύνου των πλοίων,
- με τα πλοία που πρέπει να υποβληθούν σε επιθεώρηση και
- με τις κινήσεις των πλοίων,

καθώς να υπολογίζει τις υποχρεώσεις επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων είναι σκόπιμο επίσης να είναι δυνατόν να σχετίζεται με άλλες κοινοτικές βάσεις δεδομένων στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα.

Τα κράτη μέλη πρέπει να προσπαθήσουν να επανεξετάσουν τη μέθοδο υπολογισμού του λευκού/γκρίζου/μαύρου καταλόγου των κρατών της σημαίας στα πλαίσια του ΜΣ των Παρισίων, προκειμένου να εξασφαλίζεται ότι η μέθοδος είναι δίκαιη, ειδικότερα σε σχέση με τον τρόπο αντιμετώπισης των κρατών σημαίας με μικρούς στόλους.

Οι περιοδικές επιθεωρήσεις είναι σκόπιμο να περιλαμβάνουν εξέταση προκαθορισμένων χώρων κάθε πλοίου οι οποίοι ποικίλλουν ανάλογα με τον τύπο του πλοίου, τον τύπο της επιθεώρησης και τα ευρήματα των προηγούμενων επιθεωρήσεων στο πλαίσιο του ελέγχου από το κράτος λιμένα. Η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων αναφέρει τα στοιχεία για τον προσδιορισμό των επικίνδυνων χώρων που πρέπει να ελέγχονται σε κάθε επιθεώρηση.

Ορισμένες κατηγορίες πλοίων παρουσιάζουν μείζονα κίνδυνο ή ρύπανση όταν φθάσουν σε ορισμένη ηλικία και, κατά συνέπεια, είναι σκόπιμο να υπόκεινται σε εκτεταμένη επιθεώρηση και να απαιτείται ο καθορισμός των λεπτομερειών αυτών των εκτεταμένων επιθεωρήσεων.

Στο πλαίσιο του συστήματος επιθεωρήσεων που θεσπίζει η παρούσα οδηγία τα διαστήματα μεταξύ των περιοδικών επιθεωρήσεων των πλοίων εξαρτώνται από την κατηγορία κινδύνου κάθε πλοίου η οποία καθορίζεται βάσει ορισμένων γενικών και ιστορικών παραμέτρων. Για τα πλοία υψηλού κινδύνου το διάστημα αυτό δεν είναι σκόπιμο να υπερβαίνει τους έξι μήνες.

Ορισμένα πλοία, λόγω της κακής κατάστασής τους, των επιδόσεων του κράτους της σημαίας τους και του ιστορικού τους, συνιστούν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια στη θάλασσα και το θαλάσσιο περιβάλλον. Είναι επομένως θεμιτό για την Κοινότητα να αποθαρρύνει τα πλοία αυτά από την προσέγγιση στους λιμένες και στα αγκυροβόλια των κρατών μελών. Η απαγόρευση πρόσβασης είναι σκόπιμο να είναι αναλογική και θα είναι δυνατόν να συνεπάγεται μόνιμη απαγόρευση πρόσβασης, εφόσον ο έχων την εκμετάλλευση του πλοίου παραλείπει συστηματικά να λάβει μέτρα αποκατάστασης, παρά τις επανειλημμένες απαγορεύσεις πρόσβασης και κρατήσεις πλοίων σε λιμένες και αγκυροβόλια που ευρίσκονται εντός της Κοινότητας. Οιαδήποτε τρίτη απαγόρευση πρόσβασης είναι δυνατόν να αρθεί μόνον εάν τηρηθεί σειρά προϋποθέσεων με τις οποίες επιδιώκεται να εξασφαλισθεί ότι είναι δυνατή η ασφαλής εκμετάλλευση του συγκεκριμένου πλοίου στα ύδατα της Κοινότητας, ιδίως όσον αφορά το κράτος της σημαίας του πλοίου και τη διαχειρίστρια εταιρεία. Σε ενάντια περίπτωση είναι σκόπιμο να απαγορευθεί μόνιμα η πρόσβαση του πλοίου σε λιμένες και αγκυροβόλια των κρατών μελών. Για λόγους διαφάνειας, ο κατάλογος των πλοίων στα οποία έχει απαγορευθεί η πρόσβαση σε λιμένες και αγκυροβόλια που ευρίσκονται εντός της Κοινότητας είναι σκόπιμο να δημοσιοποιείται.

Προκειμένου να μειωθεί ο φόρτος που επιβάλλεται σε ορισμένες αρχές και εταιρείες λόγω επαναλαμβανόμενων επιθεωρήσεων, οι επιθεωρήσεις με βάση την οδηγία 1999/35/EK του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 1999, σχετικά με ένα σύστημα υποχρεωτικών επιθεωρήσεων για την ασφαλή εκτέλεση τακτικών δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη (1), οι οποίες πραγματοποιούνται σε οχηματαγωγά go-go ή σε ταχύπλοα επιβατηγά πλοία από κράτος υποδοχής το οποίο δεν είναι το κράτος της σημαίας του σκάφους και οι οποίες περιλαμβάνουν τουλάχιστον

όλα τα σημεία εκτεταμένης επιθεώρησης, είναι σκόπιμο να λαμβάνονται υπόψη κατά τον υπολογισμό της κατηγορίας κινδύνου του πλοίου, των διαστημάτων μεταξύ των επιθεωρήσεων και της εκπλήρωσης της υποχρέωσης επιθεωρήσεων κάθε κράτους μέλους. Επιπλέον, η Επιτροπή είναι σκόπιμο να εξετάσει κατά πόσον είναι σκόπιμη η μελλοντική τροποποίηση της οδηγίας 1999/35/EK προκειμένου να αυξηθεί το απαιτούμενο στάδιο ασφάλειας για την εκτέλεση δρομολογίων από οχηματαγωγά go-go και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη προς και από λιμένες κρατών μελών.

Η μη συμμόρφωση με τις διατάξεις των συναφών συμβάσεων είναι σκόπιμο να διορθωθεί. Στα πλοία τα οποία πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο μέτρων αποκατάστασης, είναι σκόπιμο να επιβάλλεται κράτηση όταν οι παρατηρούμενες ελλείψεις συνιστούν σαφώς κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή το περιβάλλον, μέχρις ότου οι σχετικές ελλείψεις αποκατασταθούν.

Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί δικαίωμα προσφυγής κατά των διαταγών των αρμοδίων αρχών περί επιβολής κράτησης, προκειμένου να αποφεύγεται η λήψη παράλογων αποφάσεων ικανών να προκαλέσουν αδικαιολόγητη κράτηση πλοίου και καθυστέρηση. Τα κράτη μέλη είναι σκόπιμο να συνεργάζονται προκειμένου να διασφαλίσουν ότι οι προσφυγές διεκπεραιώνονται σε εύλογο χρονικό διάστημα αναφορικά με την εθνική τους νομοθεσία.

Όσον αφορά τις αρχές και τους επιθεωρητές που συμμετέχουν στις δραστηριότητες ελέγχου από το κράτος λιμένα δεν πρέπει να υπάρχει σύγκρουση συμφερόντων, ούτε σε σχέση με τον λιμένα επιθεώρησης, ούτε με τα επιθεωρούμενα πλοία και τα συναφή συμφέροντα. Οι επιθεωρητές πρέπει να έχουν επαρκή προσόντα και πρέπει να λαμβάνουν κατάλληλη εκπαίδευση έτσι προκειμένου να διατηρούν και να καλυτερεύουν τις ικανότητές τους όσον αφορά την διεξαγωγή των επιθεωρήσεων. Οι πλοηγοί και οι λιμενικές αρχές ή οι οργανισμοί είναι σκόπιμο να έχουν την δυνατότητα να παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τις εμφανείς ανωμαλίες που εντοπίζονται επί των πλοίων.

Οι καταγγελίες από πρόσωπα που έχουν έννομο συμφέρον σχετικά με τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων πρέπει να ερευνώνται. Σε κάθε άτομο που υποβάλλει καταγγελία πρέπει να παρέχεται πληροφόρηση σχετικά με τις ενέργειες που αναλήφθηκαν σε συνέχεια της εν λόγω καταγγελίας.

Η συνεργασία μεταξύ των αρμόδιων αρχών των κρατών μελών και άλλων αρχών ή φορέων είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της αποτελεσματικής παρακολούθησης των πλοίων στα οποία επιτρέπεται να συνεχίσουν τον πλου τους με ελλείψεις, και για την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τα ελλιμενισμένα πλοία .

Δεδομένου ότι η βάση δεδομένων των επιθεωρήσεων αποτελεί ζωτικό μέρος του ελέγχου από το κράτος λιμένα, τα κράτη μέλη πρέπει να εξασφαλίσουν ότι αυτή επικαιροποιείται με βάση τις κοινοτικές απαιτήσεις.

Η δημοσίευση των πληροφοριών σχετικά με τα πλοία και τους αντίστοιχους εφοπλιστές ή εταιρείες που δεν συμμορφώνονται με τα διεθνή πρότυπα όσον αφορά την ασφάλεια, την υγεία και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, λαμβάνοντας υπόψη το μέγεθος του στόλου των εταιριών, είναι δυνατόν να αποθαρρύνει αποτελεσματικά τους ναυλωτές από τη χρησιμοποίηση των πλοίων αυτών και να αποτελέσει κίνητρο για τη λήψη μέτρων αποκατάστασης από τους πλοιοκτήτες τους. Όσον αφορά τις πληροφορίες που πρέπει να διατίθενται, η Επιτροπή είναι σκόπιμο να καθιερώσει στενή συνεργασία με το ΜΣ των Παρισίων και να λαμβάνει υπόψη της οποιοσδήποτε δημοσιευόμενες πληροφορίες προκειμένου να αποφεύγονται οι περιττές αλληλεπικαλύψεις. Τα κράτη μέλη είναι σκόπιμο να παρέχουν τις σχετικές πληροφορίες μόνο μία φορά.

Ολόκληρο το κόστος της επιθεώρησης πλοίων που δικαιολογούν κράτηση πλοίου, και εκείνων που συνδέονται με την άρση της απαγόρευσης πρόσβασης, πρέπει να καταλογίζεται στον πλοιοκτήτη ή τον έχοντα την εκμετάλλευση.

Τα απαιτούμενα μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας θεσπίζονται αναφορικά με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών δραστηριοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή.

Ενδείκνυται ιδίως να εξουσιοδοτηθεί η Επιτροπή να τροποποιήσει την παρούσα οδηγία προκειμένου να εφαρμόσει τυχόν μεταγενέστερες τροποποιήσεις των συμβάσεων των διεθνών κωδίκων και ψηφισμάτων, και να θεσπίσει τους κανόνες εφαρμογής των διατάξεων των άρθρων 8 και 10. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβελείας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, μεταξύ άλλων διά συμπληρώσεώς της με νέα μη ουσιώδη

στοιχεία, πρέπει να θεσπιστούν αναφορικά με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο στην οποία παραπέμπει το άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/ΕΚ.

Δεδομένου ότι οι στόχοι της παρούσας οδηγίας, δηλαδή ο περιορισμός της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, με βελτίωση του κοινοτικού συστήματος επιθεωρήσεων για τα ποντοπόρα πλοία και ανάπτυξη των μέσων προληπτικής δράσης στον τομέα της ρύπανσης των υδάτων, είναι αδύνατον να υλοποιηθούν επαρκώς από τα κράτη μέλη και δύνανται, επομένως, λόγω της κλίμακας και των αποτελεσμάτων της δράσης, να επιτευχθούν καλύτερα σε κοινοτικό επίπεδο, η Κοινότητα είναι δυνατόν να λάβει μέτρα αναφορικά με την αρχή της επικουρικότητας του άρθρου 5 της Συνθήκης. Αναφορικά με την αρχή της αναλογικότητας του ίδιου άρθρου, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει το μέτρο που είναι αναγκαίο για την επίτευξη των στόχων αυτών.

Η επιτροπή εξέδωσε οδηγία με σκοπό να συμβάλει στον δραστικό περιορισμό της μη ανταποκρινόμενης στα σχετικά πρότυπα ναυτιλίας, στα ύδατα τα οποία υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών, με:

- α) πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυτιλίας, ασφάλειας στη θάλασσα, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας·
- β) θέσπιση κοινών κριτηρίων για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα και την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης και κράτησης πλοίων με βάση την εμπειρία που έχει αποκτηθεί στο πλαίσιο του ΜΣ των Παρισίων.
- γ) εφαρμογή εντός της Κοινότητας ενός συστήματος ελέγχου από το κράτος λιμένα βασιζόμενου σε επιθεωρήσεις που εκτελούνται εντός της Κοινότητας και της περιοχής του ΜΣ των Παρισίων, με στόχο την επιθεώρηση όλων των πλοίων με συχνότητα που εξαρτάται από την κατηγορία κινδύνου στην οποία ανήκουν, ώστε τα πλοία που παρουσιάζουν υψηλότερο κίνδυνο να υποβάλλονται σε ενδελεχέστερη επιθεώρηση διεξαγόμενη σε συχνότερα χρονικά διαστήματα.

2.3.3. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση με την οδηγία 2002/59/ΕΚ1, απέκτησε συμπληρωματικά μέσα για την πρόληψη καταστάσεων που αποτελούν απειλή για τη εξασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Με την έκδοση της οδηγίας 2002/59/EK1, τα παράκτια κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα να ανταλλάσσουν τις πληροφορίες που συλλέγουν στο πλαίσιο των αποστολών παρακολούθησης της θαλάσσιας κυκλοφορίας που εκτελούν στις περιοχές αρμοδιότητάς τους. Το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία «SafeSeaNet», που έχει αναπτυχθεί από την Επιτροπή σε συμφωνία με τα κράτη μέλη, περιλαμβάνει αφενός δίκτυο ανταλλαγής δεδομένων και αφετέρου τυποποίηση των κύριων διαθέσιμων πληροφοριών για τα πλοία και τα φορτία τους (προειδοποιήσεις και υποβολή αναφορών). Παρέχει έτσι τη δυνατότητα να εντοπίζονται στην πηγή και να ανακοινώνονται σε κάθε αρχή ακριβείς και έγκαιρες πληροφορίες σχετικά με τα πλοία που βρίσκονται στα ευρωπαϊκά ύδατα, τις κινήσεις και το επικίνδυνο ή ρυπογόνο φορτίο τους, καθώς και σχετικά με θαλάσσια συμβάντα.

Συνεπώς το κοινοτικό σύστημα ανταλλαγής πληροφοριών για τη θαλάσσια κυκλοφορία «SafeSeaNet» έχει ουσιαστικό ρόλο στη συλλογή και ανταλλαγή των δεδομένων που αναφέρονται στην παρούσα οδηγία, και οι οποίες αναπτύσσονται από τις εθνικές δημόσιες διοικήσεις.

Ιδιαίτερη σημασία μεταξύ των πληροφοριών που κοινοποιούνται και ανταλλάσσονται έχουν αυτές που αφορούν τα ακριβή χαρακτηριστικά των επικίνδυνων ή ρυπογόνων εμπορευμάτων που μεταφέρονται διά θαλάσσης. Λαμβάνοντας υπόψη τα θαλάσσια ατυχήματα, είναι απαραίτητο οι παράκτιες αρχές να έχουν ευκολότερη πρόσβαση στα χαρακτηριστικά των μεταφερόμενων δια θαλάσσης υδρογονανθράκων, που αποτελεί βασικό στοιχείο για την επιλογή ενδεδειγμένων τεχνικών ελέγχου, καθώς και για την εξασφάλιση στις εν λόγω αρχές, σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, άμεσης σύνδεσης με τους εκμεταλλευόμενους τα πλοία που γνωρίζουν καλύτερα τα μεταφερόμενα εμπορεύματα.

Ο εξοπλισμός που εξασφαλίζει την αυτόματη αναγνώριση των πλοίων (AIS- Automatic Identification System) και προβλέπεται από τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα της 1ης Νοεμβρίου 1974, δεν βελτιώνει μόνο τις δυνατότητες παρακολούθησης των εν λόγω πλοίων, αλλά κυρίως την ασφάλειά τους σε περιπτώσεις ναυσιπλοϊκής εγγύτητας. Ως εκ τούτου, το AIS εντάχθηκε στο διατακτικό της οδηγίας 2002/59/EK. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να χρησιμοποιούν τις εν λόγω πληροφορίες με εμπιστευτικότητα και σύμφωνα με την παρούσα οδηγία. Η τοποθέτηση και διατήρηση του AIS σε συνεχή λειτουργία θα

πρέπει να νοείται, εκτός των περιπτώσεων όπου διεθνείς κανόνες ή πρότυπα προβλέπουν την προστασία των πληροφοριών περί ναυσιπλοΐας.

Οι πληροφορίες σχετικά με πλοίο και με τα επικίνδυνα ή ρυπογόνα εμπορεύματα που μεταφέρει εφόσον ζητηθεί από κάθε κράτος μέλος κατόπιν αιτήσεως θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στο SafeSeaNet και θα πρέπει να ζητούνται μόνο για λόγους ασφάλειας της ναυσιπλοΐας ή της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος. Επομένως η Επιτροπή θα πρέπει να διερευνήσει πιθανά προβλήματα στον τομέα της ασφάλειας δικτύων και πληροφοριών.

Η παρούσα οδηγία προβλέπει ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να προσθέσουν στον κατάλογο πλοία τα οποία παρουσιάζουν κίνδυνο για τη ναυσιπλοΐα αφού δεν διαθέτουν ικανοποιητική ασφαλιστική κάλυψη ή οικονομικές εγγυήσεις ή επίσης εκείνα που, σύμφωνα με μαρτυρίες πλοηγών ή λιμενικών αρχών, παρουσιάζουν εμφανείς ανωμαλίες που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας ή να συνιστούν κίνδυνο για το περιβάλλον.

Σύμφωνα με την οδηγία 2002/59/EK, κρίνεται αναγκαίο, όσον αφορά κινδύνους από εξαιρετικά δυσμενείς μετεωρολογικές συνθήκες, να ληφθούν υπόψη οι δυνητικοί κίνδυνοι για τη ναυσιπλοΐα από τον σχηματισμό πάγων. Επομένως, όταν μία αρμόδια αρχή, που έχει οριστεί από κράτος μέλος, εκτιμά, βάσει πρόγνωσης σχετικής με την κατάσταση των πάγων από ειδικευμένη μετεωρολογική υπηρεσία πληροφοριών, ότι οι συνθήκες ναυσιπλοΐας συνεπάγονται σοβαρό κίνδυνο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής ή σοβαρό κίνδυνο ρύπανσης, πρέπει να ενημερώνει τους κυβερνήτες των πλοίων που βρίσκονται στην περιοχή αρμοδιότητάς της ή που προτίθενται να καταπλεύσουν ή να αποπλεύσουν από λιμένες της οικείας περιοχής. Η οικεία αρχή θα πρέπει να λάβει κάθε απαραίτητο μέτρο για την διασφάλιση της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και για την προστασία του περιβάλλοντος. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να έχουν επίσης τη δυνατότητα να επαληθεύουν ότι η αναγκαία τεκμηρίωση επί του πλοίου παρέχει αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο συμμορφώνεται με σύμμετρες απαιτήσεις δύναμης και ισχύος προς την κατάσταση των πάγων στη συγκεκριμένη περιοχή.

Η οδηγία 2002/59/EK προβλέπει ότι τα κράτη μέλη καταρτίζουν σχέδια για την υποδοχή, εφόσον απαιτηθεί, πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο στους λιμένες τους ή σε κάθε άλλο προστατευόμενο τόπο υπό τις βέλτιστες δυνατές συνθήκες, με σκοπό να περιοριστεί η έκταση των συνεπειών των θαλασσίων ατυχημάτων. Ωστόσο,

λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τα καταφύγια για τα πλοία που χρήζουν συνδρομής, που επισυνάφθηκαν στο ψήφισμα Α.949(23) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) της 13ης Δεκεμβρίου 2003 (εφεξής: ψήφισμα Α.949(23) του ΙΜΟ), και οι οποίες υιοθετήθηκαν κατόπιν της εκδόσεως της οδηγίας 2002/59/ΕΚ και αφορούν μάλλον τα πλοία που χρήζουν συνδρομής, παρά τα πλοία που διατρέχουν κίνδυνο, η οδηγία αυτή θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως. Οι διατάξεις της παρούσας οδηγίας δεν διαφοροποιούνται από τους κανόνες που εφαρμόζονται για δράσεις διάσωσης, όπως οι καθοριζόμενοι με τη Διεθνή Σύμβαση για τη Θαλάσσια Έρευνα και Διάσωση, όταν κινδυνεύει η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής.

Για την υποδοχή πλοίων χρηζόντων συνδρομής κατά την απόφαση Α949(23) του ΙΜΟ, θα πρέπει να οριστούν μία ή περισσότερες αρμόδιες αρχές προκειμένου να λαμβάνουν αποφάσεις με στόχο τη μείωση των κινδύνων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την ασφάλεια των ανθρωπίνων ζωών και το περιβάλλον.

2.3.4. ΘΕΜΑΤΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ.

Παρακάτω παρατίθενται οι σημαντικότεροι κανονισμοί της Ε.Ε. που αφορούν τα θέματα ρύπανσης και περιβαλλοντικής προστασίας όπως και ο σκοπός τους.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2172/2004 για την τροποποίηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους

Ο Κανονισμός καθιέρωσε εσπευσμένη σταδιακή εφαρμογή του διπλού κύτους ή ισοδύναμων απαιτήσεων σχεδίασης για πετρελαιοφόρα μονού κύτους.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 782/2003 για την απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων σε πλοία

Σκοπός του Κανονισμού είναι να μειωθούν ή εξαλειφθούν τα ανεπιθύμητα αποτελέσματα για το θαλάσσιο περιβάλλον και την ανθρώπινη υγεία που προκαλούνται από τις οργανοκασσιτερικές ενώσεις που δρουν ως ενεργά βιοκτόνα στα αντιρρυπαντικά συστήματα που χρησιμοποιούνται στα πλοία που έχουν τη σημαία, ή δραστηριοποιούνται υπό την εξουσία κράτους μέλους, και σε πλοία αδιακρίτως σημαίας που πλέουν προς ή από λιμάνια των κρατών μελών.

- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 336/2006 για την εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας εντός της Κοινότητας και την κατάργηση του Κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 3051/95

Σκοπός του Κανονισμού είναι να ενισχυθεί η διαχείριση ασφάλειας και η ασφαλής λειτουργία των πλοίων, καθώς και η πρόληψη ρύπανσης από πλοία με την εξασφάλιση ότι οι εταιρείες που τα διαχειρίζονται συμμορφώνονται με τον Κώδικα ISM.

- Οδηγία 2000/59 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου και καταλοίπων φορτίου

Σκοπός της Οδηγίας είναι να μειωθούν οι απορρίψεις στη θάλασσα αποβλήτων που δημιουργούνται στα πλοία και καταλοίπων φορτίων, ειδικά οι παράνομες απορρίψεις από πλοία που χρησιμοποιούν λιμάνια της Ε.Ε. με την βελτίωση της διαθεσιμότητας και χρήσης των ευκολιών υποδοχής τους, προκειμένου να ενισχυθεί η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

- Οδηγία 1999/32/ΕΚ σχετικά με τη μείωση της περιεκτικότητας ορισμένων υγρών καυσίμων σε θείο και για την τροποποίηση της οδηγίας 93/12/ΕΟΚ

Σκοπός της Οδηγίας είναι να μειωθούν οι εκπομπές οξειδίων του θείου που προέρχονται από την καύση ορισμένων τύπων υγρών καυσίμων προκειμένου να μειωθούν οι επιβλαβείς επιδράσεις τέτοιων εκπομπών στον άνθρωπο και το περιβάλλον.

- Οδηγία 2009/20/ΕΚ σχετικά με την ασφάλιση των πλοιοκτητών προκειμένου ναυτικές απαιτήσεις

2.3.5. ΘΕΜΑΤΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟΝ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ

Ο ILO, σχετικά με τον τομέα της ναυτιλίας, ασχολείται με θέματα που αφορούν τη ναυτική εργασία, όπως προσλήψεις ναυτικών, κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμοί, εκπαίδευση, στέγαση πληρωμάτων, μισθοί και ωράρια εργασίας, ναυτλιακές βιομηχανικές σχέσεις κτλ. Για τα θέματα αυτά συνέρχεται τακτικά η ναυτλιακή επιτροπή του ILO με σκοπό να μελετήσει ενδεχόμενες προθέσεις και τροποποιήσεις του Κώδικα.

Επιπλέον ο ILO συνεργάζεται με τον IMO κυρίως σε θέματα εκπαίδευσης και εκδόσεως πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής IMO/ILO για την εκπαίδευση. Προτού να ξεκινήσουν οι συζητήσεις για την MLC, είχαν συνέλθει 10 σύνοδοι της Γενικής Διάσκεψης αποκλειστικά για τα ναυτιλιακά θέματα, οι οποίες είχαν καταλήξει στην έγκριση 53 Συμβάσεων. Αυτές αποτελούσαν στο σύνολο τους μια ολοκληρωμένη σειρά θεμάτων αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας στη ναυτιλία η οποία είχε τη ονομασία <<Διεθνής Ναυτεργατικός Κώδικας>> και κάλυπτε στην πράξη όλες τις πλευρές της ζωής και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου.

Η ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα ήταν έργο του *Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας* (ILO), αλλά η μεγαλύτερη αποδοχή του IMO από τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών ως φορέα που θα προστατεύσει καλύτερα τα συμφέροντα τους, είχε ως αποτέλεσμα να θεωρηθεί η STCW/78 το βασικό εργαλείο.

Ο ILO έδειξε ενδιαφέρον από το 1933 με σκοπό τη μείωση του ποσοστού των *πλοίων χαμηλών προδιαγραφών* (substandard vessels), που κατά κανόνα έφεραν σημαίες ευκαιρίας, καθώς και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών. Η STCW/78 δεν παρέχει το δικαίωμα στο παράκτιο κράτος να διώξει ποινικά ένα άτομο που υπέπεσε σε αδίκημα. Ίσως η STCW/78 έντεχνα να απέφυγε την υιοθέτηση περισσότερων διατάξεων που αφορούν τους λιμένες, διότι τέσσερα χρόνια (1982) από την κατάρτισή της, στα κοινοτικά ύδατα δημιουργήθηκε το *Μνημόνιο του Παρισιού* (memorandum of Understanding-MOU), που ασχολείται αποκλειστικά με τους λιμενικούς ελέγχους των πλοίων που καταπλέουν στα ευρωπαϊκά λιμάνια.

Οι πρώτες τροποποιήσεις της STCW/78 έγιναν το έτος 1991 και αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το *Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου* (GMDSS). Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκληση διασκέψεως με σκοπό την αναθεώρηση της STCW/78 και την προετοιμασία μιας <<νέας>> Συμβάσεως για την εκπαίδευση και επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων (STCW-F/1995).

Οι νέες τροποποιήσεις της STCW/95 εισάγουν ορισμένες καινοτομίες:

- αναφέρονται ουσιαστικά σε θέματα εκπαίδευσης στα οποία υπάγονται και τα ζητήματα ασφαλούς τηρήσεως των φυλακών,
- παρακολουθούνται από ένα νέο κώδικα και

- ενσωματώνουν το νέο σύστημα εξειδικεύσεως γνώσεων λειτουργικής προσεγγίσεως

Βασικά στοιχεία της νέας Σύμβασης STCW/95:

Η ΔΣ STCW/78 τροποποιήθηκε και απέκτησε μια αναθεωρημένη δομή (STCW/95), με τέτοιον τρόπο, προκειμένου να θεωρείται σχετικά ως μια νέα Σύμβαση, που στοχεύει, με εκσυγχρονισμένο τρόπο, στην προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα αλλά και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μέχρι το 2001 έχουν πραγματοποιηθεί οι εξής δυο τροποποιήσεις της αναθεωρημένης Σύμβασης:

- Οι τροποποιήσεις του 1997, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/1999 και αφορούν στις απαιτήσεις εκπαίδευσης για πλοιάρχους, αξιωματικούς και όλες τις ειδικότητες Ε/Γ και ε/γ-ο/γ (Ro-Ro) πλοίων .
- Οι τροποποιήσεις του 1998, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/2003 και αφορούν στα θέματα χειρισμού και στοιβασίας του φορτίου στα πλοία .

Οι Κανονισμοί της STCW/95 εμπεριέχονται σε έναν Κώδικα, ο οποίος χωρίζεται σε δυο μέρη: στο **Πρώτο Μέρος** του Κώδικα περιλαμβάνονται τα υποχρεωτικά ελάχιστα κριτήρια τεχνογνωσίας και στο **Δεύτερο Μέρος** παρέχονται οδηγίες για την αρωγή των ατόμων-φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία εκπαίδευσης και αξιολογήσεως της ικανότητας των ναυτικών(και γενικότερα αυτών που εμπλέκονται στην εφαρμογή των διατάξεων της STCW/95).

Ο σκοπός της τροποποιημένης STCW/95, η οποία τέθηκε σε ισχύ 1η Φεβρουαρίου 1997, είναι να καθιερώσει ενιαία εκπαίδευση, πιστοποίηση, επικύρωση και αξιολόγηση των γνώσεων (δηλ. της ικανότητας, της κατανοήσεως και της αποδεδειγμένης δεξιότητας) των ναυτικών. Με αυτά τα πρότυπα, οι ναυτικοί θα είναι δυνατόν να εκτελούν τα καθήκοντα τους με περισσότερο ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο. Ειδικότερα, ο κώδικας εμπεριέχει διατάξεις που θα πιστοποιούν ότι κάθε ναυτικός έχει τις κατάλληλες ειδικές γνώσεις, την εμπειρία και την απαιτούμενη εξειδίκευση, τόσο στο χειρισμό των εξαρτημάτων πάνω στο πλοίο όσο και στις μεθόδους πρακτικής για την ενδεχόμενη αντιμετώπιση περιστατικών ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Επίσης, υποστηρίζεται η άποψη ότι μετά την πλήρη εφαρμογή της STCW/95 θα εκλείψουν οι περιπτώσεις

<<πλαστών>> πιστοποιητικών καθώς και οι τρόποι που αυτά αποκτήθηκαν. Οι διατάξεις της STCW/95 αφορούν κυρίως στα εξής:

- Ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας.
- Ειδική αναφορά στις μεθόδους εγκρίσεως εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών.
- Ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου.
- Καθορισμός των μεθόδων ελέγχου που τώρα αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας.
- Κατοχή ενός αρχείου πιστοποιητικού (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας.
- Έλεγχος εφαρμογής της συμβάσεως (από τον IMO) που θα οδηγήσει στην καθιέρωση μιας λευκής λίστας.
- Καθορισμός των ευθυνών της επιχειρήσεως για τα πιστοποιητικά.

Οι τροποποιήσεις της Σύμβασης STCW 2010 (Manila Amendment 2010) και του Κώδικα εγκρίθηκαν στις 25 Ιουνίου 2010, σηματοδοτώντας μια σημαντική αναθεώρηση της σύμβασης STCW και του Κώδικα. Οι τροποποιήσεις αυτές τέθηκαν σε ισχύ 1η Ιανουαρίου 2012 με σκοπό να ενημερώσουν και να εξελίξουν την Σύμβαση και τον Κώδικα, δεδομένου ότι είχαν αρχικά εγκριθεί και τους είχε επιτραπεί να αντιμετωπίσουν θέματα τα οποία ήταν αναμενόμενο να προκύψουν στο μέλλον.

Μεταξύ των τροπολογιών που εγκρίθηκαν, υπάρχουν μια σειρά από σημαντικές αλλαγές σε κάθε κεφάλαιο της Σύμβασης και του Κώδικα, που συμπεριλαμβάνουν:

- βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη πρακτικών πλαστών πιστοποιητικών ικανότητας και την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης συμμόρφωσης των με τις απαιτήσεις της σύμβασης,
- αναθεωρημένες απαιτήσεις για τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης οινόπνευματος και ναρκωτικών, καθώς και επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών,
- νέες απαιτήσεις για το κατώτερο προσωπικό (ableseafarers),

- νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης στην σύγχρονη τεχνολογία, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης σε ηγετικά καθήκοντα και ομαδική εργασία,
- νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση και πιστοποίηση ηλεκτρολόγων αξιωματικών,
- επικαιροποίηση των απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα,
- νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις προκειμένου να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα προκειμένου να αντιμετωπίσουν την κατάσταση πειρατικής επίθεσης κατά του πλοίου τους,
- την εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας εκπαίδευσης, περιλαμβανομένης της εκπαίδευσης εξ αποστάσεως και μέσω του διαδικτύου,
- -νέες οδηγίες εκπαίδευσης προσωπικού πλοίων που δραστηριοποιούνται σε πολικά ύδατα και προσωπικού που χειρίζονται DynamicPositioningSystems.

2.3.6. *ΕΝΙΑΙΟ ΣΤΑΔΙΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ*

Η οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου, της 17ης Μαρτίου 1998, για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία εισάγει ομοιόμορφο επίπεδο ασφαλείας για πρόσωπα και αγαθά στα νέα και στα υπάρχοντα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη, όταν και οι δύο κατηγορίες πλοίων και σκαφών εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια, και καθορίζει τις διαδικασίες διαπραγμάτευσης σε διεθνές επίπεδο, με σκοπό την εναρμόνιση των κανόνων για τα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια.

Ο προσδιορισμός των θαλάσσιων περιοχών έχει μεγάλη σημασία, για να καθοριστεί η εφαρμογή της οδηγίας 98/18/ΕΚ σε διάφορες κατηγορίες επιβατηγών πλοίων. Η οδηγία περιλαμβάνει διαδικασία για τη δημοσίευση καταλόγων των θαλάσσιων περιοχών, η οποία αποδείχθηκε δύσκολο να εφαρμοστεί. Χρειάζεται, επομένως, να καθιερωθεί μια λειτουργική και διαφανής διαδικασία, ώστε να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική παρακολούθηση της εφαρμογής της οδηγίας.

Προκειμένου να εναρμονιστεί το επίπεδο ασφαλείας στα επιβατηγά πλοία σε ολόκληρη την Κοινότητα, θα πρέπει να καταργηθεί η παρέκκλιση που έχει δοθεί στην Ελλάδα όσον αφορά το χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή των απαιτήσεων ασφαλείας.

Η οδηγία 2003/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Απριλίου 2003, σχετικά με ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) εισάγει ενισχυμένες απαιτήσεις ευστάθειας για τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία που εκτελούν διεθνή δρομολόγια από και προς κοινοτικούς λιμένες· αυτό το ενισχυμένο μέτρο θα πρέπει να εφαρμοστεί επίσης και σε ορισμένες κατηγορίες των εν λόγω πλοίων που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια με τις ίδιες συνθήκες θαλάσσης. Η μη εφαρμογή αυτών των απαιτήσεων ευστάθειας δικαιολογεί τον σταδιακό παροπλισμό των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) μετά από ορισμένα έτη λειτουργίας.

Ενόψει των δομικών μετασκευών στις οποίες ενδέχεται να χρειαστεί να υποβληθούν τα υπάρχοντα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) προκειμένου αυτά να συμμορφωθούν προς τις ειδικές απαιτήσεις ευσταθείας, οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να εισαχθούν επί ένα χρονικό διάστημα αρκετών ετών, ώστε να δοθεί επαρκής χρόνος στον θιγόμενο τομέα της ναυτιλίας να συμμορφωθεί: προς τούτο θα πρέπει να προβλεφθεί για τα υπάρχοντα πλοία ένα χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης. Το εν λόγω χρονοδιάγραμμα σταδιακής καθιέρωσης δεν θα πρέπει να θίγει την επιβολή των ειδικών απαιτήσεων ευσταθείας στις θαλάσσιες περιοχές που καλύπτονται από τα παραρτήματα της Συμφωνίας της Στοκχόλμης της 28ης Φεβρουαρίου 1996.

Χρειάζεται να λαμβάνονται υπόψη, κατά τρόπο ταχύ και ευέλικτο, οι αλλαγές που έχουν επέλθει σε σχετικές διεθνείς πράξεις, όπως είναι οι συμβάσεις, τα πρωτόκολλα, οι κώδικες και τα ψηφίσματα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Βάσει της οδηγίας 98/18/EK, ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Ταχύπλοων Σκαφών, ο οποίος περιλαμβάνεται στην απόφαση MSC 36(63), της 20ής Μαΐου 1994, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO, εφαρμόζεται σε όλα τα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια. Ο IMO έχει εγκρίνει έναν νέο κώδικα ταχύπλοων σκαφών, τον "Διεθνή Κώδικα του 2000 για την Ασφάλεια των Ταχύπλοων Σκαφών (Κώδικας HSC 2000)", που περιλαμβάνεται στην απόφαση MSC 97(73), της 5ης Δεκεμβρίου 2000, της Επιτροπής Ναυτικής Ασφαλείας του IMO και εφαρμόζεται σε όλα τα ταχύπλοα σκάφη που ναυπηγήθηκαν από την 1η Ιουλίου του 2002 και μετά. Είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι η οδηγία 98/18/EK θα είναι

δυνατόν να ενημερώνεται με ευέλικτο τρόπο, ώστε οι εξελίξεις που σημειώνονται σε διεθνές επίπεδο να εφαρμόζονται και στα ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια.

Είναι σημαντικό να εφαρμοστούν πρόσφορα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η πρόσβαση υπό ασφαλείς συνθήκες των ατόμων μειωμένης κινητικότητας, στα επιβατηγά πλοία και ταχύπλοα επιβατηγά σκάφη που εκτελούν εσωτερικά δρομολόγια στα κράτη μέλη.

2.3.7. ΙΔΡΥΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (EUROPEAN MARITIME SAFETY AGENCY) (EMSA)

Με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. **1406/2002** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, συστήνεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την ασφάλεια στη θάλασσα (EMSA) ο οποίος θα παρέχει στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) και την Επιτροπή τεχνική και επιστημονική βοήθεια, με στόχο την ορθή εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, τον έλεγχο της εφαρμογής της νομοθεσίας και την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητάς της. Ο κανονισμός αυτός έχει δεχτεί μετέπειτα τροποποιήσεις Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.1644/2003 , Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.724/2004, Κανονισμός (ΕΚ) αριθ.2038/2006

Ο EMSA είναι αρμόδιος για τα ακόλουθα:

- συνδράμει την Επιτροπή στον εκσυγχρονισμό, την ανάπτυξη και την αποτελεσματική εφαρμογή της νομοθεσίας της Ε.Ε. στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, της πρόληψης της ρύπανσης και της αντιμετώπισης της ρύπανσης που προκαλείται από τα πλοία ·
- συνεργάζεται με τις χώρες της Ε.Ε.
- παρέχει στην Επιτροπή και τις χώρες της Ε.Ε. αντικειμενικές πληροφορίες
- συνδράμει την Επιτροπή στη δημοσίευση, πληροφοριών που αφορούν πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της Ε.Ε.
- εκπονεί κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση των θαλασσίων ατυχημάτων, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τις χώρες της Ε.Ε.·
- παρέχει τεχνική βοήθεια στις χώρες που είναι υποψήφιες προς ένταξη στην Ε.Ε., για την εφαρμογή της ευρωπαϊκής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας

στη θάλασσα, συμπεριλαμβανόμενης της οργάνωσης κατάλληλων δράσεων κατάρτισης.

Η αποστολή, το όραμα και οι αξίες της EMSA:

- Η αποστολή του EMSA: Η εξασφάλιση ενός υψηλού, ομοιόμορφου και αποτελεσματικού επιπέδου ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, της ασφάλειας στη θάλασσα που θα προλαμβάνει και θα αντιμετωπίζει τη ρύπανση που προκαλείται από τα πλοία καθώς και την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης που προκαλείται από τις εγκαταστάσεις πετρελαίου και φυσικού αερίου.
- Το όραμα του EMSA: Να προωθηθεί ένας ασφαλής, καθαρός και οικονομικά βιώσιμος θαλάσσιος τομέας της Ε.Ε.
- Οι αξίες του EMSA: Απόδοση, αποτελεσματικότητα, διαφάνεια, ευελιξία, δημιουργία προστιθέμενης αξίας.

2.3.8. *ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΤΕΡΑΣΤΙΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ (SECURITY) ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑ ΚΑΙ ΤΙΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΠΙΘΕΣΕΙΣ*

Ο νομικός ορισμός της πειρατείας αναφέρθηκε για πρώτη φορά στη σύμβαση για την ανοικτή θάλασσα της Γενεύης το 1958, η οποία αργότερα αντικαταστάθηκε από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του Montego Bay το 1982, (UNCLOS στη συνέχεια), ο οποίος άρχισε να ισχύει και στην Ελλάδα με τον Ν.2321/1995 (ΦΕΚ. Α' 316) (Βλάχος, 2000).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή με στόχο την ερμηνεία και εφαρμογή του κώδικα ISPS αποφάσισε να θεωρήσει μερικές διατάξεις-συστάσεις του Μέρους Β ως υποχρεωτικές.

Ακολούθησαν οι σχετικές τροποποιήσεις αρκετά γρήγορα μέσω της σιωπηρής διαδικασίας αποδοχής οι οποίες θεσπίζουν ένα τυποποιημένο, συμβατό διεθνές πλαίσιο για την ανίχνευση των απειλών κατά της ασφάλειας στα πλοία ή στις λιμενικές εγκαταστάσεις προκειμένου να λαμβάνονται κατάλληλα προληπτικά μέτρα.

Οι πιθανές νομικές λύσεις είναι πρώτον, μια σημαντική αποκατάσταση του νόμου, της τάξης και της διακυβέρνησης στη Σομαλία είναι απαραίτητη με στόχο την εξάλειψη των όρων που έχουν συνωμοτήσει και συμβάλλουν στην άνθιση της πειρατείας. Για το σκοπό αυτό, η ικανότητα της διεθνούς κοινότητας μέσω μιας εντολής του ΟΗΕ να παρέχει αποτελεσματικά την ασφάλεια στη θάλασσα κατά μήκος των

ακτών της Σομαλίας θα βοηθήσει σε μεγάλο βαθμό στην αντιμετώπιση της υπαρκτής απειλής

Δεύτερον, ένα πιο ολοκληρωμένο νομικό καθεστώς που θα εξετάζει τις απειλές στη θαλάσσια ασφάλεια είναι απαραίτητο. Το καθεστώς θα πρέπει να ισορροπήσει την αναγνώριση της καθολικής αρμοδιότητας εκ μέρους όλων των κρατών προκειμένου να έρθουν σε μια συναλλαγή με τους υπεύθυνους αυτών των πράξεων ενάντια στο έμφυτο δικαίωμα της κρατικής κυριαρχίας. Παρ'όλα αυτά, όλα τα κράτη μέλη πρέπει να έχουν τη δυνατότητα βάσει του διεθνούς δικαίου να ασκήσουν δίωξη κατά προσώπων που διαπράττουν πράξεις βίας κατά των αλλοδαπών πλοίων σε όλες τις ρυθμίσεις, παρά μόνον εντός των εσωτερικών υδάτων των άλλων κρατών. Αντισταθμίζεται ενάντια σε αυτό εντούτοις ότι ενώ τα κράτη μπορούν να προετοιμαστούν να προσφέρουν τη στρατιωτική υποστήριξή τους για να παρέχουν ασφάλεια και προστασία εντός των διαύλων ναυσιπλοΐας, η πραγματικότητα είναι πως – έτσι όπως είναι η κατάσταση στη Σομαλία - ορισμένα κράτη μέλη θα είναι απρόθυμα να επιδιώξουν να ασκήσουν ποινική δίωξη κατά των δραστών, είτε επειδή τα νομικά καθεστώτα τους είναι ανεπαρκή ή για πολιτικούς λόγους.

Ορισμένες νέες πρωτοβουλίες που διερευνώνται για την αντιμετώπιση αυτών των ζητημάτων είχαν υλοποιηθεί. Έτσι οι Ηνωμένες Πολιτείες και το Ηνωμένο Βασίλειο υπέγραψαν συμφωνίες με την Κένυα οι οποίες επιτρέπουν τη μεταφορά των υπόπτων πειρατείας στην Κένυα προκειμένου να δικαστούν. Οι ρυθμίσεις αυτές έχουν ως σκοπό να διευκολύνουν την έγκαιρη κράτηση και μεταφορά υπόπτων πειρατών της Κένυας εντός του κενυατικού δικαστικού συστήματος ποινικής δικαιοσύνης.

Τρίτον, τα γεγονότα αυτά θέτουν το ερώτημα του κατά πόσον ο χρόνος είναι πλέον ώριμος για να εξετάσει τη δημιουργία ενός ειδικού διεθνούς ποινικού δικαστηρίου για την αντιμετώπιση των πειρατών

Με το Συμβούλιο Ασφαλείας να αναγνωρίζει την απειλή για τη διεθνή ειρήνη και ασφάλεια που τίθενται από την θαλάσσια πειρατεία και ληστεία προετοιμάστηκε να ανταποκριθεί στις προκλήσεις με την αξιοποίηση του κεφαλαίου VII των αρμοδιοτήτων της, όπου γίνεται ένα μικρό βήμα για το Συμβούλιο προκειμένου να καθιερώσουν ένα ειδικό «διεθνές δικαστήριο πειρατείας». Ένα τέτοιο δικαστήριο θα είναι σε θέση να ασκήσει δίωξη στα άτομα που ευθύνονται για πράξεις πειρατείας βάσει της UNCLOS ή εγκλήματα κατά της διεθνούς ναυτιλίας, όπως προβλέπεται στο πλαίσιο της Σύμβασης SUA. Όλα τα κράτη μέλη θα έχουν εντολή να διασφαλίζουν όχι μόνο την ασφάλεια και την προστασία των υδάτων που γειτνιάζουν με τη Σομαλία,

αλλά και για να θέσουν υπό κράτηση, να συλλάβουν και να εκδώσουν τους πιθανούς πειρατές για την παραπομπή στη δοκιμή πριν από το δικαστήριο. Μια τέτοια πρωτοβουλία θα μπορούσε να επιλύσει τις ιδιαίτερες δυσκολίες που ανέκυψαν κατά την επιβολή του νόμου στη Σομαλία και θα παρείχε στη διεθνή κοινότητα μια καλύτερη επιλογή να ασκήσει δίωξη στους υπόπτους για αδικήματα πειρατείας (Rothwell, 2009).

Σε αντίθεση με τα ad hoc δικαστήρια της Ρουάντα ή της Γιουγκοσλαβίας, το Διεθνές Δικαστήριο της πειρατείας θα μπορούσε να λειτουργήσει σχετικά χωρίς έξοδα (οικονομικά). Οι διώξεις θα ήταν λιγότερο πολύπλοκες και θα ήταν επίσης λιγότερο σύνθετες δεδομένου ότι τα στοιχεία που απαιτούνται για να υποστηρίξουν μια πεποίθηση θα ήταν παρόμοια με αυτά των εσωτερικών ποινικών δικών, αντίθετα από αυτό που ισχύει στις σύνθετες διεθνείς ποινικές δίκες σε περιπτώσεις όπως τα πολεμικά εγκλήματα. Συνεπώς, οι δοκιμές θα μπορούσαν να διεξαχθούν σχετικά γρήγορα. Αυτό θα ήταν μόνο μια προσωρινή λύση και εάν υπάρχει μια ανάγκη για δημιουργία ενός μόνιμου διεθνούς δικαστηρίου ειδικά για ζητήματα πειρατείας, ή εάν το καταστατικό της Ρώμης του διεθνούς Ποινικού Δικαστηρίου θα μπορούσε να τροποποιηθεί για να παρέχει σαφώς την αρμοδιότητα σε αυτό το θέμα, θα απαιτούσε την περαιτέρω λεπτομερή νομική και πολιτική εκτίμηση (Rothwell, 2009).

Πίνακας 2.1.

ΚΥΡΙΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Συνειδητοποίηση	Είναι το πρώτο κρίσιμο βήμα για να εμποδιστούν πράξεις που απειλούν πλοίο και λιμενική εγκατάσταση ενθαρρύνοντας το προσωπικό να συνειδητοποιήσει ότι πρέπει πλέον να είναι συνεχώς σε εγρήγορση στο περιβάλλον μέσα στο οποίο λειτουργεί.
Μέτρα Πρόληψης	Έχουν σχεδιαστεί για να αποτρέπουν και να δυσκολεύουν κάθε παράνομη προσπάθεια ανόδου στο πλοίο ατόμων, όπλων και εκρηκτικών.
Αντιμετώπιση	Είναι η ετοιμότητα του προσωπικού πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης να αποκρούσει κάθε απειλή κατά της ασφάλειας του πλοίου, της λιμενικής εγκατάστασης και άλλων πλοίων στην περιοχή ελέγχου της.
Διαχείριση των Επακόλουθων	Είναι η ικανότητα του προσωπικού πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης να διαχειριστεί σωστά και να περιορίσει σε εύλογο χρονικό διάστημα τις επιπτώσεις ενεργειών κατά της ασφάλειας πλοίου και λιμενικής εγκατάστασης.

Οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται σε επιβατηγά πλοία, φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 GRT και άνω, κινητές πλωτές εξέδρες, παράκτιες κινητές μονάδες γεωτρήσεων και λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν πλοία που εκτελούν

διεθνείς πλόες. Οι κανονισμοί δεν ισχύουν για τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά ναυπηγήματα ή άλλα πλοία που ανήκουν ή χρησιμοποιούνται από ένα συμβαλλόμενο κράτος για κυβερνητική μη εμπορική υπηρεσία.

Αναφορικά με τον κώδικα ISPS, τα συμμετέχοντα μέρη οφείλουν να ορίσουν Επίπεδα Ασφάλειας για τα πλοία που έχουν τη σημαία τους, για τις λιμενικές εγκαταστάσεις στην περιοχή ευθύνης τους και για τα πλοία σε θαλάσσιες περιοχές και λιμένες εντός περιοχής ευθύνης τους. Προβλέπονται τρία επίπεδα ασφάλειας που αναφέρονται σε διαδικασίες που διαμορφώνονται και κλιμακώνονται ανάλογα με το βαθμό του κινδύνου. Κατά τον ορισμό των επιπέδων ασφάλειας, οι κυβερνήσεις είναι σκόπιμο να λαμβάνουν υπόψη την αξιοπιστία της πληροφορίας για την απειλή, τις πιθανές επιπτώσεις, το κατά πόσο είναι επικείμενη και συγκεκριμένη και αν έχει επιβεβαιωθεί ή όχι.

Το ΣΑΠ προσδιορίζει τα μέτρα που θα εφαρμοστούν σε κάθε στάδιο ασφάλειας για την προστασία των απαγορευμένων περιοχών του πλοίου 14, την πρόσβαση στο πλοίο από πλήρωμα, επιβάτες, επισκέπτες, και συνεργεία επισκευών, την επιτήρηση της ασφάλειας του πλοίου, το χειρισμό του φορτίου, το χειρισμό ασυνόδευτων αποσκευών και την παράδοση των εφοδίων του πλοίου. Στο Στάδιο 1 αναφέρονται διαδικασίες που εξασφαλίζουν διαρκή προστασία σε ομαλές συνθήκες, στο Στάδιο 2 λαμβάνονται επιπρόσθετες διαδικασίες, ενώ στο Στάδιο 3 εφαρμόζονται τα μέτρα που έχουν ήδη ληφθεί στα Επίπεδα 1 και 2 με ενίσχυσή τους στις περιπτώσεις που ο κίνδυνος είναι εμφανής.

Πίνακας 2.2:

ΕΠΙΠΕΔΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ISPS

Επίπεδα Ασφάλειας	Ενέργειες
Επίπεδο 1 (Κανονικό)	Σύνθητες επίπεδο λειτουργίας για πλοία και λιμενικές εγκαταστάσεις με τήρηση μέτρων προστασίας που διατηρούνται συνεχώς.
Επίπεδο 2 (Αυξημένο)	Αυξημένα μέτρα ασφάλειας σαν επακόλουθο πληροφοριών για πιθανή επίθεση μέσα στην περιοχή που βρίσκεται το πλοίο ή στο λιμένα και τα οποία εφαρμόζονται για όσο χρόνο διαρκεί ο αυξημένος κίνδυνος επίθεσης.
Επίπεδο 3 (Εξαιρετικά Αυξημένο)	Εφαρμόζεται με τη λήψη αξιόπιστων πληροφοριών για πιθανή ή επικείμενη επίθεση κατά του πλοίου ή του λιμένα. Διαρκεί όσο υπάρχει ο κίνδυνος για πιθανή ή επικείμενη επίθεση.

2.3.9. ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΣΟΓΕΙΑΚΕΣ ΧΩΡΕΣ (SAFEMED)

Η SAFEMED Project είναι μια απάντηση προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) για την ανάπτυξη της ευρωμεσογειακής συνεργασίας στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της ασφάλειας, την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία και τη θαλάσσια περιβαλλοντικά ζητήματα με την παροχή τεχνικών συμβουλών και υποστήριξης προς τις τρίτες χώρες της Μεσογείου που προσδιορίζονται στην Διαδικασία της Βαρκελώνης το 1995.

Ο στόχος είναι να πάρει μια ισορροπημένη προσέγγιση όσον αφορά την εφαρμογή της ναυτιλιακής νομοθεσίας στην περιοχή μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και των μεσογειακών χωρών εταίρων μέσω της προώθησης μιας συνεκτικής, αποτελεσματικής και ομοιόμορφης εφαρμογής των συναφών διεθνών συμβάσεων και κανόνων που αποσκοπούν στην καλύτερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην περιοχή της Μεσογείου μέσω της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία.

Με στόχο την αντιμετώπιση του προβλήματος, ένα πρώτο σχέδιο SAFEMED (SAFEMED I) διήρκεσε από το 2006 έως το 2008 και ένα δεύτερο (SAFEMED II) 2009-2012, τόσο στις ανεπτυγμένες όσο σε συνεργασία με το Φόρουμ Μεταφορών Ευρωμεσογειακού (EUROMED) .

SAFEMEDIII:

Λαμβάνοντας υπόψη τα επιτεύγματα των δύο προηγούμενων έργων SAFEMED, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι χώρες-εταίρους της Μεσογείου συμφώνησαν να δρομολογήσουν ένα τρίτο έργο SAFEMED (SAFEMED III), το οποίο θα διαρκέσει από Ιούνιος 2013 - Ιούνιος 2016 για μια συνολική διάρκεια 36 μηνών.

Το έργο υλοποιείται από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας (EMSA), που συστάθηκε με τον κανονισμό ΕΚ 1406/2002.

Το πρόγραμμα SAFEMED III βοηθά τις δικαιούχες χώρες (Αλγερία, Αίγυπτος, Ισραήλ, Ιορδανία, Λίβανος, Λιβύη, Μαρόκο, Παλαιστινιακή Αρχή, Συρία και Τυνησία), με την περαιτέρω υλοποίηση του Σχεδίου Περιφερειακής Μεταφορών Δράσης (PTAΠ) για τη Μεσόγειο 2007- 2013 με αξιοποίηση των επιτευγμάτων των προγραμμάτων SAFEMED I και II SAFEMED.

Ο γενικός στόχος του SAFEMED III είναι:

Η βελτίωση της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Μεσογείου από τον κίνδυνο των θαλάσσιων ατυχημάτων και της θαλάσσιας ρύπανσης, θα επιτευχθεί με την επικύρωση και εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων για την θαλάσσια ασφάλεια και προστασία καθώς και τη βελτίωση των ικανοτήτων των ναυτικών αρχών στις χώρες εταίρους της Μεσογείου. SAFEMED III θα επικεντρωθεί στην προσέγγιση των εθνικών νομοθεσιών των χωρών των δικαιούχων στη σχετική νομοθεσία της Ε.Ε. και, παρόλο που είναι ένα περιφερειακό πρόγραμμα, το πρόγραμμα θα επικεντρωθεί επίσης στις ειδικές ανάγκες σε εθνικό στάδιο της κάθε δικαιούχου χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΟΥ ΑΘΕΜΙΤΟΥ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Η πολιτική του ελεύθερου ανταγωνισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι το επακόλουθο των κανονισμών για τις ελεύθερες συναλλαγές στην ενιαία ευρωπαϊκή αγορά. Η πολιτική αυτή εφαρμόζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία, σε συνεργασία με το Δικαστήριο, οφείλει να διασφαλίζει την τήρησή της.

3.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Στις χώρες της Ε.Ε. υπάρχουν σημαντικοί παράγοντες, οι οποίοι διαμορφώνουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου και βρίσκονται έξω από τον έλεγχο των ναυτιλιακών επιχειρήσεων²³.

Η προσέλκυση και ανάπτυξη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διεθνώς ανταγωνιστικών, που δημιουργούν προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας, θα προέλθει από το ευνοϊκό ρυθμιστικό και επιχειρηματικό περιβάλλον και τη θέσπιση κατάλληλων κινήτρων με ισότιμα διαφανή κριτήρια και αρχές.

Αποτελεί κοινή διαπίστωση πως η ναυτιλία λειτουργεί σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό επιχειρηματικό περιβάλλον, όπου η υπερβάλλουσα χωρητικότητα από την πλευρά της προσφοράς και η ισχυρή διαπραγματευτική θέση της ζήτησης, αποτελούν συχνό φαινόμενο πιέζοντας τις τιμές των ναύλων προς τα κάτω. Οι κύκλοι στις οικονομικές επιδόσεις της ναυτιλίας εμφανίζονται συχνά. Στα δεδομένα αυτά, η δομή του κόστους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων αποτελεί κρίσιμο παράγοντα προκειμένου αυτές να παραμείνουν διεθνώς ανταγωνιστικές.

Το σχετικά υψηλό επίπεδο μισθών, τα εκτεταμένα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης, το φορολογικό καθεστώς, τα επίσης υψηλά επίπεδα απαιτήσεων και προτύπων ποιότητας και ασφάλειας στην εργασία, η τήρηση διεθνών κανόνων και κανονισμών λιμενικής διοίκησης, αποτέλεσαν σοβαρά αίτια του ανταγωνιστικού μειονεκτήματος του ευρωπαϊκού στόλου.²⁴

²³ Θεοδωρόπουλος Σ. (1998), *Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, Εκδόσεις Σταμούλης

²⁴ Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ., & Πάλλης, Θ. (2006). Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία. Αθήνα: Τυπωθήτω, σελ 102-104

Σε ένα περιβάλλον που δεν ήταν ευνοϊκό, προκειμένου να διασφαλίσουν τη μελλοντικής τους θέση και κερδοφορία, πολλές ευρωπαϊκές ναυτιλιακές επιχειρήσεις εφάρμοσαν στρατηγικές που δε λαμβάνουν υπόψη τους τόπους εγκατάστασης. Έτσι προέκυψε η τεράστια συρρίκνωσή τους υπό ευρωπαϊκές σημαίες εμπορικού στόλου στη δεκαετία του 1980, εξέλιξη η οποία ανεκόπη στα τέλη της ίδιας δεκαετίας, καθώς και στην επόμενη χρονική περίοδο μέχρι σήμερα.

Οι πολιτικές που εφαρμόστηκαν για να αντιμετωπίσουν τις δυσμενείς εκείνες τάσεις και εξελίξεις, τόσο από τις επιμέρους χώρες, όσο και σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης, μπόρεσαν να αντιμετωπίσουν τη διάβρωση της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας, να ανακόψουν και σε κάποιο βαθμό να ανατρέψουν την προηγούμενη τάση. Τα παράλληλα ή τα δεύτερα νηολόγια, τα φορολογικά κίνητρα και η τήρηση και επιβολή υψηλότερων επιπέδων ποιότητας και περιβαλλοντικών προδιαγραφών, ασφάλειας, τα υψηλότερα επίπεδα εκπαίδευσης, η καταπολέμηση πρακτικών νόθευσης του ανταγωνισμού κ.λπ. αποτέλεσαν τα κύρια εργαλεία ενίσχυσης της ευρωπαϊκής ανταγωνιστικότητας.

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία φαίνεται να ανταποκρίνεται σήμερα στα κριτήρια της διεθνώς ανταγωνιστικής ναυτιλίας, που εξελίσσεται συνεχώς τεχνολογικά και προσφέρει ναυτιλιακές υπηρεσίες υψηλής ποιότητας, φιλικές προς το περιβάλλον. Τα κριτήρια αυτά αποτελούν τη βασική φιλοσοφία και τις κύριες κατευθύνσεις της ευρωπαϊκής πολιτικής για τις θαλάσσιες μεταφορές. Στον ευρωπαϊκό χώρο οι πολιτικές για τη ναυτιλία απορρίπτουν τις μορφές του παραδοσιακού προστατευτισμού και κρατικής παρέμβασης με τις αντίστοιχες δυσκαμψίες. Η ενίσχυση και στήριξη της ναυτιλίας τόσο στο χώρο της θαλάσσιας μεταφοράς, όσο και στο πλήθος των συναφών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος επιδιώκεται μέσω κινήτρων.

Η προσέλκυση και ανάπτυξη ναυτιλιακών δραστηριοτήτων διεθνώς ανταγωνιστικών που δημιουργούν προστιθέμενη αξία και θέσεις εργασίας, θα προέλθει από το ευνοϊκό ρυθμιστικό και επιχειρηματικό περιβάλλον και τη θέσπιση κατάλληλων κινήτρων με ισότιμα διαφανή κριτήρια και αρχές. Οι κατάλληλες ρυθμίσεις που αφορούν τη φορολογία και τις κοινωνικές εισφορές, η ανάπτυξη υποδομών, η ενίσχυση της αντίστοιχης έρευνας και τεχνολογίας, αποτελούν επίσης καθοριστικούς παράγοντες για την εγκατάσταση ναυτιλιακών επιχειρήσεων κάθε μορφής σε ευρωπαϊκό έδαφος.

Πίνακας 3

ΔΥΝΑΜΙΚΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. και ΕΟΧ

(2005 σε gt, πλοία 100gt και άνω)

Χώρα	Αριθμός πλοίων	Κ.Ο.Χ.
Αυστρία	8	34.068
Βέλγιο	67	4.379.044
Κύπρος	962	20.643.714
Δανία	377	7.336.118
Εσθονία	57	307.130
Φινλανδία	162	1.394.815
Γαλλία	191	4.489.708
Γερμανία	486	9.192.559
Ελλάδα	1276	31.779.946
Ιρλανδία	52	378.562
Ιταλία	863	10.839.764
Λετονία	30	251.037
Λιθουανία	65	373.765
Λουξεμβούργο	36	382.975
Μάλτα	1168	22.991.468
Ολλανδία	582	4.917.743
Πολωνία	51	69.937

Πορτογαλία	159	1.233.081
Σλοβακία	27	127.343
Ισπανία	226	2.272.430
Σουηδία	358	3.610.858
Μεγάλη Βρετανία	595	10.285.293
Σύνολο Ε.Ε.	7798	137.291.358
Ισλανδία	16	9.868
Νορβηγία	1233	17.031.085
Σύνολο ΕΟΧ	9047	154.332.311

Πηγή: Θεοδωρόπουλος, Σ., Δεκάκου, Μ., & Πάλλης, Θ. (2006). Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία. Αθήνα: Τυπωθήτω, σελ 104

3.2. Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΣΤΗΝ ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΚΑΝΟΝΩΝ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσαν το αντικείμενο ενός υπομνήματος της Επιτροπής του 1985 με τίτλο «Προς μια κοινή πολιτική μεταφορών και θαλάσσιων μεταφορών», καθώς και μιας ανακοίνωσής της του 1996 «Προς μια νέα ναυτιλιακή στρατηγική».

Η Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ για το Δίκαιο της Θάλασσας ανέπτυξε τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και σχέσεις του και με άλλους οργανισμούς που δεν συνδέονται με κάποιου τύπου καθεστώτα με τα Ενωμένα Έθνη αλλά αποτελούν ιδιωτικούς οργανισμούς ή και διεθνείς ενώσεις. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο εντάσσεται η ενεργή συμμετοχή της Συνδιάσκεψης για το Δίκαιο της Θάλασσας στις συνδιασκέψεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.

Η UNCLOS θεωρείται προσωρινό σώμα κάτω από την δικαιοδοσία της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, και της οποίας η κύρια ενασχόληση είναι η κατανομή των

δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των παράκτιων κρατών και όχι τεχνικής φύσης ζητήματα του θαλάσσιου χώρου. Στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος δίνεται μεγάλη σημασία κυρίως στην ρύπανση από τα πλοία, ενώ αντίθετα ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός δίνει μεγαλύτερη σημασία στις διάφορες μορφές θαλάσσιας ρύπανσης.

Οι συνδιασκέψεις των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας διαμορφώνουν το σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.²⁵

3.3. ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ (ΕΛΕΥΘΕΡΗ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ)

Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 4055/86, της 22ας Δεκεμβρίου 1986, για την **εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών** μεταξύ κρατών μελών και τρίτων χωρών εξάλειψε τους υφιστάμενους περιορισμούς για τους πλοιοκτήτες της Ένωσης μετά από μεταβατική περίοδο.

3.3.1. *Η ΑΠΕΛΕΥΘΕΡΩΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΑΓΟΡΩΝ*

Η πρόσβαση της ναυτιλίας στην αγορά στη βάση της αμοιβαιότητας πρέπει να επιδιωχθεί ενεργά στις διεξαγόμενες πολυμερείς και διμερείς διαπραγματεύσεις. Οι αναφορές στη ναυτιλία είναι απαραίτητες ενόψει του γεγονότος ότι το 75% των εμπορικών περιοριστικών μέτρων που υιοθετήθηκαν από το 2008 είναι ακόμα σε ισχύ, σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου (ΠΟΕ).

Η ΕΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις σχετικά με τις πολυμερείς εμπορικές διαπραγματεύσεις της Συμφωνίας για την απελευθέρωση του Εμπορίου των Υπηρεσιών (Trade in Services Agreement - TiSA) μεταξύ των 23 κορυφαίων οικονομιών του κόσμου. Σε αυτό το πνεύμα, παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις διαπραγματεύσεις Ε.Ε. / ΗΠΑ για τη Διατλαντική Συμφωνία Εμπορίου και Επενδύσεων (Transatlantic Trade and Investment Partnership - TTIP) και την επίτευξη της συμφωνίας Trans-Pacific Partnership (TPP), καθώς και τις διαπραγματεύσεις διμερών συμφωνιών ελεύθερου

²⁵ Τσάλτας Ι. Γρηγόρης, (2003) Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών, τόμος δεύτερος, Ι. Σιδέρης, σελ.109

εμπορίου (FTA) μεταξύ της Ε.Ε. και πλειάδας χωρών (π.χ., MERCOSUR11, Βιετνάμ, Καναδά, Ιαπωνία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία, Φιλιππίνες, Ινδονησία, Χονγκ Κονγκ, Μαρόκο, Τυνησία). Δεδομένου ότι το 90% της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης αναμένεται να παραχθεί εκτός Ευρώπης τα προσεχή 10 - 15 χρόνια, οι διαπραγματεύσεις αυτές είναι ζωτικής σημασίας για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί, η διατήρηση των αρχών του ελεύθερου εμπορίου, η καλύτερη πρόσβαση στις εθνικές αγορές, η αποφυγή μονομερών ή διμερών επιφυλάξεων φορτίου και οι διακρίσεις σημαίας. Στο πλαίσιο αυτό, οι ναυτιλιακές πολιτικές της Ινδίας, της Ρωσίας, της Νότιας Αφρικής, της Αγκόλας, της Αλγερίας και άλλων αφρικανικών κρατών παρακολουθούνται στενά. Το Consultative Shipping Group (CSG) των ναυτιλιακών αρχών κυρίως των χωρών του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ) και οι τακτικές συναντήσεις του με τις ΗΠΑ (διάλογος CSG / ΗΠΑ) είναι ουσιαστικές από την άποψη αυτή. Είναι σημαντικό στις ανωτέρω διαπραγματεύσεις να μην γίνονται συμβιβασμοί εις βάρος της ναυτιλίας προς όφελος άλλων τομέων, ούτε συμβιβασμοί μέσα στο πλαίσιο της ναυτιλίας εις βάρος του τομέα των μεταφορών μπαλκ / τραμπ. Δυστυχώς, ενόψει της κατάστασης της παγκόσμιας οικονομίας και της συνεχιζόμενης αβεβαιότητας, η επανεμφάνιση του προστατευτισμού και των περιοριστικών εμπορικών μέτρων βρίσκονται σε άνοδο. Είναι ανησυχητικό το γεγονός ότι πολλές χώρες θεωρούν τον προστατευτισμό ως έγκυρο εργαλείο πολιτικής. Απαιτούνται ανοικτές αγορές σύμφωνα με τις εκπεφρασμένες πολιτικές του ΟΟΣΑ, της Ε.Ε. και της G20 στο θέμα αυτό.

3.4. ΚΑΝΟΝΕΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

Στις 22 -12- 1986, το Συμβούλιο προέβη σε επικυρώσεις των κανονισμών αριθ. 4056/86 και αριθ. 4057/86 ως τμήμα της δέσμης μέτρων για τη ναυτιλία. Με τον κανονισμό (4056/86) ορίζονταν **οι λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων για τον ανταγωνισμό στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή προς έναν ή περισσότερους λιμένες της Κοινότητας** ούτως ώστε να διασφαλιστεί ότι ο ανταγωνισμός δεν νοθεύεται μέσω αθέμιτων συμφωνιών.

Η Επιτροπή επικύρωσε στις 13 Οκτωβρίου 2004 μία **Λευκή Βίβλο για την επανεξέταση της εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού της Κοινότητας στις θαλάσσιες μεταφορές (COM(2004)675)**.

Το 2004 η Επιτροπή εμφάνισε **αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών (C(2004)43)**.

Τον 2ο του 2001, η Επιτροπή υπέβαλε δέσμη μέτρων για τη θέσπιση σαφών κανόνων καθώς και τη δημιουργία μιας ανοικτής και διαφανούς διαδικασίας για την πρόσβαση στην αγορά λιμενικών *"Πρόσφατα και στο πλαίσιο της αναθεώρησης των κατευθυντηρίων γραμμών για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (5.8.1), η Επιτροπή επικύρωσε , στις 23 Μαΐου 2013, μία νέα πρωτοβουλία με στόχο τη βελτίωση των λιμενικών διεργασιών και των εσωτερικών διασυνδέσεων 329 βασικών θαλάσσιων λιμένων στην Ε.Ε. — «Λιμένες: κινητήρας οικονομικής μεγέθυνσης» [COM(2013)295]. Με την πρωτοβουλία αυτή προτείνεται μία ολοκληρωμένη στρατηγική που συνδυάζει μη νομοθετικά και νομοθετικά μέτρα"*²⁶.

3.5. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑ

Τα τελευταία χρόνια, έχουν ληφθεί πολυάριθμα μέτρα για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Αυτά περιλαμβάνουν:

- την οδηγία 2000/59/ΕΚ της 27ης Νοεμβρίου 2000 σχετικά με τις λιμενικές εγκαταστάσεις παραλαβής αποβλήτων πλοίου αλλά και καταλοίπων φορτίου, η οποία επιβάλλει την υποχρεωτική διάθεση του πετρελαίου, των μιγμάτων πετρελαίου, των αποβλήτων πλοίου και των καταλοίπων φορτίου στους λιμένες της Ε.Ε. και τον σχετικό έλεγχο· τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 782/2003 της 14ης Απριλίου 2003 για την απαγόρευση οργανοκασσιτερικών ενώσεων στα πλοία· οι συγκεκριμένες ενώσεις χρησιμοποιούνται κυρίως ως αντιρρυπαντικά προϊόντα στα κύττη των πλοίων και είναι εξαιρετικά ρυπογόνες.
- την οδηγία 2005/35/ΕΚ της 7ης Σεπτεμβρίου 2005 σχετικά με τη ρύπανση από τα πλοία αλλά και τη θέσπιση κυρώσεων για παραβάσεις· η οδηγία περιλαμβάνει ακριβείς ορισμούς των παραβάσεων καθώς και θεσπίζει επιπλέον ότι οι παραβάσεις αυτές «επισύρουν αποτελεσματικές κυρώσεις και

²⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: Στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Join, Βρυξέλλες.

- μια σειρά οδηγιών για τη μείωση της περιεκτικότητας των καυσίμων κίνησης"²⁷

3.6. ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε. ΜΕΧΡΙ ΤΟ 2018

Τον Γενάρη 2009, η Επιτροπή υπέβαλε ανακοίνωση σχετικά με τους στρατηγικούς στόχους καθώς και τις συστάσεις πολιτικής της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018(COM(2009)0008)

Ειδικότερα:

- Η εξέταση της ναυτιλίας της Ε.Ε. στο πλαίσιο των παγκοσμιοποιημένων αγορών καθώς και της αυξημένης πίεσης του ανταγωνισμού.
- Διαχείριση Ανθρώπινων πόρων καθώς και ανάπτυξης της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας.
- Απόλυτη αξιοποίηση του δυναμικού θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων, π.χ. με τη δημιουργία ενός ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών δίχως εμπόδια· πλήρης υλοποίηση των έργων για τη δημιουργία θαλάσσιων αρτηριών ή για τη σύνδεση των λιμένων της ενδοχώρας
- Έρευνα καθώς και καινοτομία στις θαλάσσιες μεταφορές.²⁸

²⁷ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: Στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Join, Βρυξέλλες.

²⁸ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: Στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Join, Βρυξέλλες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

Η ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΗΣ Ε.Ε. ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

4.1. ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΠΟΥ ΘΑ ΕΝΙΣΧΥΕ ΚΑΙ ΘΑ ΑΞΙΟΠΟΙΟΥΣΕ ΤΑ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΑ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΑ

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο για λογαριασμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης το Δεκέμβριο του 2013 ανέπτυξε μια στρατηγική η οποία θα αξιοποιούσε τις μέχρι τότε δράσεις της, τα μέχρι τώρα επιτεύγματα της και ουσιαστικά θα εξυπηρετούσε τα στρατηγικά συμφέροντα της ευρύτερης Ευρωπαϊκής συνομοταξίας. Η στρατηγική αυτή αφορούσε κυρίως τη θαλάσσια ασφάλεια έναντι ενός εύρους κινδύνων και απειλών.

Η διαδικασία αυτή ξεκίνησε στο πλαίσιο συγκεκριμένων στόχων, με τη Διακήρυξη της Λεμεσού του 2012 τονίζοντας τη «σημασία της βελτίωσης της θαλάσσιας διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένης την ενισχυμένη συνεργασία»²⁹. Η στρατηγική της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα διευκόλυνε μια στρατηγική, διατομεακή προσέγγιση για την ασφάλεια στη θάλασσα^{30, 31}.

Πέρα από τις δράσεις που αναπτύχθηκαν το 2012 και στοιχειοθετήθηκαν το 2013, υπήρξε περαιτέρω ανάπτυξη δράσεων μέσα στο 2014. Συγκεκριμένα το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο θέσπισε στρατηγικές κατευθύνσεις σε επίπεδο ασφάλειας στη θάλασσα, επιχειρώντας να βελτιώσει ακόμα περισσότερο την υπάρχουσα κατάσταση και να καταστήσει την Ευρώπη μια ασφαλή περιοχή για τους πολίτες της³².

Στην πορεία προς το 2017, το «Ευρωπαϊκό Ναυτιλιακό Έτος», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δρομολόγησε ευρείες διαβουλεύσεις. Η ΕΕΕ συμμετείχε στις διαβουλεύσεις της Ένωσης Ευρωπαϊκών Εφοπλιστικών Ενώσεων (European Community Shipowners' Associations - ECSA), ενώ οι απόψεις της σχετικά με την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική περιελήφθησαν στο τελικό κείμενο που παρουσιάστηκε στην Επίτροπο

²⁹ Δήλωση των αρμόδιων για την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική ευρωπαίων υπουργών.

³⁰ Ο όρος «διατομεακός» αναφέρεται σε δράσεις ή συνεργασία μεταξύ διαφορετικών θαλάσσιων ή ναυτιλιακών λειτουργιών (π.χ. ασφάλεια στη θάλασσα, προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έλεγχος της αλιείας, τελωνεία, συνοριακός έλεγχος, επιβολή του νόμου και άμυνα).

³¹ COM(2010) 2020 τελικό.

³² Ευρωπαϊκή Επιτροπή.(2014) *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών- Μια ανοικτή και ασφαλής Ευρώπη: από τη θεωρία στην πράξη*, από: http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/e-library/documents/basic-documents/docs/an_open_and_secure_europe_-_making_it_happen_el.pdf[21-9-2015]

Μεταφορών Bulc. Η ευρωπαϊκή ναυτιλία επιδιώκει να τονίσει την πολλαπλή σημασία της για την Ε.Ε. ως παγκόσμιου ηγέτη και να αναδείξει τις προτάσεις της σε τέσσερις πυλώνες που θα πρέπει να αποτελέσουν προτεραιότητες της ναυτιλιακής στρατηγικής: η ναυτιλία ως βιώσιμη λύση μεταφορών, η προώθηση της ναυτιλίας μικρών αποστάσεων, η ευρωπαϊκή ηγεσία για μια παγκόσμια επιχειρηματική δραστηριότητα, η προώθηση της δια βίου επαγγελματικής σταδιοδρομίας στη ναυτιλία. Οι τέσσερις τομείς προτεραιότητας ευθυγραμμίζονται με την πρωτοβουλία του Προέδρου Juncker για την ανάπτυξη, την απασχόληση, την ανταγωνιστικότητα και την καλύτερη νομοθεσία στην Ε.Ε..

Η ναυτιλία συνεχίζει να βελτιώνει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της κατά τα τελευταία χρόνια, μέσω της βελτίωσης της ενεργειακής αποδοτικότητας, της μείωσης των πετρελαιοκηλίδων και των εναερίων εκπομπών. Έχει να παίξει θετικό ρόλο στις βιώσιμες μεταφορές με την υπεροχή της στον τομέα της ενεργειακής απόδοσης. Η ναυτιλία μικρών αποστάσεων προσφέρει έναν αποτελεσματικό και περιβαλλοντικά φιλικό εναλλακτικό τρόπο μεταφοράς έναντι της συμφόρησης των χερσαίων μεταφορών. Παραμένει υψηλά στην ημερήσια διάταξη προτεραιοτήτων της Ε.Ε. για την ευρωπαϊκή ναυτιλιακή στρατηγική. Παρά τη σειρά μέτρων που προτάθηκαν επί χρόνια, η ναυτιλία μικρών αποστάσεων εξακολουθεί να αντιμετωπίζει διοικητικά και νομοθετικά εμπόδια που την υποσκελίζουν σε σύγκριση με τους άλλους τρόπους μεταφοράς, για παράδειγμα, η ύπαρξη National Single Windows κρατών μελών της Ε.Ε. αντί ενός εναρμονισμένου ευρωπαϊκού Single Window. Η ΕΕ πιστεύει ότι η στροφή από τις χερσαίες προς τις θαλάσσιες μεταφορές θα μπορέσει να επιτευχθεί μόνο μέσω της εσωτερίκευσης του εξωτερικού κόστους των άλλων τρόπων μεταφοράς και της πραγματικής διευκόλυνσης, δηλαδή, της απλοποίησης και εναρμόνισης των διαδικασιών.

Το ελεύθερο εμπόριο και η αρχή της μη διάκρισης εξασφαλίζουν μεγαλύτερη ευημερία εντός της Ε.Ε. και η ΕΕ έχει συμμετάσχει εποικοδομητικά στις διαβουλεύσεις για τις διεξαγόμενες διαπραγματεύσεις Συμφωνιών Ελεύθερου Εμπορίου, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η πρόσβαση στις ναυτιλιακές αγορές δεν θα περιορίζεται από μέτρα προστατευτισμού. Για το σκοπό αυτό, η παρακολούθηση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή της εφαρμογής του Κανονισμού 4055/1986 (άρθρα 2-5) είναι απαραίτητη για να εξασφαλιστεί ότι οι μονομερείς επιφυλάξεις φορτίου από κράτη μέλη της Ε.Ε. έχουν καταργηθεί, ότι οι υφιστάμενες διμερείς συμφωνίες

καταμερισμού φορτίου των κρατών μελών της Ε.Ε. με τρίτες χώρες έχουν καταργηθεί σταδιακά και νέες συμφωνίες αυτού του τύπου δεν έχουν υιοθετηθεί.

Για να αυξηθεί η ελκυστικότητα της εργασίας στη θάλασσα, μια σημαντική πρωτοβουλία που πρέπει να αναληφθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή είναι σχετικά με το θέμα της «ποινικοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος», η οποία λειτουργεί ως αντικίνητρο αναιρώντας τις εκστρατείες προσέλκυσης των ναυτικών. Η πρόσφατη απόφαση του Ανωτάτου Δικαστηρίου (2016) κατά του πλοιάρχου Μάγκουρα στην υπόθεση του πλοίου «Prestige» δημιουργεί μία ιδιαίτερα άτυχη και ανεπιθύμητη κατάσταση. Για την άμβλυνση αυτής της κατάστασης, η Ε.Ε. πρέπει να καταστήσει υποχρεωτική την εφαρμογή των Κατευθυντήριων Γραμμών του ILO10 / IMO σχετικά με τη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ατυχήματος που προκαλεί θαλάσσια ρύπανση (2005).

Ένας τομέας που η Ευρώπη δίνει ιδιαίτερη βαρύτητα και επιδιώκει να βελτιώνεται συνεχώς είναι η πειρατεία, η οποία μαστίζει σήμερα την Ευρωπαϊκή ναυτιλία επηρεάζοντας σε μεγάλο βαθμό την ανταγωνιστικότητα της. Σε γενικές γραμμές όπως διαπιστώνεται από τη παρούσα ενότητα η Ευρώπη εξελίσσεται στο τομέα αυτό της ασφάλειας και θεωρείται ότι τα επόμενα χρόνια θα υπάρξουν και επιπρόσθετες σημαίνουσες σημασίας δράσεις.³³

4.2. ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα τα βασικά συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι τα ακόλουθα³⁴:

- Η πρόληψη των συγκρούσεων. Η Ε.Ε επιδιώκει να προβεί στη πρόληψη των συγκρούσεων και στη διατήρηση της ειρήνης. Προκειμένου να επιτύχει τους συγκεκριμένους στόχους της προβαίνει σε συνεχή συνεργασία με διεθνείς εταίρους. Οι συνεργασίες σε διεθνές επίπεδο προωθούν τις θαλάσσιες

³³ Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου.(2014) Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλειας-Μια Ασφαλής Ευρώπη σε ένα καλύτερο κόσμο, Ανάκτηση από: <file:///C:/Users/panagiotis24675/Downloads/QC7809568ELC.pdf> [21-9-2015]

³⁴ Semrau J. (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

συνεργασίες και ευρύτερα το κράτος δικαίου. Τέλος βοηθούν στην ανάπτυξη του θαλασσιού εμπορίου και συμβάλουν στη βιωσιμότητα.

- Η Ευρωπαϊκή Ένωση επιδιώκει να προστατευτεί από τις απειλές κατά την ασφάλεια στη θάλασσα, εστιάζοντας στη προστασία των θαλάσσιων υποδομών όπως είναι τα λιμάνια, οι τερματικοί σταθμοί, οι εγκαταστάσεις της ανοιχτής θάλασσας, οι υποθαλάσσιοι αγωγοί, τα καλώδια τηλεπικοινωνιών, τα προγράμματα επιστημονικής έρευνας.
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση εστιάζει στον αποτελεσματικό έλεγχο των θαλασσιών εξωτερικών συνόρων προκειμένου να υπάρξει πρόληψη έναντι των παρανόμων δραστηριοτήτων.
- Η Ευρωπαϊκή Ένωση εστιάζει στη προστασία της παγκόσμιας εφοδιαστικής αλυσίδας της Ε.Ε, της ελεύθερης ναυσιπλοΐας, του δικαιώματος διέλευσης των πλοίων με σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε αλλά και της επίτευξης της προστασίας των ναυτικών και των επιβατών των πλοίων.
- Η πρόληψη της παράνομης, λαθραίας αλλά και άναρχης αλιείας (ΠΛΑ).

4.3. ΑΠΕΙΛΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει να αντιμετωπίσει πολύπλευρες απειλές κατά της ασφάλειας στη θάλασσα. Οι συγκεκριμένες απειλές ενέχουν σημαίνοντες κινδύνους για τους Ευρωπαίους πολίτες και είναι επιζήμιες για τα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και ευρύτερα των ευρωπαίων πολιτών. Οι συγκεκριμένες απειλές σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα επηρεάζουν πολλούς διαφορετικούς τομείς όπως τους κοινωνικούς, οικονομικούς αλλά και τους περιβαλλοντικούς. Σε επίπεδο περιβαλλοντικό εμφανίζονται φαινόμενα όπως η υποβάθμιση των θαλάσσιων οικοσυστημάτων και η εξάντληση των φυσικών πόρων, που επηρεάζουν τα κράτη μέλη της Ε.Ε και άλλες περιοχές θάλασσες και ωκεανούς. Συγκεκριμένα έχουν εντοπιστεί οι ακόλουθες απειλές σε σχέση με την ασφάλεια στη θάλασσα:³⁵³⁶

³⁵ Semrau J. (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

³⁶ Semrau J. (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

- Διαφορές για τα θαλάσσια σύνορα, επιθετικές δράσεις ακόμα και ένοπλες συγκρούσεις μεταξύ των κρατών.
- Η διάδοση των όπλων μαζικής καταστροφής, στα οποία συμπεριλαμβάνονται τα χημικά, τα βιολογικά, τα ραδιενεργά και τα πυρηνικά όπλα.
- Θαλάσσια πειρατεία αλλά και ένοπλη ληστεία στη θάλασσα.
- Τρομοκρατικές δράσεις και πρόσθετες σκόπιμες ενέργειες κατά πλοίων, φορτίων, επιβατών, λιμένων, λιμενικών εγκαταστάσεων, θαλασσίων υποδομών αλλά και επιθέσεις στο κυβερνοχώρο κατά συστημάτων πληροφοριών.
- Διασυνοριακό και οργανωμένο έγκλημα που εστιάζει στη παράνομη διακίνηση, όπλων, ναρκωτικών και ανθρώπων δια θαλάσσης
- Ενδεχόμενες επιπτώσεις παράνομων απορρίψεων ή ακούσιας θαλάσσιας ρύπανσης.
- Επιπτώσεις που αποτελούν αποτέλεσμα φυσικών καταστροφών, ακραίων καιρικών φαινομένων, κλιματικών αλλαγών στο σύστημα θαλασσίων μεταφορών και ίσως στις θαλάσσιες υποδομές.
- Συνθήκες στη θάλασσα και στην παράκτια ζώνη. Οι συνθήκες αυτές αποδυναμώνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης ενώ δε δίνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης και δημιουργίας θέσεων εργασίας στους τομείς της θάλασσας και της ναυτιλίας.

4.4. ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΔΙΑΤΟΜΕΑΚΗΣ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗΣ ΜΕΣΩ ΤΕΣΣΑΡΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

Με βάση την ευρύτερη πολυπλοκότητα των πολιτικών μέσων και της ύπαρξης φορέων και νόμων σε εθνικό και επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η στρατηγική της τελευταίας επιδιώκει να αναπτύσσεται χωρίς αποκλεισμούς και να αξιοποιεί τα μέχρι τώρα επιτεύγματα της Ε.Ε. Ένα από τα πιο ολοκληρωμένα παραδείγματα είναι αυτό της αντιμετώπισης της πειρατείας στη περιοχή της Σομαλίας. Η συγκεκριμένη δράση είναι περίπλοκη και για να επιτευχθεί θα πρέπει να αναπτυχθούν από τις χώρες της Ε.Ε πολιτικές και αμυντικές συνεργασίες αλλά και πρόσθετες ικανότητες σε εταιρικό, οικονομικό, δικαστικό, τοπικό, περιφερειακό και διπλωματικό επίπεδο.

Η παρούσα στρατηγική με βάση τις πρόσθετες οδηγίες του 2014 είναι να βελτιώσει τη διατομεακή προσέγγιση για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτό θα επιτευχθεί μέσω της επιδίωξης των παρακάτω τεσσάρων στρατηγικών στόχων:³⁷

1. Αξιοποίηση στον μέγιστο βαθμό των υφιστάμενων δυνατοτήτων σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο: Κάθε κράτος μέλος έχει καταφέρει μέσα στα χρόνια να αναπτύξει τα δικά του συστήματα, τις δικές τους δομές και τις δικές του προσεγγίσεις προκειμένου να επιτύχει να εξασφαλίσει ασφάλεια στα χωρικά του ύδατα, χωρίς να υπάρχει ενιαία μέθοδος. Οι προσπάθειες ανά κράτος υποστηρίζονται από διάφορους οργανισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως είναι το Δορυφορικό Κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (EUSC), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τη Διαχείριση της Επιχειρησιακής Συνεργασίας στα Εξωτερικά Σύνορα των Κρατών Μελών (Frontex) και η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Ελέγχου της Αλιείας (EFCA). Οι οργανισμοί αυτοί ανέπτυξαν ικανότητες σε σχέση με τη θαλάσσια επιτήρηση. Σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει μέσα από τη στρατηγική της να στηρίζει όσο καλύτερα γίνεται τις ενιαίες στρατηγικές και να επιδιώκει να υπάρχουν και κοινές νόρμες όπου μπορούν να εφαρμοστούν.
2. Προώθηση αποτελεσματικών και αξιόπιστων εταιρικών σχέσεων στον παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: Σήμερα τα συμφέροντα της Ευρωπαϊκής Ένωσης μπορεί να διασφαλίζονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο μέσα από την ανάπτυξη συνεργασιών με διάφορα άλλα ενδιαφερόμενα μέρη και διάφορους διεθνείς οργανισμούς. Η δυνατότητα που έχει σήμερα η Ευρωπαϊκή Ένωση να συνεργάζεται με ξένους εταίρους τη βοηθά να διασφαλίσει τα συμφέροντά της. Η στρατηγική της Ε.Ε πρέπει να τη βοηθά να καταστεί ένα αξιόπιστο, φερέγγυο και αποτελεσματικό εταίρο στο παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.
3. Προώθηση της αποδοτικότητας ως προς το κόστος: Η στρατηγική της Ε.Ε επιδιώκει να την οδηγήσει σε μια οικονομικά αποδοτική προσέγγιση για την ασφάλεια της θάλασσας. Η ασφάλεια στη θάλασσα οργανώνεται γύρω από τα εθνικά συστήματα και τις τομεακές προσεγγίσεις διότι σε αυτό το επίπεδο οι δράσεις που αναπτύσσονται είναι πιο αποτελεσματικές. Οι θαλάσσιες

³⁷ Semrau J. (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

δραστηριότητες πρέπει να είναι πιο αποτελεσματικές μέσα από συνεργασίες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο.

4. Ενίσχυση της αλληλεγγύης μεταξύ των κρατών μελών: Μια τρομοκρατική επίθεση δια θαλάσσης ή διακοπή μιας θαλάσσιας διαδρομής μπορεί να επιφέρει καταστροφικές επιπτώσεις στα κράτη μέλη της Ε.Ε αλλά και στις τρίτες χώρες. Προκειμένου να αντιμετωπιστεί επιτυχώς το φαινόμενο της πειρατείας είναι βασικό να υπάρξει συνεργασία μεταξύ των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η έλλειψη συμφωνίας και συνεργασιών μπορεί να επιφέρει προέκταση του φαινομένου και να αποτελέσει πρόσθετη απειλή σε συγκεκριμένες περιοχές όπως είναι η Μεσόγειος. Η παρούσα στρατηγική σκέψη πρέπει να στηριχτεί από το σύνολο των κρατών μελών ώστε να υπάρξει άμεση πρόληψη των κινδύνων και περιορισμό των συγκρούσεων.

4.5. ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΤΗΣ Ε.Ε.: ΟΙΚΟΔΟΜΗΣΗ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΩΝ ΕΠΙΤΕΥΓΜΑΤΩΝ

Μια στρατηγική που αποσκοπεί στην επίτευξη καλύτερης θαλάσσιας διακυβέρνησης οφείλει να έχει τέσσερις βασικές αρχές:³⁸

1. Μια διατομεακή προσέγγιση: Όλοι οι εταίροι αλλά και οι αρμόδιες αρχές όπως είναι τα τελωνεία, οι ελεγκτικές αρχές στην αλιεία, οι περιβαλλοντικές αρχές, οι αρχές που ελέγχουν τη ναυσιπλοΐα, οι αρχές έρευνας και καινοτομίας, το πολεμικό ναυτικό, οι βιομηχανίες, οι επιχειρήσεις, οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να αναπτύξουν μια πιο καλή και επιτυχημένη συνεργασία μεταξύ τους.
2. Λειτουργική ακεραιότητα: Είναι βασικό να υπάρξει αλλαγή ευθυνών των αρμόδιων οργάνων, δηλαδή να καταμεριστούν ευθύνες και ο κάθε φορέας να γίνει πιο αποτελεσματικός με βάση τα νέα καθήκοντα του, που θα είναι πιο σχετικά με το υπό λύση πρόβλημα.
3. Θαλάσσιος πολυμερισμός: Ο θαλάσσιος πολυμερισμός αποτελεί μια βασική αρχή για την αντιμετώπιση πολύπλοκων ζητημάτων τα οποία καταστούν αναγκαία τη συμμετοχή όλων των κρατών σε παγκόσμιο επίπεδο. Η Ευρωπαϊκή

³⁸ Semrau J. (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Ένωση είναι πιο ισχυρή απέναντι σε ένα πρόβλημα όταν είναι ενωμένη, συμπαγής και υπάρχει καλή συνεργασία μεταξύ των μελών της.

4. Σεβασμός κανόνων και αρχών: Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενισχύει το δίκαιο του διεθνούς δικαίου, των ανθρώπινων δικαιωμάτων και της δημοκρατίας αλλά και την απόλυτη συμμόρφωση με την UNCLOS, η οποία έχει σημαίνοντες στόχους και εστιάζει στην επιβολή των θαλάσσιων κανόνων.

4.5.1. ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΕΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Στις αρχές του 2015, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υιοθέτησε την Ατζέντα περί Καλύτερης Νομοθεσίας. Η πρωτοβουλία αυτή του Προέδρου Juncker αντανάκλα τη δέσμευση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής να προτείνει καλύτερους κανόνες για καλύτερα αποτελέσματα προς όφελος των πολιτών και των επιχειρήσεων στην καθημερινή ζωή και τις δραστηριότητές τους, καθώς και για την κοινωνία στο σύνολό της. Αυτό οδήγησε σε μια διοργανική συμφωνία για τη βελτίωση της νομοθεσίας, που εγκρίθηκε από το Συμβούλιο Υπουργών, η οποία καθορίζει με ποιο τρόπο τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε. πρέπει να συνεργαστούν για να εξασφαλιστεί η καλύτερη δυνατή προετοιμασία της νομοθεσίας. Από ναυτιλιακής άποψης, η ΕΕΕ υποστηρίζει πλήρως την πρωτοβουλία για τη βελτίωση της νομοθεσίας. Αυτό αντικατοπτρίζεται στον κατάλογο προτεραιοτήτων για καλύτερη νομοθεσία των απόψεων της ECSA σχετικά με την αναθεώρηση της ευρωπαϊκής πολιτικής.

Παράλληλα, η Γενική Συνέλευση του IMO ενέκρινε το Ψήφισμα A.1103(29) στις 8/12/2015 για την εφαρμογή ορισμένων αρχών κατά την εκπόνηση ή την αναθεώρηση της νομοθεσίας, στοχεύοντας στην επίτευξη καλύτερης νομοθεσίας. Οι αρχές αυτές αφορούν στην ανάγκη οι κανονισμοί να είναι απαραίτητοι, συνεπείς, αναλογικοί, κατάλληλοι για το σκοπό, ανθεκτικοί και σαφείς. Οι πρωτοβουλίες περί Καλύτερης Νομοθεσίας στην Ε.Ε. και στον IMO θα μετριάσουν τις αρνητικές συνέπειες της υπερβολικής νομοθεσίας και των φιλόδοξων και μη ρεαλιστικών κανονισμών της διεθνούς ναυτιλίας που είναι μία αυξανόμενα πολύ δαπανηρή και άχρηστη επιβάρυνση.

4.5.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΕΣ ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ - MEGA SHIPS

Στις 18/6/2015 η δεύτερη Κανονιστική Συνάντηση Κορυφής των αρχών ανταγωνισμού μεταξύ Ε.Ε., ΗΠΑ και Κίνας εξέτασε τη μεταχείριση των παγκόσμιων συμμαχικών τακτικών γραμμών. Οι Συναντήσεις Κορυφής δημιουργήθηκαν μετά την

εμφάνιση τεσσάρων παγκόσμιων συμμαχιών που εκπροσωπούν άνω του 80% της συνολικής χωρητικότητας στις μεταφορές τακτικών γραμμών Ανατολής-Δύσης. Οι αρχές ανταγωνισμού αποφάσισαν στενότερη συνεργασία και παρακολούθηση των επιπτώσεων των παγκόσμιων συμφωνιών στον ανταγωνισμό, τη λιμενική συμφόρηση, την τακτικότητα των δρομολογίων και τις επιλογές των φορτωτών. Η εμφάνιση των mega ships συνδέεται με τη δημιουργία των παγκόσμιων συμμαχιών των πλοίων εμπορευματοκιβωτίων. Η πάγια πολιτική της ΕΕΕ τάσσεται υπέρ των ανοικτών αγορών στον υφιστάμενο και δυνητικό ανταγωνισμό για τις μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Προς το σκοπό αυτό, η ΕΕΕ παρακολουθεί με ιδιαίτερο ενδιαφέρον τις εξελίξεις των mega ships και των παγκόσμιων συμμαχιών από πλευράς επιπτώσεων στον ανταγωνισμό λόγω υπερπροσφοράς χωρητικότητας στις σχετικές μεταφορές τακτικών γραμμών.

4.6. ΤΡΕΙΣ ΤΟΜΕΙΣ ΚΑΛΥΤΕΡΗΣ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι παρούσες αρχές εστιάζουν στους τομείς καλύτερης συνεργασίας:

1. Εξωτερική δράση: Οι δράσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επίτευξη της θαλάσσιας ασφάλειας αναφέρονται σε δράσεις με διεθνείς εταίρους αλλά και σε στρατιωτικές επιχειρήσεις για την πάταξη της πειρατείας. Η Ε.Ε έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει τον τρόπο βάση του οποίου αναπτύσσει τις εσωτερικές τις πολιτικές αλλά και τον τρόπο με τον οποίο συνεργάζεται με χώρες εκτός της Ε.Ε Η Ε.Ε μπορεί σήμερα να αποτελέσει τον εταίρο ο οποίος μπορεί να βοηθήσει είτε εσωτερικά είτε εξωτερικά να βελτιωθούν οι λιμενικές εγκαταστάσεις, να αυξηθούν οι ασφαλιστικές δικλίδες σε όλες τις ναυτιλιακές δράσεις και τέλος να εφαρμοστούν αρχές όπως αυτές του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) αλλά και ειδικές απαιτήσεις για τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας και της Σύμβασης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας σχετικά με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών. Η επιτυχία της εταιρίας EUNAVFOR Atalanta σχετικά με την καταπολέμηση της πειρατείας στα ανοιχτά των ακτών της Σομαλίας, σε συνδυασμό με τη σημαντική στήριξη της συνεργασίας που παρέχεται από την Ε.Ε., τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, έχει συμβάλει στη μείωση των ουσιαστικότερων αιτιών της θαλάσσιας ανασφάλειας.

2. Περιφερειακές πτυχές: Κάποιες θαλάσσιες ζώνες ή περιοχές εντός του παγκόσμιου θαλάσσιου τομέα είναι ιδιαίτερες σημαντικές για την Ε.Ε. καθώς και τα κράτη μέλη της λόγω της στρατηγικής τους αξίας ή του δυναμικού τους για πρόκληση κρίσεων ή αστάθειας. Τα ύδατα γύρω από την αφρικανική ήπειρο, συμπεριλαμβανομένου του Κόλπου της Γουινέας, πρέπει να τύχουν αυξημένης προσοχής όπως και διεθνώς συντονισμένης προσέγγισης.

Η πειρατεία αποτελεί σοβαρή απειλή για την περιφερειακή ασφάλεια, το παγκόσμιο εμπόριο, τις θαλάσσιες μεταφορές και την παγκόσμια οικονομία και απειλεί σοβαρά τη ζωή και την ασφάλεια των ναυτικών. Σύμφωνα με την Ετήσια Έκθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου (International Maritime Bureau - IMB), 246 περιστατικά θαλάσσιας πειρατείας σημειώθηκαν το 2015 σε παγκόσμια βάση. Είναι ενδεικτικό ότι εξακολουθούν να λαμβάνουν χώρα περιστατικά πειρατείας και ένοπλης ληστείας σχεδόν στα επίπεδα του 2014, παρά τη μείωση του αριθμού των πλοίων που καταλήφθηκαν και του αριθμού των πληρωμάτων που κρατήθηκαν όμηροι. Το ετήσιο κόστος της πειρατείας για το 2014 υπολογίστηκε άνω των 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων ΗΠΑ, σύμφωνα με την Έκθεση του Oceans Beyond Piracy (2015).

Η αποτελεσματική καταπολέμηση της πειρατείας απαιτεί πολύπλευρη δράση και μέτρα που συνδυάζουν την επιτήρηση, τη χρήση ναυτικών δυνάμεων και τη δημιουργία υποδομών στην ξηρά. Στον Κόλπο του Άντεν (περιοχή Σομαλίας) οι αριθμοί δείχνουν μια πτωτική τάση. Συνέπεια αυτής της εξέλιξης είναι η πρωτοβουλία της Ομάδας Επαφής για την πειρατεία στα ανοικτά των ακτών της Σομαλίας (Contact Group on Piracy off the Coast of Somalia - CGPCS) να επαναπροσδιορίσει τα γεωγραφικά όρια της περιοχής υψηλού κινδύνου (High Risk Area - HRA). Παρ' όλα αυτά, το φαινόμενο δεν έχει εξαλειφθεί εντελώς και δεν υπάρχουν περιθώρια εφησυχασμού. Εκτός από τα προληπτικά μέτρα που λαμβάνονται από τους πλοιοκτήτες, είναι απαραίτητο να διατηρηθεί η παρουσία ναυτικών δυνάμεων στην περιοχή. Πριν από το τέλος του 2016, θα πρέπει να επιτευχθεί συμφωνία για τη συνέχιση της αποστολής EU NAVFOR όσον αφορά στις ανάγκες της Μεσογείου Θαλάσσης και της Δυτικής Αφρικής, καθώς και για την ένταξη του θέματος της πειρατείας στις δραστηριότητες της επιχείρησης Active Endeavour του NATO. Ο πολλαπλασιασμός των κρουσμάτων ένοπλης

ληστείας και κλοπής φορτίου στη Νοτιοανατολική Ασία απαιτεί εξίσου ισχυρή δράση.

Η Ε.Ε στα πλαίσια συνεργασίας με χώρες και φορείς εκτός Ευρώπης στήριξε την Ολοκληρωμένη Αφρικανική Στρατηγική Ασφάλειας στη Θάλασσα 2050, ενώ συνεργάστηκε με την Αφρικανική Ένωση και συγκεκριμένα τα κράτη μέλη της για θέματα σχετικά με τη θάλασσα. Συνεργασίες αναπτύχθηκαν ακόμα στις περιοχές της Ανατολικής και Νοτιοανατολικής Ασίας. Τέλος το άνοιγμα οδών στην Αρκτική για την εκμετάλλευση φυσικών και ορυκτών πόρων θα θέσουν πρόσθετους κινδύνους κυρίως σε επίπεδο περιβαλλοντικό.

3. Ευαισθητοποίηση σε θαλάσσια θέματα, επιτήρηση και ανταλλαγή πληροφοριών: Η πρόσβαση σε έγκαιρες και ακριβείς πληροφορίες είναι ζωτικής σημασίας για τη δημιουργία μιας κοινής «εικόνας» για την κατάσταση στη θάλασσα, που με τη σειρά της οδηγεί σε καλύτερες λειτουργίες όπως και πιο ουσιαστική χρήση των περιορισμένων πόρων. Έχει σημειωθεί πρόοδος μέσα από μια σειρά συστημάτων της Ε.Ε. που εξυπηρετούν ποικίλους τομείς πολιτικής και, σε κάποιες περιπτώσεις, υπερβαίνουν τα πλαίσια ενός τομέα.

Στο πλαίσιο των στόχων της στρατηγικής της Ε.Ε. για την ασφάλεια στη θάλασσα, το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα Γεωσκόπησης Κοπέρνικος αναπτύσσει ήδη μια πλήρη προσέγγιση για πιο σωστή χρήση των διαστημικών συστημάτων όπως και τεχνολογιών τηλεπισκόπησης και των παράγωγων εφαρμογών τους για τις διατομεακές υπηρεσίες θαλάσσιας επιτήρησης.

Η ευαισθητοποίηση σε θαλάσσια θέματα, η επιτήρηση και η ανταλλαγή πληροφοριών οφείλουν να υποστηρίζονται από δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας, ώστε να βελτιωθεί αλλά και να ενισχυθεί η αποτελεσματικότητά τους.³⁹

³⁹ Semrau Jakub, (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

4.7. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΚΙΝΔΥΝΩΝ, ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΔΟΜΩΝ

"Η ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων και την ασφάλεια της εφοδιαστικής αλυσίδας τονίζει τη σημασία της επιπλέον διατομεακής συνεργασίας"⁴⁰. Εδώ οι τομείς καλύτερης συνεργασίας είναι οι ακόλουθοι:

- Η Επιτροπή όπως και η Ύπατη Εκπρόσωπος, σε μια συντονισμένη προσέγγιση με τα κράτη μέλη, οφείλουν να επιδιώξουν μια κοινή όπως και ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη διαχείριση κινδύνων που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα, με στόχο την επίτευξη μιας κοινής ανάλυσης στους κινδύνους.
- Τα κράτη μέλη και τα ενδιαφερόμενα μέρη οφείλουν να αξιολογούν την αντοχή των θαλάσσιων μεταφορών σε εθνικές καταστροφές και στην κλιματική αλλαγή, να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα και να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές ώστε να μετριάσουν τους σχετικούς κινδύνους.
- Η Επιτροπή πρέπει να εξετάσει το ενδεχόμενο υποβολής πρότασης σχετικά με τα μέλη που επιβαίνουν σε πλοία με σημαία της Ε.Ε.
- Η Επιτροπή αναλαμβάνει να εξασφαλίσει τη συμπληρωματικότητα και τη συνοχή της νομοθεσίας και των μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού.⁴¹

4.8. ΈΡΕΥΝΑ ΚΑΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΑ, ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Οι τεχνολογίες συμβάλλουν στη βελτίωση της αποδοτικότητας, της βιωσιμότητας και της αποτελεσματικότητας των δράσεων. Η μελέτη των συνθηκών για την ασφάλεια στη θάλασσα μπορεί να επωφεληθεί από ένα σαφές όραμα διατομεακών αναγκών όπως και ικανοτήτων διπλής χρήσης. Εδώ οι τομείς καλύτερης συνεργασίας είναι οι ακόλουθοι:

⁴⁰ Το Συμβούλιο έχει ζητήσει από την Επιτροπή να επεξεργαστεί την ανακοίνωση για τη διαχείριση κινδύνων, COM(2012) 793 τελικό, διαμορφώνοντας μια στρατηγική και ένα σχέδιο δράσης για το 2014.

⁴¹ Semrau Jakub, (2014), Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση.

4.8.1 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

"Η οδηγία 1999/63/ΕΚ της 21ης Ιουνίου 1999 βασίστηκε σε συμφωνία που συνήχθη μεταξύ της ένωσης εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) καθώς και της ομοσπονδίας των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές (ΕΤF) στην Ε.Ε.. Αφορά την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους της Ε.Ε., ενώ η οδηγία 1999/95/ΕΚ της 13ης Δεκεμβρίου 1999 εφάρμοσε τις ρυθμίσεις αυτές σε πλοία τρίτης χώρας που καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες"

"Τέλος, με την τελευταία οδηγία 2013/54/Ε.Ε. του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθώς και του Συμβουλίου, της 20ής Νοεμβρίου 2013, σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις αλλά και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας εφαρμόστηκε η συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowners' Associations — ΕCSA) αλλά και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Workers' Federation — ΕΤF) σχετικά με τη σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006".⁴²

Στον τομέα της ναυτικής εκπαίδευσης, η ΕΕΕ έχει καταθέσει από καιρό μια ολοκληρωμένη πρόταση που θα οδηγήσει τεκμηριωμένα στην αναβάθμιση του υφιστάμενου συστήματος της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης (sandwich courses), αλλά και στην οριστική επίλυση του προβλήματος της απορρόφησης των δοκίμων προκειμένου να πραγματοποιούν την υποχρεωτική θαλάσσια εκπαιδευτική υπηρεσία τους. Προσδοκάται ότι, έστω και με μεγάλη καθυστέρηση, θα υπάρξει η αναγκαία πολιτική βούληση της κυβέρνησης για την ολιστική αντιμετώπιση του θέματος. Η ΕΕΕ υποστηρίζει τις δημόσιες Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού ενισχύοντας οικονομικά τις κτιριακές υποδομές και τον εξοπλισμό τους. Επίσης, θα πρέπει να επιτραπεί επιτέλους η παράλληλη λειτουργία ιδιωτικών Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, προκειμένου να εκπαιδευτούν περισσότεροι αξιωματικοί όλων των βαθμίδων με θετικότερες προοπτικές επαγγελματικής σταδιοδρομίας. Και αυτό, σε μια εποχή υψηλής ανεργίας στην ξηρά. Επιπροσθέτως, η ΕΕΕ έχει προτείνει τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας επί των πλοίων με όρους σύμφωνους με τα διεθνώς κρατούντα προκειμένου να διατηρηθεί ένα

⁴² Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: Στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Join, Βρυξέλλες.

ισότιμο ανταγωνιστικό περιβάλλον για το στόλο της. Στο πλαίσιο του διαρκούς ενδιαφέροντός της για τη ναυτική εκπαίδευση, η ΕΕΕ παρακολουθεί τις εξελίξεις επί θεσμικών θεμάτων που αφορούν την εκπαίδευση και την αναβάθμιση των επαγγελματικών δεξιοτήτων των ναυτικών.

4.8.2. *ΝΑΥΤΙΚΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ*

Η τεχνολογία της πληροφορίας (Information Technology) και η επιχειρησιακή τεχνολογία επί των πλοίων συνδέονται ολοένα και περισσότερο με το διαδίκτυο. Αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερο κίνδυνο της μη εξουσιοδοτημένης πρόσβασης ή των κακόβουλων επιθέσεων σε συστήματα και δίκτυα πλοίων. Δεδομένου ότι η επιχειρησιακή τεχνολογία είναι ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια των πλοίων, η ασφάλεια στο διαδίκτυο θα μπορούσε να αποτελέσει μεγαλύτερο κίνδυνο για τις θαλάσσιες επιχειρήσεις απ' ό,τι για τις χερσαίες επιχειρήσεις. Τοιουτοτρόπως, η ετοιμότητα της ναυτικής ασφάλειας στο διαδίκτυο απαιτεί κατάρτιση σχεδίων έκτακτης ανάγκης και αύξηση της ευαισθητοποίησης των ενδιαφερόμενων μερών σχετικά με τους δυνητικούς κινδύνους που επηρεάζουν την ασφαλή μεταφορά δια θαλάσσης.

Το 2014 η Ε.Ε. εξέδωσε Ανακοίνωση και Σχέδιο Δράσης για τη Στρατηγική Ναυτικής Ασφάλειας. Εν συνέχεια, το 2015 υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο η Οδηγία για την Ασφάλεια Δικτύων και Πληροφοριών (Network and Information Security - NIS) και αναμένεται να δημοσιευθεί το 2016, μετά την έγκρισή της από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Η Οδηγία εφαρμόζεται οριζόντια σε όλους τους τομείς και καθορίζει τα μέτρα επίτευξης ενός κοινού υψηλού επιπέδου ασφάλειας των δικτύων και των συστημάτων πληροφοριών εντός της Ε.Ε.. Στο πεδίο εφαρμογής της Οδηγίας περιλαμβάνονται οι πάροχοι θαλασσιών μεταφορών αλλά όχι τα πλοία.

Τον Ιανουάριο του 2016, ομάδα διεθνών οργανισμών της ναυτιλίας (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO, CLIA) δημοσίευσε Κατευθυντήριες Γραμμές για την Ασφάλεια επί των πλοίων στο Διαδίκτυο, οι οποίες έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν τις ναυτιλιακές εταιρείες στην αξιολόγηση των τρωτών σημείων στον κυβερνοχώρο τους και να αναπτύξουν ανθεκτικές προσεγγίσεις για την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο για τα πλοία. Οι Κατευθυντήριες Γραμμές θέτουν ένα ισότιμο διεθνές ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυτικής ασφάλειας στο διαδίκτυο και παρέχουν ένα εθελοντικό πλαίσιο αυτορρύθμισης του τομέα. Η ΕΕΕ έχει υποστηρίξει τις Κατευθυντήριες Γραμμές και θα ενθαρρύνει την υιοθέτησή τους από τον IMO.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5ο

ΣΥΓΧΡΟΝΑ ΝΟΜΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ

5.1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τον Σεπτέμβριο του 2015, η Ατζέντα για την Αειφόρο Ανάπτυξη του 2030 εγκρίθηκε στη διάσκεψη κορυφής των Ηνωμένων Εθνών για την υιοθέτηση της αναπτυξιακής ατζέντας μετά το 2015, αντιπροσωπεύοντας συναίνεση της διεθνούς κοινότητας για ένα σχέδιο δράσης που περιλαμβάνει 17 στόχους Αειφόρου Ανάπτυξης με 169 συναφείς στόχους.

Οι στόχοι της αειφόρου ανάπτυξης είναι πολύ ευρύτεροι και περιεκτικοί από τους προηγούμενους αναπτυξιακούς στόχους της Χιλιετίας. Στόχος τους είναι να εξαλείψουν, παρά να μειώσουν, την παγκόσμια φτώχεια, καθώς και να εναρμονίσουν τις αναπτυξιακές και περιβαλλοντικές ατζέντες και να αντιμετωπίσουν την ανισότητα, χωρίς να αφήσουν κανέναν πίσω τους. Οι βιώσιμες και ανθεκτικές μεταφορές συγκαταλέγονται στα οριζόντια ζητήματα που έχουν σημασία για την επίτευξη προόδου σε πολλούς από τους στόχους και τους στόχους, π.χ. Αειφόρος Ανάπτυξη Στόχος αριθ. 9, "να οικοδομήσουμε ανθεκτικές υποδομές, να προωθήσουμε την αειφόρο και βιώσιμη εκβιομηχάνιση και να προωθήσουμε την καινοτομία", και στόχος 13 για την αειφόρο ανάπτυξη "να λάβουμε επείγοντως μέτρα για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και των επιπτώσεών της".

Τον Δεκέμβριο του 2015, μετά από μια σχεδόν δεκαετία διαπραγματεύσεων, μια νέα και περιεκτική παγκόσμια συνθήκη για το κλίμα, η συμφωνία των Παρισίων συμφωνήθηκε στην εικοστή πρώτη διάσκεψη των συμβαλλομένων μερών της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος από όλα τα 196 συμβαλλόμενα μέρη. Η συμφωνία των Παρισίων εφαρμόζεται σε όλες τις χώρες και περιλαμβάνει μακροπρόθεσμους στόχους. Αντικατοπτρίζει ένα νέο είδος διαπραγμάτευσης χωρίς δεσμευτικούς στόχους μείωσης των εκπομπών, αλλά με εθνικά σχέδια και πλαίσιο για τη διαφάνεια της προσπάθειας και την πρόοδο προς τον σκοπό. Η συμφωνία του Παρισιού αφορά ρητά τις εγχώριες εκπομπές, αλλά οι εκπομπές από τις διεθνείς αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές δεν καλύπτονται ρητά στο πλαίσιο εθνικών καθορισμένων συνεισφορών που αντικατοπτρίζουν τους εθνικούς στόχους και δράσεις. Η συμφωνία των Παρισίων θα τεθεί σε ισχύ όταν 55 μέρη της σύμβασης, που

αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 55% των παγκόσμιων εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, επικυρώσουν τη συμφωνία.

5.2. ΣΗΜΑΝΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΠΕΡΙ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

5.2.1. *ΕΝΑΡΞΗ ΙΣΧΥΟΣ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΩΝ ΤΟΥ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ VI / 2 ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΥΠΟΧΡΕΩΤΙΚΗ ΕΠΑΛΗΘΕΥΣΗ ΤΗΣ ΜΙΚΤΗΣ ΜΑΖΑΣ ΕΝΟΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΟΥ*

Σημαντική ρυθμιστική εξέλιξη το 2016 είναι η έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων του κεφαλαίου VI / 2 της σύμβασης SOLAS σχετικά με την υποχρεωτική επαλήθευση της μικτής μάζας ενός εμπορευματοκιβωτίου, η οποία θα έχει σημαντικές επιπτώσεις για ολόκληρη την αλυσίδα εφοδιασμού των μεταφορών. Ενώ οι νέες απαιτήσεις κατέστησαν υποχρεωτικές από την 1η Ιουλίου 2016, εντοπίστηκαν ορισμένα προβλήματα σχετικά με την εφαρμογή και τη συμμόρφωση, ο IMO ενημέρωσε για την υιοθέτηση ρεαλιστικής προσέγγισης στην εφαρμογή, ιδιαίτερα για τους πρώτους τρεις μήνες αμέσως μετά την 1η Ιουλίου 2016, ενώ τα ενδιαφερόμενα μέρη διευρύνουν τις διαδικασίες τους για την τεκμηρίωση, την επικοινωνία και την ανταλλαγή των σχετικών ηλεκτρονικών δεδομένων (IMO, 2016α). Παρέχεται παρακάτω, μια επισκόπηση των ουσιαστικών κανόνων, καθώς και των ενδεχόμενων προβλημάτων που εντοπίστηκαν, όπως και οι προσπάθειες που καταβλήθηκαν μέχρι σήμερα για την αποτελεσματική εφαρμογή των τροποποιήσεων.

5.2.1.1. *ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ*

Μετά το συμβάν της MSC Napoli το 2007, το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Συμβούλιο και το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο ανέπτυξαν βέλτιστες πρακτικές για την ασφαλή διαχείριση των εμπορευματοκιβωτίων. Ωστόσο, αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές παρέμειναν μόνο εθελοντικές. Μετά από αρκετά χρόνια μελέτης και συζήτησης, ο IMO, τον Νοέμβριο του 2014, ενέκρινε τις τροποποιήσεις του κανονισμού 2 (στοιχεία για το φορτίο), μέρος Α του κεφαλαίου VI, σχετικά με την υποχρεωτική επαλήθευση της μεικτής μάζας ενός εμπορευματοκιβωτίου

(τροποποιήσεις της μικτής μάζας (VGM)) (IMO, 2014α, παράρτημα I), τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2016. Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας ενέκρινε επίσης κατευθυντήριες γραμμές εφαρμογής σχετικά με την εξακριβωμένη μικτή μάζα εμπορευματοκιβωτίων που μεταφέρουν φορτία (κατευθυντήριες γραμμές VGM) (IMO, 2014b). Σύμφωνα με τις τροπολογίες VGM της SOLAS, ο φορτωτής είναι υπεύθυνος για την επαλήθευση της μικτής μάζας ενός εμπορευματοκιβωτίου που μεταφέρει φορτίο, πριν φορτωθεί σε ένα σκάφος, με μία από τις δύο μεθόδους. Ο φορτωτής μπορεί είτε: (α) να ζυγίζει το συσκευασμένο εμπορευματοκιβώτιο χρησιμοποιώντας βαθμονομημένο και πιστοποιημένο εξοπλισμό (μέθοδος 1), Β) ζυγίζει όλες τις συσκευασίες και τα αντικείμενα φορτίου και στη συνέχεια προσθέτει το βάρος του κενού δοχείου χρησιμοποιώντας πιστοποιημένη μέθοδο που έχει εγκριθεί από την αρμόδια αρχή του κράτους στο οποίο ολοκληρώθηκε η συσκευασία του δοχείου (μέθοδος 2). Επιπλέον, ο φορτωτής ενός εμπορευματοκιβωτίου εξασφαλίζει ότι η VGM (Επαληθευμένη μικτή μάζα - verified gross mass) δηλώνεται στο έγγραφο αποστολής (π.χ. φορτωτική), το οποίο υπογράφεται από πρόσωπο δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον φορτωτή και υποβάλλεται στον πλοίαρχο ή στον εκπρόσωπό του επαρκώς εκ των προτέρων που θα χρησιμοποιηθεί για την προετοιμασία του σχεδίου στοιβασίας του πλοίου. Εάν η επαληθευμένη μικτή μάζα (VGM) του εμπορευματοκιβωτίου δεν παρέχεται όπως περιγράφηκε παραπάνω, το εμπορευματοκιβώτιο δεν φορτώνεται στο πλοίο εκτός εάν ο πλοίαρχος ή ο εκπρόσωπός του και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού έχουν αποκτήσει τη VGM με άλλα μέσα.

5.2.2. ΠΙΘΑΝΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΤΡΟΠΟΛΟΓΙΩΝ

Είχαν εκφραστεί ανησυχίες ότι όχι όλοι οι φορτωτές θα ήταν έτοιμοι να συμμορφωθούν με τις τροποποιήσεις μέχρι την 1η Ιουλίου 2016. Αν και γνώριζαν τους κανόνες VGM, πολλοί φορτωτές παραπονέθηκαν ότι δεν είχαν επαρκείς πληροφορίες από τους παρόχους υπηρεσιών (Journal of Commerce, 2016a · INTTRA, 2015). Τα προβλήματα που εντοπίστηκαν περιελάμβαναν τα εξής:

5.2.2.1. ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΑΤΑΛΛΗΛΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ

Τα ακριβή βάρη των εμπορευματοκιβωτίων πρέπει να επαληθεύονται πριν από τη φόρτωση του σκάφους. Τα ίδια τα πλοία δεν έχουν τη δυνατότητα να ζυγίζουν τα

εμπορευματοκιβώτια, οπότε η επαλήθευση πρέπει να πραγματοποιείται στην ξηρά και να παρέχεται στον χειριστή του τερματικού λιμένα πριν από τη φόρτωση. Αυτό εξαρτάται επίσης από το αν ο τερματικός σταθμός διαθέτει τις εγκαταστάσεις για τη ζύγιση των εμπορευματοκιβωτίων και εάν οι εγκαταστάσεις αυτές βαθμονομούνται και πιστοποιούνται βάσει της εθνικής νομοθεσίας. Έχουν εκφραστεί ανησυχίες ότι η κατάσταση μπορεί να είναι πιο δύσκολη για τους μικρότερους εξαγωγείς και για εκείνους τους συνδυασμούς συσκευασιών συσκευασμένων προϊόντων με διαφορετικό εξοπλισμό στοιβασίας ή προϊόντα χύμα σε εμπορευματοκιβώτια, ιδίως όσον αφορά την έλλειψη υποδομής, μηχανημάτων ζύγισης, τεχνολογία πληροφοριών και άλλες σχετικές διαδικασίες (Lloyd's List, 2016a).

5.2.2.2. ΜΟΡΦΗ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΣ ΕΠΑΛΗΘΕΥΜΕΝΩΝ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΜΙΚΤΗ ΜΑΖΑ

Η SOLAS δεν επιβάλλει καμία ιδιαίτερη μορφή επικοινωνίας μεταξύ των μερών που ανταλλάσσουν πληροφορίες για την πιστοποιημένη μικτή μάζα. Είναι σημαντικό, ωστόσο, να διασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες αυτές διαβιβάζονται και χρησιμοποιούνται σωστά από τον μεταφορέα και τον τερματικό σταθμό κατά τη λήψη της απόφασης σχετικά με το εάν θα φορτωθεί ή όχι ένα εμπορευματοκιβώτιο επί του πλοίου. Σύμφωνα με τις δύο μεθόδους που ορίζονται στις τροποποιήσεις, οι πληροφορίες που απαιτούνται από τον αποστολέα είναι οι ίδιες: το VGM του συσκευασμένου εμπορευματοκιβωτίου, που προσδιορίζεται ως τέτοιο και υπογράφεται από τον αποστολέα ή από πρόσωπο δεόντως εξουσιοδοτημένο από τον αποστολέα. Οι πληροφορίες και η υπογραφή μπορούν να διαβιβάζονται ηλεκτρονικά. Κανονικά, τα ηλεκτρονικά μηνύματα ανταλλαγής δεδομένων χρησιμοποιούνται σε σχέση με την πιστοποιημένη μικτή μάζα. Ωστόσο, η μορφή ανταλλαγής και το ακριβές περιεχόμενο πρέπει κανονικά να συμφωνηθεί μεταξύ των εμπορικών μερών (Lloyd's List, 2016b).

5.2.2.3. ΔΥΣΚΟΛΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΣΕ ΕΘΝΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

Έχουν διατυπωθεί ορισμένες ανησυχίες σχετικά με την αποτελεσματική εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο των τροποποιήσεων της SOLAS για την πιστοποιημένη μικτή μάζα. Ενώ οι τροπολογίες υποδεικνύουν τι πρέπει να γίνει και πώς και ενώ τέθηκαν σε ισχύ από την 1η Ιουλίου 2016, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών και

των φορέων του κλάδου παραχωρούν διευκρινίσεις σχετικά με αυτές, εκδίδοντας σχετικές πολιτικές που αναμένονται συμβάλλουν στην επίτευξη της συνεπούς εφαρμογής τους. Οι βιομηχανικοί προσανατολισμοί (Ευρωπαϊκός Οργανισμός διαμεταφορών, Μεταφορών, Εφοδιαστικής και Τελωνείων, 2016) που εκδόθηκε τον Ιανουάριο του 2016 από μια ομάδα μεταφορέων υποδηλώνουν ότι αυτές οι πολιτικές πρέπει, μεταξύ άλλων, να διευκρινίσουν τα ακόλουθα σημεία: α) πώς θα αντιμετωπίσει η VGM τις ναυτιλιακές γραμμές από τους πράκτορες που ενεργούν ως μεταφορείς, β) πώς πρέπει να μεταβιβαστεί η VGM στους μεταφορείς, γ) Ποια ανοχή θα επιτρέψουν οι κυβερνήσεις, και δ) ποια προγράμματα πιστοποίησης θα αναγνωριστούν ως ισοδύναμα.

Μια εγκύκλιος IMO (IMO, 2016b), που εκδόθηκε τον Φεβρουάριο του 2016, επισημαίνει ότι οι πληροφορίες σχετικά με τις τροπολογίες για τη VGM πρέπει να κυκλοφορήσουν σε όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη πριν από την εφαρμογή τους. Αναφέρει ότι παρόλο που οι κατευθυντήριες γραμμές για τις VGM παρέχουν τη βάση για συνεπή εφαρμογή, «εξακολουθούν να είναι αναγκαίες οι συμβαλλόμενες κυβερνήσεις της SOLAS να επικοινωνούν σε εθνικό επίπεδο με όλα τα μέρη που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές των εμπορευματοκιβωτίων (π.χ. φορτωτές, λιμενικές αρχές, τερματικοί σταθμοί εμπορευματοκιβωτίων, ναυτιλιακοί πράκτορες και μεταφορείς) σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα εφαρμοστούν οι μέθοδοι 1 και 2, καθώς και τα μέτρα που θα ληφθούν για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης». Οι εθνικές οδηγίες εφαρμογής από τις αρμόδιες αρχές ορισμένων χωρών δημοσιεύθηκαν στους δικτυακούς τόπους του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Συμβουλίου και του Ομίλου TT. Ωστόσο, έχει αναφερθεί ότι μέχρι την 1η Ιουλίου 2016, περίπου το 80% των συμβαλλομένων μερών της SOLAS δεν είχαν δημοσιεύσει τις οδηγίες (Lloyd's List, 2016d). Οι ενώσεις βιομηχανίας έχουν επίσης εκδώσει κοινές κατευθυντήριες γραμμές για τις πτυχές των νέων υποχρεωτικών απαιτήσεων (Ευρωπαϊκό Συμβούλιο Χημικής Βιομηχανίας και άλλα 2016, TT Club, 2015). Εν πάση περιπτώσει, η προσαρμογή των συμβατικών ρυθμίσεων υπό το πρίσμα των νέων απαιτήσεων και η επικοινωνία μεταξύ των ρυθμιστικών οργανισμών, των λιμενικών αρχών, των ναυτιλιακών γραμμών, των τερματικών σταθμών, των φορτωτών και των εταιρειών εξαγωγής εξακολουθούν να έχουν ζωτική σημασία για την αποτελεσματική εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο.

5.2.2.4. ΔΙΑΣΤΡΕΒΛΩΜΕΝΟΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Ενδεχομένως, τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων λιμένων, τερματικών σταθμών και αερομεταφορέων, σε χώρες όπου οι προετοιμασίες για την εφαρμογή των τροποποιήσεων της σύμβασης SOLAS για τη VGM έγιναν νωρίτερα θα μπορούσαν να έχουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σύγκριση με εκείνες άλλων χωρών στις οποίες δεν έγιναν τέτοιες προετοιμασίες. Παρότι εκφράζουν πλήρη υποστήριξη για τους νέους κανόνες, αρκετές ευρωπαϊκές βιομηχανικές ενώσεις, που εκπροσωπούν διάφορους εμπλεκόμενους φορείς, ζήτησαν ομοιόμορφους κανόνες για το βάρος των εμπορευματοκιβωτίων στα κράτη μέλη του IMO, καθώς οι μεταβολές στην εφαρμογή ενδέχεται να οδηγήσουν σε στρέβλωση του ανταγωνισμού. Για παράδειγμα, για τις χώρες της Ευρώπης, η ομοιόμορφη εφαρμογή θα περιλαμβάνει τα εξής: κοινή αποδοχή του εξοπλισμού ζύγισης. Υιοθετώντας παρόμοια πρότυπα πιστοποίησης που δεν έχουν αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία της εφοδιαστικής αλυσίδας και δεν είναι υπερβολικά περιοριστικά αποδεχόμενη μια μεταβολή βάρους πέντε τοις εκατό με το VGM, η οποία θα μειώσει τον κίνδυνο των σημείων συμφόρησης στις θύρες, λόγω του γεγονότος ότι θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί περισσότερο από τον τρέχοντα εξοπλισμό και την επικοινωνία του VGM το συντομότερο δυνατόν και, ει δυνατόν, πριν από την παράδοση του συσκευασμένου εμπορευματοκιβωτίου σε λιμενική εγκατάσταση, προκειμένου να αποφευχθούν επιπλοκές (Ευρωπαϊκός Οργανισμός Διαμεταφοράς, Μεταφορών, Εφοδιαστικής και Τελωνείων και άλλοι, 2016). Παρόμοιες πρακτικές και διαδικασίες εφαρμογής θα μπορούσαν επίσης να εφαρμοστούν στις αναπτυσσόμενες χώρες.

5.2.3. ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΗΣ ΜΗ ΠΛΗΡΟΥΣ ΣΥΜΜΟΡΦΩΣΗΣ ΕΩΣ ΤΗΝ 1η ΙΟΥΛΙΟΥ 2016

Οι τροποποιήσεις VGM της SOLAS επιβάλλουν υποχρέωση στον φορτωτή που ονομάζεται στη φορτωτική, ως υπεύθυνος για την παροχή στον μεταφορέα και στον διαχειριστή του τερματικού σταθμού το VGM του συσκευασμένου εμπορευματοκιβωτίου του αερομεταφορέα και του τερματικού. Ο φορτωτής μπορεί να είναι π.χ κατασκευαστής, ναυτιλιακός πράκτορας ή μεταφορέας και λόγω του πολύπλοκου χαρακτήρα των διεθνών μεταφορών, το πρόσωπο που προσδιορίζεται ως «φορτωτής» στη φορτωτική μπορεί να μην έχει άμεσο ή φυσικό έλεγχο επί του

διαδικασία με την οποία το VGM καθορίζεται ή μπορεί να μην είναι υπεύθυνος ως συμβατικός αποστολέας βάσει της σύμβασης μεταφοράς. Ωστόσο, ο εν λόγω αποστολέας εξακολουθεί να παραμένει υπεύθυνος και πρέπει να διασφαλίσει ότι υπάρχουν ρυθμίσεις για τον ακριβή προσδιορισμό και τη δήλωση του VGM σύμφωνα με τις απαιτήσεις της SOLAS. Κανονικά, τα μέρη της σύμβασης πώλησης θα πρέπει να καθορίσουν με ποια μέθοδο θα αποκτηθεί το VGM και πώς αυτές οι πληροφορίες πρέπει να παρέχονται στον μεταφορέα από τον φορτωτή που προσδιορίζεται στη φορτωτική (TT Club, 2015, τμήματα A. 1, Γ.1 και Γ.2). Από την άλλη πλευρά, οι τροποποιήσεις της SOLAS VGM επιβάλλουν στον μεταφορέα και στον φορέα εκμετάλλευσης του τερματικού σταθμού να μην φορτώσουν το εμπορευματοκιβώτιο επί του πλοίου για το οποίο δεν έχει παρασχεθεί ή αποκτηθεί κανένα VGM. Οποιοδήποτε κόστος που συνδέεται με τη μη φόρτωση, αποθήκευση, απομάκρυνση ή τελική επιστροφή του εμπορευματοκιβωτίου στον αποστολέα πρέπει να υπόκειται σε συμβατικές ρυθμίσεις μεταξύ των εμπορικών μερών. Επίσης, το τμήμα 13 των οδηγιών VGM προβλέπει ότι, προκειμένου να επιτραπεί η συνεχής μετακίνηση των εμπορευματοκιβωτίων που παραλαμβάνονται χωρίς δηλωμένο VGM, ο πλοίαρχος του πλοίου ή ο εκπρόσωπός του και ο εκπρόσωπος του τερματικού σταθμού μπορούν να λάβουν το VGM του συσκευασμένου δοχείου για λογαριασμό του φορτωτή. Αυτό μπορεί να γίνει με τη ζύγιση του συσκευασμένου δοχείου στο τερματικό σταθμό ή αλλού, αλλά εάν και πώς θα γίνει αυτό, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής των σχετικών εξόδων, θα πρέπει να συμφωνηθεί μεταξύ των εμπορικών μερών. Εάν τα δοχεία ζυγίζονται στον τερματικό σταθμό και διαπιστωθεί ότι βρίσκονται πάνω από το δηλωθέν VGM, μπορούν επίσης να απορριφθούν και να επιβληθούν πρόστιμα και κυρώσεις στους φορτωτές, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους του λιμένα. Επιπλέον, εάν οι λιμένες δεν έχουν τη δυνατότητα να ζυγίζουν μέχρι την ημερομηνία 1 Ιουλίου 2016, πράγμα που στην πραγματικότητα δεν αποτελεί απαίτηση της SOLAS, τα εμπορευματοκιβώτια θα μπορούσαν να απομακρυνθούν στην πύλη προκαλώντας προβλήματα, συμπεριλαμβανομένης της αυξημένης συμφόρησης των εγκαταστάσεων.

Συμπερασματικά, προκειμένου να αποφευχθούν καθυστερήσεις και άλλες δυσμενείς συνέπειες για τις επιχειρήσεις, τα ενδιαφερόμενα μέρη στα κράτη μέλη του IMO πρέπει να συνεργαστούν για να αναπτύξουν, το συντομότερο δυνατό, σαφείς διαδικασίες για την εφαρμογή των τροποποιήσεων της SOLAS VGM. Μέχρι στιγμής, φαίνεται ότι δεν υπάρχει κοινό ψήφισμα μεταξύ των φορτωτών και των μεταφορέων

σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο θα πραγματοποιείται επαλήθευση του βάρους των εμπορευματοκιβωτίων στο έδαφος και οι απόψεις σχετικά με τις πλήρεις επιπτώσεις των νέων απαιτήσεων φαίνεται ότι διαφέρουν. Φαίνεται επίσης ότι υπάρχει κάποια απογοήτευση μεταξύ των φορτωτών σχετικά με τα δυνητικά αμφισβητήσιμα και απροσδιόριστα τέλη διοίκησης και άλλες χρεώσεις υπηρεσιών που επιβάλλονται από ορισμένους τερματικούς σταθμούς και μεταφορείς (Journal of Commerce, 2016b). Οι πρόσθετες δαπάνες προκαλούν ιδιαίτερη ανησυχία από την πλευρά των αναπτυσσόμενων χωρών, πολλές από τις οποίες ήδη αντιμετωπίζουν δυσανάλογα υψηλό κόστος μεταφοράς. Εν τω μεταξύ, όπως προαναφέρθηκε, ο IMO έχει συστήσει σε μια εγκύκλιο (IMO, 2016α) ότι οι υπάλληλοι ελέγχου του κράτους του λιμένα θα πρέπει να είναι ρεαλιστικοί για τους πρώτους τρεις μήνες αμέσως μετά την 1η Ιουλίου 2016, ενώ οι ενδιαφερόμενοι θα προσπαθούν να βελτιώσουν τις διαδικασίες τους για την τεκμηρίωση, την επικοινωνία και την ανταλλαγή ηλεκτρονικών δεδομένων VGM. Ορισμένα κράτη έχουν ήδη υιοθετήσει τις συμβουλές του IMO. Στο πλαίσιο αυτό αξίζει επίσης να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τη Διεθνή Ομοσπονδία Συνδέσμων Διαμεταφορέων Εμπορευματικών Μεταφορών, κατά τις δύο πρώτες εβδομάδες εφαρμογής των τροποποιήσεων της SOLAS VGM, δεν παρατηρήθηκαν σημαντικές διαταραχές, αν και υπήρξε κάποια επιμήκυνση των χρόνων διέλευσης (Lloyd's List, 2016e).

5.3. ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΟΥ ΣΤΗΝ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΑ ΘΕΜΑΤΑ

5.3.1. *ΜΕΙΩΣΗ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΑΕΡΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΟΥ ΑΠΟ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ*

Το νέο πρόγραμμα τεχνικών και επιχειρησιακών μέτρων για την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης και τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου εγκρίθηκε τον Ιούνιο του 2011 από τον IMO το 2011(IMO, 2011, παράρτημα 19). Εισηγάγε τον Δείκτη Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης για τα νέα πλοία και το Σχέδιο Διαχείρισης της Ενεργειακής Απόδοσης του Πλοίου για όλα τα πλοία, συμπεριλαμβανόμενων των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 1973 και το Πρωτόκολλο του 1978)

παράρτημα VI δια μέσου ενός νέου κεφαλαίου 4 με τίτλο "Κανονισμοί για την ενεργειακή απόδοση των πλοίων", που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2013. Τα επόμενα έτη (2012 - 2015), υιοθετήθηκαν στον IMO ένας αριθμός κατευθυντήριων γραμμών και ενοποιημένων ερμηνειών που συνέβαλαν στην εφαρμογή αυτού του συνόλου τεχνικών και επιχειρησιακών μέτρων. Επιπλέον, ο IMO συνεχίζει τις δραστηριότητές του για να υποστηρίξει το ψήφισμα του 2013 σχετικά με την προώθηση της τεχνικής συνεργασίας και της μεταφοράς τεχνολογίας σχετικά με τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων. Το ζήτημα με βάση την αγορά των πιθανών μέτρων με για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου δεν εξετάστηκε από τη διεθνή ναυτιλία κατά τις τελευταίες τέσσερις συνεδριάσεις της Επιτροπής Προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO (MEPC), η οποία σε κάθε μια από τις τέσσερις συνεδριάσεις ανέβαλε περαιτέρω συζήτηση. Οι πληροφορίες σχετικά με τις σχετικές συζητήσεις και τα αποτελέσματα κατά τη διάρκεια της εξηκοστής ένατης συνόδου της MEPC (18-22 Απριλίου 2016) παρουσιάζονται παρακάτω.

5.3.1.1. ΣΥΜΒΑΣΗ-ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΑ ΘΕΜΑΤΑ ΤΗΣ ΑΛΛΑΓΗΣ ΤΟΥ ΚΛΙΜΑΤΟΣ

Η MEPC εξέτασε ένα έγγραφο (IMO, 2016c) το οποίο παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα αποτελέσματα των διασκέψεων των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος που πραγματοποιήθηκαν το 2015. Η Επιτροπή εξέφρασε την ικανοποίησή της για την έγκριση της συμφωνίας των Παρισίων κατά την εικοστή πρώτη σύνοδο της Διάσκεψης των Εμπλεκόμενων Μερών, η οποία πραγματοποιήθηκε στο Παρίσι τον Δεκέμβριο του 2015, και αναγνώρισε τον συνεχή ρόλο του IMO για τον περιορισμό των επιπτώσεων των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία.

5.3.1.2. Η ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΤΟΥ ΠΑΡΙΣΙΟΥ

Η συμφωνία του Παρισιού οδηγήθηκε προς υπογραφή στις 22 Απριλίου 2016 σε τελετή υψηλού επιπέδου που συγκλήθηκε από τον Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη στις Ηνωμένες Πολιτείες και από τότε κυρώθηκε από 60 κράτη. Σε αυτήν την συμφωνία, τα κράτη δεσμεύονται να μειώσουν τις εκπομπές αρκετά γρήγορα ώστε να επιτευχθεί ο στόχος "να διατηρηθεί η αύξηση της μέσης παγκόσμιας θερμοκρασίας σε πολύ χαμηλότερο επίπεδο από 2 ° C σε σχέση με τα προβιομηχανικά επίπεδα και να συνεχιστούν οι προσπάθειες περιορισμού της αύξησης της

θερμοκρασίας στους 1,5 ° C" (άρθρο 2). Τα κράτη οφείλουν να δεσμευτούν για τον στόχο μετριασμού κλίματος, υποβάλλοντας και εφαρμόζοντας όλο και πιο αποφασιστικές εθνικές συνεισφορές σε πενταετείς κύκλους. Η επανεξέταση της εφαρμογής των επιμέρους εθνικών συνεισφορών θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο ενός "ενισχυμένου πλαισίου διαφάνειας", το οποίο θα περιλαμβάνει πολυμερή εξέταση και τεχνική επανεξέταση εμπειρογνομόνων (άρθρο 13). Ένας παγκόσμιος απολογισμός ανά πενταετία καθιερώθηκε" για την αξιολόγηση της συλλογικής προόδου, προς την επίτευξη του στόχου της παρούσας συμφωνίας καθώς και των μακροπρόθεσμων στόχων της" (άρθρο 14), που προηγείται από ένα ευνοϊκό διάλογο για τον μετριασμό το 2018, ο οποίος θα "αποτιμήσει τις συλλογικές δράσεις ανά χώρα σε σχέση με την πρόοδο προς την κατεύθυνση των μακροπρόθεσμων στόχων της συμφωνίας (Παράγραφος 20 της απόφασης) . Η συμφωνία θεσπίζει επίσης ένα μηχανισμό "για τη διευκόλυνση της εφαρμογής και την προάγει τη συμμόρφωση προς τις διατάξεις της παρούσας συμφωνίας" μέσω "μιας επιτροπής που θα είναι εμπειρογνώμονες και θα διευκολύνουν τη φύση και τη λειτουργία με τρόπο διαφανή, μη μεταβλητό και μη κατασταλτικό"(άρθρο 15). Ωστόσο, περαιτέρω λεπτομέρειες σχετικά με κάθε μια από αυτές τις διαδικασίες αφήνονται σε μελλοντικές αποφάσεις.

Επιπλέον, η συμφωνία αναγνωρίζει την ανάγκη για προσπάθειες προσαρμογής, "ενίσχυση της προσαρμοστικής ικανότητας, ενίσχυση της ανθεκτικότητας και μείωση της ευπάθειας στην αλλαγή του κλίματος, με σκοπό τη συμβολή στην αειφόρο ανάπτυξη" (άρθρο 7 παράγραφος 1). Η οποία αποσκοπεί να βοηθήσει τις ευάλωτες χώρες να δημιουργήσουν συστήματα έγκαιρης προειδοποίησης, ασφαλής από κινδύνους εγκαταστάσεις και άλλα μέσα για την αντιμετώπιση των επιπτώσεων της αλλαγής του κλίματος (άρθρο 8). Η συμφωνία καλεί τις ανεπτυγμένες χώρες να παράσχουν στήριξη, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών πόρων για τον μετριασμό και την προσαρμογή των αναπτυσσόμενων χωρών στο πλαίσιο της σύμβασης πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την αλλαγή του κλίματος (άρθρο 9). Επιπλέον, τα συμβαλλόμενα μέρη ανεπτυγμένων χωρών δεσμεύονται να κοινοποιούν "ποσοτικές και ποιοτικές πληροφορίες ... περιλαμβανομένων, όπως είναι διαθέσιμα, των προβλεπόμενων επιπέδων δημόσιων οικονομικών πόρων που πρέπει να παρέχονται στις συμβαλλόμενες αναπτυσσόμενες χώρες. Άλλα συμβαλλόμενα μέρη που παρέχουν πόρους ενθαρρύνονται να κοινοποιούν ανά διετία αυτές τις πληροφορίες σε εθελοντική βάση "(άρθρο 9 παράγραφος 5). Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφώνησαν επίσης ότι μέχρι

το 2025, η Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Μερών θα θέσει ένα νέο «συλλογικό ποσοτικό στόχο από ένα όριο των 100 δισεκατομμυρίων δολαρίων ετησίως, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες και τις προτεραιότητες των αναπτυσσόμενων χωρών» (παράγραφος 54 της απόφασης).

5.3.1.3. ΣΤΟΧΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΤΩΝ ΕΚΠΟΜΠΩΝ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Ούτε η συμφωνία των Παρισίων ούτε η σχετική απόφαση της εικοστής πρώτης διάσκεψης των συμβαλλομένων μερών περιελάμβαναν οποιαδήποτε αναφορά στη διεθνή ναυτιλία και την αεροπορία. Παρά ταύτα, αναμένεται να σημειωθεί πρόοδος σε όλους αυτούς τους τομείς όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών. Στο πλαίσιο του πρωτοκόλλου, σύμφωνα με το Πρωτόκολλο του Κυότο 1997 της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για την Αλλαγή του Κλίματος, για την ρύθμιση αυτών των τομέων, η ευθύνη περιορισμού και μείωσης των διεθνών εκπομπών αεροπορίας και ναυτιλίας ανήκει στον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας και τον IMO.

Έχουν καταβληθεί προσπάθειες κατά τη διάρκεια των ετών από τους δύο οργανισμούς να υιοθετήσουν πολιτικές για τη μείωση των διεθνών εκπομπών για τις οποίες ευθύνονται οι αντίστοιχοι τομείς, αν και με κάποια αργή πρόοδο. Η τρίτη μελέτη του IMO για το φαινόμενο του θερμοκηπίου το 2014 (IMO, 2014c) εκτιμά ότι η διεθνής ναυτιλία έχει εκπέμψει 796 εκατομμύρια τόνους CO₂ το 2012, έναντι 885 εκατομμυρίων τόνων το 2007. Αυτό αντιπροσωπεύει το 2,2% των παγκόσμιων εκπομπών CO₂ το 2012, έναντι του 2,8 % του 2007. Η μελέτη προέβλεπε επίσης ότι οι εκπομπές CO₂ από τη ναυτιλία θα αυξηθούν από 50% σε 250% μέχρι το 2050. Παρόμοιο σενάριο υπάρχει για την αεροπορία (Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, 2013). Έτσι, και οι δύο οργανισμοί, στο πλαίσιο των τρεχουσών πολιτικών, ενδέχεται να μην λαμβάνουν επαρκή μέτρα για τη μείωση των εκπομπών από αυτούς τους τομείς, σύμφωνα με τον στόχο των 1,5° C / 2 ° C της συμφωνίας των Παρισίων . Πρόσφατα, ο Γενικός Γραμματέας των Ηνωμένων Εθνών υπενθύμισε και στους δύο οργανισμούς την επείγουσα ανάγκη αντιμετώπισης της αύξησης των εκπομπών στο πλαίσιο των εντολών τους (IMO, 2016d, Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, 2016).

Στο IMO, η MEPC κατά την εξηκοστή ένατη συνεδρίασή του, εξέτασε ορισμένα έγγραφα σχετικά με ενδεχόμενο στόχο μείωσης για τη διεθνή ναυτιλία, το οποίο, μεταξύ άλλων δράσεων:

- α) Προτείνει ότι ο Οργανισμός θα πρέπει να αναπτύξει μια "Προβλεπόμενη Συνεισφορά του IMO" για τη μείωση του CO₂ συνολικά στον διεθνή ναυτιλιακό τομέα, λαμβάνοντας υπόψη τη Συμφωνία των Παρισίων της εικοστής πρώτης Διάσκεψης των Εμπλεκόμενων Μερών της Σύμβασης-Πλαισίου των Ηνωμένων Εθνών για Κλιματική Αλλαγή (IMO, 2016e) .
- β) Κάλυψε την Επιτροπή να αναπτύξει ένα σχέδιο δράσης για να καθορίσει το δίκαιο μερίδιο της διεθνούς ναυτιλίας στις προσπάθειες της διεθνούς κοινότητας για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων για το φαινόμενο του θερμοκηπίου (IMO, 2016f) .
- γ) Προτάθηκαν τέσσερις βασικοί τομείς στους οποίους έπρεπε να σημειωθεί πρόοδος σε αυτή τη σύνοδο, εάν ο IMO έπρεπε να παραμείνει σχετικός και να ανταποκριθεί καταλλήλως και έγκαιρα στη συμφωνία του Παρισιού: συμφωνία σε σχέδιο δράσης για τον προσδιορισμό του δίκαιου μεριδίου της ναυτιλίας στις μειώσεις των εκπομπών αερίων για το φαινόμενο του θερμοκηπίου, καθώς και τη συνέχιση των εργασιών που οδήγησαν στην αναθεώρηση των απαιτήσεων του Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης της φάσης 2, καθώς και τη συμφωνία για την εκ των προτέρων εξέταση των μέτρων για τα υπάρχοντα πλοία, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων που βασίζονται στην αγορά και την υιοθέτηση ενός διαφανούς παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων (IMO, 2016g) .
- δ) Σχολιάστηκαν οι απόψεις που εκφράζονται στο έγγραφο MEPC 69/7/2 (IMO, 2016στ) σχετικά με το ρόλο της διεθνούς ναυτιλίας στη μείωση των παγκόσμιων εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (IMO, 2016h).

Στο υπόμνημά του που πρότεινε "Προβλεπόμενο IMO Αποφασισμένη συμβολή", το Διεθνές Επιμελητήριο της ναυτιλίας, αντιπροσωπεύοντας την παγκόσμια κοινότητα της ναυτιλίας, σημείωσε ότι η UNCTAD "Επανεξέταση της Ναυτιλίας των μεταφορών 2015" επιβεβαιώνει ότι περισσότερο από το ήμισυ της διεθνούς ναυτιλιακής δραστηριότητας εξυπηρετεί τώρα τις αναπτυσσόμενες οικονομίες, ποσοστό που αναμένεται να αυξηθεί στο μέλλον. Ο ισχυρισμός υποστηρίζει επίσης ότι θα ήταν

ασυμβίβαστο με το «πνεύμα του Παρισιού» και την αρχή των κοινών αλλά διαφοροποιημένων αρμοδιοτήτων που ορίζονται στο άρθρο 2 της Συμφωνίας του Παρισιού να αναμένεται ότι η διεθνής ναυτιλία θα πρέπει να αποκεντρωθεί με τον ίδιο ρυθμό με τον οποίο έχουν αναλάβει τα ανεπτυγμένα έθνη να αποκεντρώσουν τις οικονομίες τους στις προβλεπόμενες εθνικές συνεισφορές τους. Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο πρότεινε επίσης ότι, δεδομένου ότι η έννοια των στόχων μείωσης δεν είχε ακόμη εφαρμοστεί σε μεμονωμένα συμβαλλόμενα μέρη βάσει της Συμφωνίας των Παρισίων ή οποιουδήποτε άλλου βιομηχανικού τομέα, ήταν κατάλληλος ο όρος "Προβλεπόμενη Συνεισφορά IMO". Με τον τρόπο αυτό θα αποφευχθεί το ενδεχόμενο να επιβληθεί κάποιο είδος κυρώσεων για να μην επιτευχθεί οποιοσδήποτε στόχος μείωσης, ένας από τους βασικούς λόγους για την επιτυχία της εικοστής πρώτης διάσκεψης των μερών και η επίτευξη συναίνεσης μεταξύ όλων των εθνών (IMO, 2016e).

5.3.2. ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗ ΑΠΟΔΟΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Όπως αναφέρεται ανωτέρω, ο Δείκτης Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης για τα νέα πλοία και τα συναφή λειτουργικά μέτρα ενεργειακής απόδοσης για τα υπάρχοντα πλοία κατέστη υποχρεωτικός το 2013, με την έναρξη ισχύος των σχετικών τροποποιήσεων του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL. Οι κανονισμοί απαιτούν από τον IMO να επανεξετάσει την κατάσταση των τεχνολογικών εξελίξεων και, εάν κριθεί απαραίτητο, να τροποποιήσει τις χρονικές περιόδους και τις παραμέτρους της γραμμής αναφοράς του Δείκτη Σχεδίασης Ενεργειακής Απόδοσης για τους σχετικούς τύπους πλοίων και τους ρυθμούς μείωσης.

Η MEPC (Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος) κατά την εξηκοστή ένατη συνεδρίασή του εξέτασε μια ενδιάμεση έκθεση της ομάδας ανταπόκρισης της, η οποία έχει αναλάβει την αναθεώρηση του καθεστώτος των τεχνολογικών εξελίξεων που σχετίζονται με την εφαρμογή της φάσης 2 των κανονισμών του Δείκτη Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης. Έδωσε εντολή στην ομάδα να συνεχίσει να εξετάζει την κατάσταση των τεχνολογικών εξελίξεων για τα φορτηγά πλοία roll-on / roll-off, τα επιβατηγά πλοία roll-on / roll-off και να απευθύνει συστάσεις στη MEPC 70 σχετικά με το εάν στις χρονικές περιόδους, οι παράμετροι της γραμμής αναφοράς του Δείκτη Σχεδιασμού Ενεργειακής Απόδοσης για τους σχετικούς

τύπους πλοίων και οι συντελεστές μείωσης (στον κανονισμό 21 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL) πρέπει να διατηρηθούν ή, εάν κριθεί απαραίτητο, να τροποποιηθούν (IMO, 2016i, σελ. 27).

5.3.2.1. *ΤΕΧΝΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ*

Η MEPC συζήτησε τη σημασία της εφαρμογής του ψηφίσματος για την προώθηση της τεχνικής συνεργασίας και της μεταφοράς τεχνολογίας σχετικά με τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων (IMO, 2013, παράρτημα 4). Εξέτασε την έκθεση (IMO, 2015α) η οποία αξιολόγησε τις πιθανές επιπτώσεις και τις επιπτώσεις από την εφαρμογή των «κανονισμών για την ενεργειακή απόδοση των πλοίων» στο κεφάλαιο 4 του παραρτήματος VI της MARPOL, ιδίως για τις αναπτυσσόμενες χώρες, ως μέσο αναγνώρισης μεταφοράς της τεχνολογίας τους και των οικονομικών τους αναγκών. Για παράδειγμα, στην έκθεση διαπιστώθηκε ότι, όπως και σε κάθε νέο κανονισμό, ενδέχεται να χρειαστεί να επικαιροποιηθεί η σχετική εθνική ναυτιλιακή νομοθεσία και να απαιτηθεί κατάρτιση στους αρμόδιους για τον έλεγχο, του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα. Ανέφερε επίσης ότι το επίπεδο συνειδητοποίησης ποικίλλει από περιοχή σε περιοχή, σε περιφέρειες και από χώρα σε χώρα (IMO, 2015α, παράρτημα 1). Επιπλέον, η έκθεση εντόπισε εμπόδια στη μεταφορά τεχνολογίας, ιδίως στα αναπτυσσόμενα κράτη, συμπεριλαμβανομένου του συναφούς κόστους και των πιθανών πηγών χρηματοδότησης για τη στήριξη της μεταφοράς τεχνολογίας σχετικά με τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των πλοίων (IMO, 2015α, παράρτημα 3). Σημείωσε επίσης ότι το έγγραφο οριοθέτησης για την κατάρτιση απογραφής των τεχνολογιών ενεργειακής απόδοσης για τα πλοία (IMO, 2015α, παράρτημα 2) διαβιβάστηκε στο σχέδιο συνεργασίας για την παγκόσμια θαλάσσια συνεργασία στον τομέα της ενεργειακής απόδοσης. Μια πύλη πληροφοριών για τεχνολογίες ενεργειακής απόδοσης για τα πλοία αναπτύχθηκε επίσης ως μέρος του έργου.

Η επιτροπή ενέκρινε ένα πρότυπο συμφωνία για την τεχνολογική συνεργασία για την εφαρμογή των κανονισμών στο κεφάλαιο 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL (IMO, 2015α, παράρτημα 4), το οποίο θα εκδοθεί από τη γραμματεία του IMO ως εγκύκλιος (MEPC.1 / Circ.861), προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρήση του από τα κράτη μέλη. Επίσης, ενέκρινε μια σειρά συστάσεων για την καθοδήγηση και τη συνδρομή των κρατών μελών, της βιομηχανίας και άλλων

οντοτήτων στα κράτη κατά την εφαρμογή των κανονισμών του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της σύμβασης MARPOL (IMO, 2015α, παράρτημα 5).

5.3.2.2. ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΤΕΧΝΙΚΑ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΚΗΣ ΑΠΟΔΟΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η ΜΕΡC ενέκρινε τα σχέδια τροποποίησης του κεφαλαίου 4 του παραρτήματος VI της MARPOL (Σύστημα συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμων πλοίων) (IMO, 2016i, παράρτημα 7), τα οποία θα χρησιμοποιηθούν, μεταξύ άλλων, για την εκτίμηση των εκπομπών CO₂, στην επτακοσιοστή συνάντηση. Οι τροποποιήσεις περιέχουν υποχρεωτικές απαιτήσεις για την καταγραφή και αναφορά δεδομένων σχετικά με την κατανάλωση καυσίμων τους για τα πλοία 5.000 τόνων και άνω, καθώς και πρόσθετα στοιχεία σχετικά με τα πληρεξούσια για τις εργασίες μεταφοράς που πραγματοποιούνται από το πλοίο.

Η ΜΕΡC επιβεβαίωσε τη συμφωνία της ότι, η συλλογή δεδομένων ήταν το πρώτο βήμα σε μια προσέγγιση σε τρία στάδια, ενώ το δεύτερο βήμα είναι η ανάλυση δεδομένων και το τρίτο βήμα είναι η λήψη αποφάσεων σχετικά με τα περαιτέρω μέτρα, εάν υπάρχουν, (IMO, 2016i, σελ. 27 -34).

5.3.2.3. Η ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΚΑΙ Η ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ -Η ΑΤΜΟΣΦΑΙΡΙΚΗ ΡΥΠΑΝΣΗ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η ΜΕΡC συνέχισε τις εργασίες του για την ανάπτυξη κανονισμών για τη μείωση των εκπομπών άλλων τοξικών ουσιών από το καύσιμο πετρελαίου, ιδιαίτερα τα NO_x και SO_x. Μαζί με το CO₂, αυτά συμβάλλουν σημαντικά στην ατμοσφαιρική ρύπανση από τα πλοία και καλύπτονται από το παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL, το οποίο τροποποιήθηκε το 2008 για την εισαγωγή αυστηρότερων ελέγχων των εκπομπών.

5.3.2.4. ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΞΕΙΔΙΩΝ ΤΟΥ ΑΖΩΤΟΥ

Έχουν θεσπιστεί μέτρα στον IMO, τα οποία απαιτούν από τα πλοία να παράγουν σταδιακά εκπομπές NO_x κάτω από ορισμένα επίπεδα. Οι απαιτήσεις για τον έλεγχο των NO_x ισχύουν για εγκατεστημένους θαλάσσιους πετρελαιοκινητήρες ισχύος

άνω των 130 kW και διαφορετικά επίπεδα (βαθμίδες) ελέγχου ισχύουν με βάση την ημερομηνία κατασκευής του πλοίου. Τα όρια κατηγορίας III που ισχύουν σε περιοχές ελέγχου των εκπομπών, για πλοία κατασκευασμένα από την 1η Ιανουαρίου 2016 και μετά, είναι σχεδόν 70% χαμηλότερα από αυτά της προηγούμενης βαθμίδας II. Έτσι, η εφαρμογή αυτών των ορίων θα απαιτούσε την εγκατάσταση πρόσθετης δαπανηρής τεχνολογίας, συμπεριλαμβανομένης της καταλυτικής μείωσης και εξαντλητικών συστημάτων κυκλοφορίας αερίου. Εκτός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών που έχουν οριστεί για τον έλεγχο των NOx, ισχύουν τα όρια της κατηγορίας II, που απαιτούνται για τους θαλάσσιους ντιζελοκινητήρες που είναι εγκατεστημένοι σε πλοία και έχουν κατασκευαστεί από την 1η Ιανουαρίου 2011 ή αργότερα.

Η MEPC συνέχισε την εξέταση θεμάτων που σχετίζονται με τις προοδευτικές μειώσεις των εκπομπών NOx από τους κινητήρες των πλοίων και ενέκρινε ιδίως τις τροποποιήσεις της MARPOL και του Τεχνικού Κώδικα NOx 2008, οι οποίες αναμένεται να τεθούν σε ισχύ την 1η Σεπτεμβρίου 2017, και συγκεκριμένα:

- Τροποποιήσεις του κανονισμού 13 του παραρτήματος VI της MARPOL (απαιτήσεις εγγραφής για τη λειτουργική συμμόρφωση με τις περιοχές ελέγχου των εκπομπών NOx tier III) (IMO, 2016i, παράρτημα 2).
- Τροποποιήσεις στον τεχνικό κώδικα NOx 2008 (δοκιμές κινητήρων αερίου και διπλού καυσίμου) (IMO, 2016i, παράρτημα 3).

5.3.2.5. *ΕΚΠΟΜΠΕΣ ΟΞΕΙΔΙΩΝ ΤΟΥ ΘΕΙΟΥ*

Από την 1η Ιανουαρίου 2012, το παράρτημα VI της σύμβασης MARPOL θέσπισε μειωμένα κατώτατα όρια SOx για τα καύσιμα θαλάσσιων πλοίων, με το παγκόσμιο όριο θείου μειωμένο από 4,5% (45.000 μέρη ανά εκατομμύριο (ppm)) σε 3,5% (35.000 ppm), εκτός των περιοχών ελέγχου των εκπομπών. Το παγκόσμιο όριο θείου αναμένεται να μειωθεί περαιτέρω σε 0,5% (5.000 ppm) από το 2020. Ανάλογα με το αποτέλεσμα μιας μελέτης διαθεσιμότητας καυσίμου του IMO, η οποία θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2018, η απαίτηση αυτή θα μπορούσε να αναβληθεί έως το 2025. Στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών όπου ισχύουν αυστηρότεροι έλεγχοι για τις εκπομπές SOx, η περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου δεν πρέπει να υπερβαίνει το 0,1% (1 000 ppm) από την 1η Ιανουαρίου 2015. Για να ανταποκριθούν στις νέες αυτές απαιτήσεις, οι πλοιοκτήτες και οι φορείς εκμετάλλευσης υιοθετούν ποικίλες

στρατηγικές, συμπεριλαμβανομένης της μετάβαση στο υγροποιημένο φυσικό αέριο άλλα και σε καύσιμα χαμηλής περιεκτικότητας σε θείο.

Οι ειδικοί προτείνουν ότι οι εφοπλιστές θα πρέπει να προετοιμαστούν για μια προθεσμία μέχρι το 2020. Για παράδειγμα, ανεξάρτητα από τα αποτελέσματα του IMO, ισχύουν ήδη κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που περιορίζουν το θείο στα καύσιμα στο 0,5% στα ευρωπαϊκά ύδατα, από την 1η Ιανουαρίου 2020 (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2012). Έχει επίσης αναφερθεί ότι από την 1η Ιανουαρίου 2016, σε ορισμένους βασικούς λιμένες της Κίνας, ισχύει ένα εθελοντικό όριο μείωσης του θείου σε ποσοστό 0,5%, το οποίο θα καταστεί υποχρεωτικό στα λιμάνια από την 1η Ιανουαρίου 2017 και στη συνέχεια θα επεκταθεί στις περιοχές ελέγχου των εκπομπών 1η Ιανουαρίου 2019 (Lloyd's List, 2016f, Fairplay, 2016a).

Οι κατευθυντήριες γραμμές του 2010 για την παρακολούθηση της μέσης παγκόσμιας περιεκτικότητας σε θείο των μαζούτ που παραδίδονται προς χρήση στα πλοία (IMO, 2010, παράρτημα I) προβλέπουν τον υπολογισμό ενός κυλιόμενου μέσου όρου της περιεκτικότητας σε θείο για μια τριετή περίοδο. Ο κυλιόμενος μέσος όρος με βάση τη μέση περιεκτικότητα σε θείο που υπολογίζεται για τα έτη 2013-2015 είναι 2,45% για τα υπολείμματα καυσίμων και 0,11% για τα καύσιμα απόσταξης (IMO, 2014d, 2015b και 2016j). Μετά τη συζήτηση, η MEPC προέβη στα ακόλουθα βήματα:

- Έγκριση τροποποιήσεων των κατευθυντήριων γραμμών του 2010 για την παρακολούθηση της μέσης παγκόσμιας περιεκτικότητας σε θείο των μαζούτ που παραδίδονται για χρήση σε πλοία (IMO, 2016i, παράρτημα 6).
- Συμφωνήθηκε να ξεκινήσει η αναθεώρηση των κατευθυντήριων γραμμών για την έγκριση συστημάτων απομάκρυνσης θείου από καυσαέρια (scrubbers) (IMO, 2016i, σελ. 59).

5.3.2.6. ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ Ε.Ε.

Η ΕΕΕ επαναλαμβάνει την ανάγκη να αποφευχθεί η λήψη μονομερών ή περιφερειακών μέτρων για την αντιμετώπιση των εκπομπών των θαλάσσιων και αεροπορικών μεταφορών και τονίζει ότι το θέμα θα πρέπει να εξεταστεί σε πολυμερές επίπεδο μέσω των Ηνωμένων Εθνών, του IMO και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization - ICAO). Σε αυτό το πλαίσιο, η ναυτιλία, όπου ο τομέας των μεταφορών μπαλκ / τραμπ αποτελεί πάνω από

το 80% των θαλάσσιων μεταφορών ανά τόνο-μίλι, θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως τομέας που εξυπηρετεί κυρίως αναπτυσσόμενες οικονομίες. Οι θαλάσσιες και εναέριες μεταφορές είναι εκ των πραγμάτων οι μόνοι τομείς δέσμιοι των ορυκτών καυσίμων. Όλες οι χερσαίες βιομηχανίες, η παραγωγή βιομηχανικών προϊόντων, η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας, η μεταποίηση και άλλες δραστηριότητες, έχουν εναλλακτικές λύσεις. Η ναυτιλία επομένως, σύμφωνα με το πνεύμα της Συμφωνίας COP 21 και τους στόχους της, πρέπει να συγκαταλέγεται μεταξύ των τελευταίων τομέων που θα απεξαρτηθούν από τους υδρογονάνθρακες (Figure 8). Ο IMO έχει ήδη αναπτύξει την πρώτη παγκόσμια νομικά δεσμευτική συμφωνία του είδους της στον τομέα των μεταφορών για τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα. Κανονισμοί τεχνικής και λειτουργικής φύσης για το Σχεδιαστικό Δείκτη Ενεργειακής Απόδοσης (EEDI) και τα Σχέδια Ενεργειακής Διαχείρισης Πλοίων (SEEMP) τέθηκαν σε ισχύ από τον Ιανουάριο του 2013 και περαιτέρω πρωτοβουλίες έχουν αναληφθεί. Επομένως, ο IMO βρίσκεται στην πρώτη γραμμή αυτής της περιβαλλοντικής προσπάθειας παρά την αντίθετη κοινή εντύπωση.

Ο ευρωπαϊκός Κανονισμός για την Παρακολούθηση, την Υποβολή Εκθέσεων και την Επαλήθευση Εκπομπών (Monitoring, Reporting and Verification - MRV), ο οποίος είναι σε ισχύ από την 1/7/2015, είναι υποχρεωτικός για όλα τα πλοία που καταπλέουν σε ευρωπαϊκούς λιμένες από την 1/1/2018 και θα απαιτήσει όλα τα πλοία άνω των 5.000 gt να τηρούν ένα εγκεκριμένο σχέδιο παρακολούθησης εκπομπών. Η συμμόρφωση με τον ευρωπαϊκό Κανονισμό MRV αναμένεται να οδηγήσει σε δείκτη ενεργειακής απόδοσης για κάθε πλοίο, ο οποίος είναι ένα ιδιαίτερα προβληματικό σύστημα με πολλές ενδεχόμενες ανισότητες και στρεβλώσεις ειδικά για πλοία που δραστηριοποιούνται στις μεταφορές μπαλκ / τραμπ. Δεδομένου ότι ο IMO (Σύνοδος MEPC, 1822/4/2016) αποφάσισε την καθιέρωση υποχρεωτικού παγκόσμιου συστήματος συλλογής δεδομένων για την κατανάλωση καυσίμων πλοίων (παγκόσμιο MRV), απόφαση που επικροτεί η ΕΕΕ, ένα περιφερειακό σύστημα της Ε.Ε. είναι απολύτως ανεπιθύμητο όπως και η εφαρμογή ενός Συστήματος Εμπορίας Εκπομπών (Emissions Trading Scheme - ETS) επί της διεθνούς ναυτιλίας. Η ΕΕΕ από κοινού με τους διεθνείς οργανισμούς ναυτιλίας επιβεβαιώνει τη δέσμευση και τη συνεχιζόμενη υποστήριξη της προς τον IMO σε σχέση με την «Προσέγγιση Τριών Βημάτων»: συλλογή δεδομένων, ανάλυση δεδομένων, που ακολουθείται από την απόφαση περί περαιτέρω μέτρων, αν χρειασθούν. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο ευρωπαϊκός Κανονισμός

περιλαμβάνει ρήτρα ευθυγράμμισης του συστήματος MRV της Ε.Ε. με το σύστημα συλλογής δεδομένων καυσίμων πλοίων του IMO, αναμένεται τώρα ότι ο Ευρωπαϊκός Κανονισμός θα ευθυγραμμιστεί, όπως προβλέπεται, με το παγκόσμιο σύστημα.

Η ΕΕΕ αντιτίθεται σε απόλυτους στόχους μείωσης των εκπομπών CO₂ ή περιορισμούς (caps) επειδή αποτελούν συνήθως το πρώτο βήμα για την επιβολή ενός ETS. Εάν απαιτηθούν αγοροκεντρικά μέτρα (Market Based Measures - MBMs) για την ελάφρυνση των εκπομπών CO₂, η σταθερή προτίμηση της διεθνούς ναυτιλίας είναι υπέρ της επιβολής ενός τέλους επί του ναυτιλιακού καυσίμου / ταμείου αποζημιώσεων που θα διαχειρίζεται ο IMO, βασιζόμενου στην κατανάλωση καυσίμων, αντί για ένα ETS και / ή ένα υποχρεωτικό πρότυπο ενεργειακής απόδοσης για κάθε πλοίο.

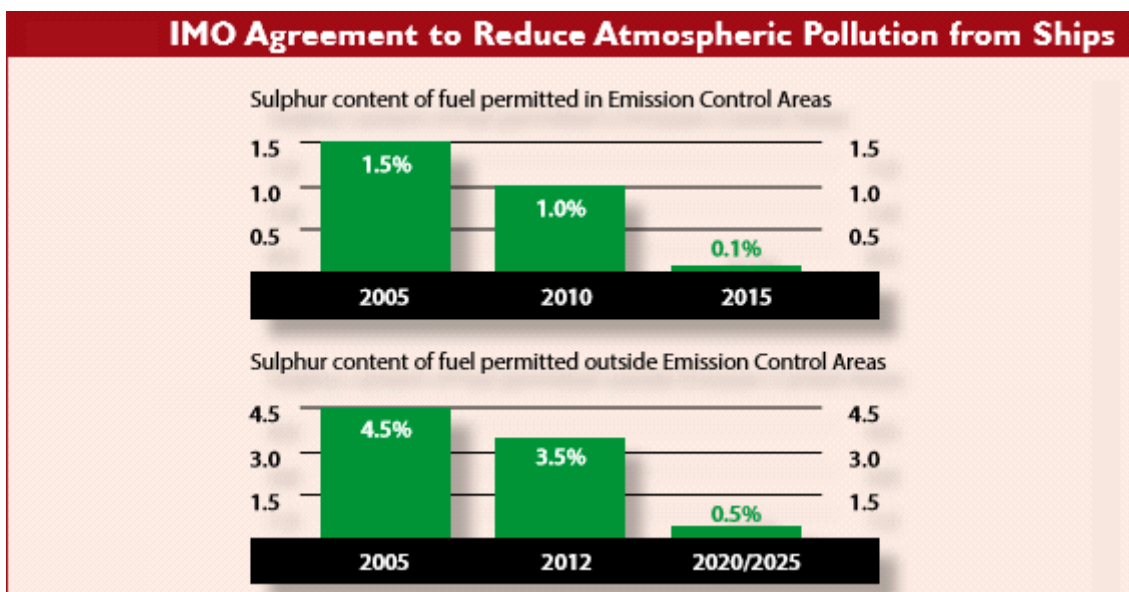
Ένα διεθνές σύστημα επιβολής τέλους είναι πιο απλό στη δομή και λειτουργία του, προβλέψιμο και διαφανές όσον αφορά στην οικονομική επιβάρυνση του πλοίου και ουδέτερο όσον αφορά στην στρέβλωση του ανταγωνισμού. Αυτές είναι οι βασικές προκλήσεις όσον αφορά στην πίεση που ασκείται επί της ναυτιλίας και επί του IMO για να συμβάλλουν ενεργά στην αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής ειδικά μετά την επίτευξη συμφωνίας στην πρόσφατη Συνδιάσκεψη COP 21. Επίσης, το σύστημα επιβολής τέλους είναι πιο κατάλληλο για το επιχειρηματικό μοντέλο που επικρατεί κυρίως στον τομέα των μεταφορών μπαλκ / τραμπ και βασίζεται σε συμβάσεις χρονοναύλωσης, όπου ο ναυλωτής και όχι ο πλοιοκτήτης είναι αυτός που αποφασίζει τη διαδρομή και την ταχύτητα της υπηρεσίας του ναυλωμένου πλοίου και αυτός που αγοράζει τα απαραίτητα καύσιμα.

Εκπομπές SO_x:

Η ΕΕΕ επικροτεί την απόφαση του IMO (2015) να διεξαγάγει νωρίτερα, το 2016 (αντί του 2018), τη μελέτη διαθεσιμότητας καυσίμων με 0,5% περιεκτικότητα σε θείο, σε επαρκείς ποσότητες για το 2020. Η μελέτη θα μπορούσε να παράσχει πληροφορίες για τις βιομηχανίες (π.χ. επιχειρήσεις λιανικής και διανομής από τα διυλιστήρια προς τους προμηθευτές), προκειμένου να εντοπιστούν το δυνατό νωρίτερα αναγκαία μέτρα ώστε να εξασφαλιστεί η διαθεσιμότητα συμμορφούμενων καυσίμων. Για το σκοπό αυτό, η ναυτιλία αναζητά μία πρόωπη απόφαση του IMO σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής του παγκόσμιου ορίου του θείου. Επιπλέον, η ΕΕΕ υποστηρίζει τον υψηλό βαθμό συμμόρφωσης των πλοίων σχετικά με την εφαρμογή της χρήσης καυσίμου με περιεκτικότητα σε θείο 0,1% από 1/1/2015 στις Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών Θείου

(Sulphur Emissions Control Areas - SECAs) (Figure 9). Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕΕ παρακολουθεί με ανησυχία τις επικείμενες νέες Περιοχές Ελέγχου Εκπομπών (ECAs) που έχουν ανακοινωθεί μονομερώς από το Χονγκ Κονγκ και την Κίνα, με ισχύ από 1/1/2016 και 1/4/2016 αντίστοιχα. Η δημιουργία νέων ECAs μονομερώς θα πρέπει να αποφεύγεται και η ενδεχόμενη ανάγκη δημιουργίας τους θα πρέπει να αποδεικνύεται σύμφωνα με τις Κατευθυντήριες Γραμμές και διαδικασίες του ΙΜΟ.

Πίνακας 5.1.



Πηγή: www.ics-shipping.org/shipping-facts/environmental-performance

5.3.2.7. ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ

Η ΜΕΡC εξέτασε μια έκθεση της ομάδας ανταπόκρισης (Correspondence Group) για την ποιότητα του πετρελαίου εσωτερικής καύσης (ΙΜΟ, 2016k και 2016l), η οποία καθιερώθηκε για να εξετάσει πιθανά μέτρα ελέγχου ποιότητας πριν από την παράδοση του σε πλοίο. Η ΜΕΡC συζήτησε τρεις πτυχές του ενδεχόμενου σχεδίου καθοδήγησης σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές για τους προμηθευτές καυσίμων, τους αγοραστές / χρήστες πετρελαίου και τα κράτη μέλη / παράκτια κράτη και ανέθεσε στην ομάδα να συνεχίσει τις εργασίες της.

Η ΜΕΡC συζήτησε επίσης τη συνεχιζόμενη αναθεώρηση από τη γραμματεία του ΙΜΟ σχετικά με τη διαθεσιμότητα κατάλληλων καυσίμων για την κάλυψη της συνολικής απαίτησης ότι η περιεκτικότητα σε θείο του πετρελαίου που χρησιμοποιείται στα πλοία δεν πρέπει να ξεπερνά το 0,5% από την 1η Ιανουαρίου 2020. Η ΜΕΡC

συμφώνησε καταρχήν ότι μια τελική απόφαση σχετικά με την ημερομηνία εφαρμογής του συνολικού ορίου του 0,5% θα πρέπει να ληφθεί στο MEPC 70, έτσι ώστε οι ναυτιλιακές διοικήσεις και η βιομηχανία να μπορούν να προετοιμαστούν αναλόγως.

5.3.2.8. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΕΡΜΑΤΟΣ

Παρά την πληθώρα των πρόσφατων κυρώσεων της Διεθνούς Σύμβασης (ΔΣ) περί Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος (BWM), η διαδικασία επαλήθευσης του κριτηρίου χωρητικότητας του παγκόσμιου στόλου κατέστησε σαφές ότι δε θα τεθεί σε ισχύ μέχρι το 2017. Τα κύρια εμπόδια της κύρωσης από σημαντικά κράτη σημαίας είναι η έλλειψη εγκεκριμένων τεχνολογιών στις ΗΠΑ και ιδιαίτερα η έλλειψη εναρμονισμένης διαδικασίας δειγματοληψίας / δοκιμών για τα Συστήματα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος (Ballast Water Management Systems – BWMS). Αυτό, σε συνδυασμό με την προφανή επικείμενη κύρωση της Σύμβασης BWM του IMO, έχουν δημιουργήσει μια αδιανόητη κατάσταση για τη ναυτιλία.

Η δημιουργία ενός οδικού χάρτη του IMO (Μάιος 2015) όπως προτάθηκε από το ICS και υποστηρίχθηκε ενεργά από την ΕΕΕ, άνοιξε το δρόμο για την εισαγωγή των τροποποιήσεων στους κανονισμούς που είναι συμβατές με την αρχή της μη ποινικοποίησης των επιχειρήσεων που έχουν ήδη εγκαταστήσει συστήματα διαχείρισης έρματος εγκεκριμένου τύπου IMO.

Η αποδοχή «Συστημάτων Εναλλακτικής Διαχείρισης» (Alternate Management Systems - AMS) από τις ΗΠΑ θα μεταθέσει το πρόβλημα στο μέλλον. Η παρούσα αδυναμία των συστημάτων Ultraviolet (UV) να λάβουν έγκριση τύπου στις ΗΠΑ είχε ως αποτέλεσμα την ανυπαρξία εγκεκριμένων συστημάτων διαχείρισης έρματος στην αγορά στο τέλος του 2015. Αυτό προξενεί εύλογη ανησυχία στους διαχειριστές πλοίων που προσεγγίζουν σε λιμένες των ΗΠΑ. Η εγκατάσταση εξοπλισμού εγκεκριμένου μόνο από τον IMO δεν έχει νόημα για πολλούς εφοπλιστές που πρέπει να έχουν πρόσβαση στην αγορά των ΗΠΑ. Παρά ταύτα, η ΕΕΕ επικροτεί την απόφαση της Αμερικανικής Ακτοφυλακής (United States Coast Guard - USCG) να απλοποιήσει τη διαδικασία αίτησης με την οποία ένας διαχειριστής πλοίου μπορεί να ζητήσει παράταση της ημερομηνίας συμμόρφωσής του σχετικά με την επεξεργασία του θαλάσσιου έρματος, καθώς και τη διευκρίνιση του όρου «πρώτος προγραμματισμένος δεξαμενισμός» για τους σκοπούς του κανόνα επεξεργασίας θαλάσσιου έρματος.

Κινητήρια δύναμη των εξελίξεων στις ΗΠΑ για τα προσεχή τρία χρόνια θα αποτελέσει η συμμόρφωση της Υπηρεσίας Προστασίας Περιβάλλοντος (Environmental Protection Agency - EPA) με την απόφαση του Ομοσπονδιακού Εφετείου (2015) σχετικά με την αναθεώρηση της Γενικής Άδειας Πλοίου (Vessel General Permit – VGP), 2013. Σύμφωνα με το αναθεωρημένο VGP, είναι εύλογο να προσδοκάται ότι θα παρασχεθούν κατάλληλες εγκαταστάσεις υποδοχής θαλάσσιου έρματος στα ποντοπόρα πλοία όταν προσεγγίζουν σε λιμένες των ΗΠΑ. Ενόψει του γεγονότος ότι η ανάγκη μετασκευής του παγκόσμιου στόλου με συστήματα Διαχείρισης Θαλάσσιου Έρματος δε θα επιτευχθεί τα προσεχή πέντε χρόνια, η ΕΕΕ προβλέπει μία παράταση της περιόδου προσαρμογής.

5.3.2.9. *ΝΟΜΙΚΑ ΔΕΣΜΕΥΤΙΚΟ ΜΕΣΟ ΒΑΣΕΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ*

Αξίζει να σημειωθεί ότι γίνονται συνεχιζόμενες εργασίες προς την κατεύθυνση της ανάπτυξης διεθνούς νομικά δεσμευτικού μέσου στο πλαίσιο της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας σχετικά με τη διατήρηση και την αειφόρο χρήση της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλομορφίας περιοχών πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας. Οι διαπραγματεύσεις εξετάζουν τα θέματα που εντοπίστηκαν σε δέσμη μέτρων που συμφωνήθηκε το 2011, συμπεριλαμβανομένης της «διατήρησης και βιώσιμης χρήσης της θαλάσσιας βιοποικιλότητας των περιοχών πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας, ειδικότερα μαζί και στο σύνολο των θαλάσσιων γενετικών πόρων, συμπεριλαμβανομένων των ερωτήσεων σχετικά με την κατανομή των οφελών, μέτρων, όπως τα εργαλεία διαχείρισης βάσει περιοχής, συμπεριλαμβανομένων των θαλάσσιων προστατευόμενων περιοχών, οι εκτιμήσεις περιβαλλοντικών επιπτώσεων, η ανάπτυξη ικανοτήτων και η μεταφορά της θαλάσσιας τεχνολογίας". Όλα αυτά είναι θέματα που ενδιαφέρουν τις αναπτυσσόμενες χώρες. Μια σημαντική αρχή που θεσπίστηκε στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, το παγκόσμιο νομικό πλαίσιο για όλες τις δραστηριότητες που σχετίζονται με τις θάλασσες, είναι η ελευθερία της ανοικτής θάλασσας (τμήματα της θάλασσας πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας), τόσο για τα παράκτια όσο και για τα νησιωτικά κράτη. Ωστόσο, η ελευθερία αυτή υπόκειται σε ορισμένους όρους, όπως καθορίζονται από τους σχετικούς κανόνες του διεθνούς δικαίου, συμπεριλαμβανομένης της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας. Για παράδειγμα, όταν ασκούν διάφορες δραστηριότητες στην ανοικτή

θάλασσα, τα κράτη πρέπει να εξετάζουν, μεταξύ άλλων θεμάτων, τις θέσεις άλλων ενδιαφερομένων κρατών και άλλα συμφέροντα, συμπεριλαμβανομένης της βιώσιμης χρήσης των έμβιων πόρων και της προστασίας του περιβάλλοντος. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, το καθεστώς της κοινής κληρονομιάς της ανθρωπότητας εφαρμόζεται στον βυθό της θάλασσας πέρα από τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας. Αυτό σημαίνει ότι οι πόροι που βρίσκονται εκεί θα χρησιμοποιηθούν προς όφελος της ανθρωπότητας στο σύνολό της, με ιδιαίτερη προσοχή στα συμφέροντα και στις ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών. Οι γενετικοί πόροι είναι εμπορικά πολύτιμοι και η εκμετάλλευσή τους μπορεί στο εγγύς μέλλον να γίνει μια πολλά υποσχόμενη δραστηριότητα που υπερβαίνει τα όρια της εθνικής δικαιοδοσίας. Ωστόσο, ούτε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ούτε η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Βιοποικιλότητα (1992) παρέχουν οποιοδήποτε ειδικό νομικό πλαίσιο σχετικά με το διεθνές καθεστώς που εφαρμόζεται στους γενετικούς πόρους σε περιοχές πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας. Ως εκ τούτου, πρέπει ένα νέο μέσο να αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης. Επιπλέον, όσον αφορά τον επιμερισμό των οφελών και την ανάπτυξη ικανοτήτων, είναι σημαντικό να ληφθούν υπόψη κατά την εκπόνηση του μέσου οι ιδιαίτερες προκλήσεις και ανάγκες των αναπτυσσόμενων χωρών, ιδίως των μικρών αναπτυσσόμενων νησιωτικών κρατών και των λιγότερο ανεπτυγμένων χωρών.

5.3.2.10. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΟΣΟΝ ΑΦΟΡΑ ΤΗ ΔΙΕΘΝΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΖΗΜΙΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΔΕΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΚΙΝΔΥΝΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΟΥΣΙΩΝ, 1996, ΟΠΩΣ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΗΚΕ ΑΠΟ ΤΟ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΟ ΤΟΥ 2010

Με περισσότερους από 200 εκατομμύρια τόνους χημικών ουσιών που διακινούνται ετησίως από δεξαμενόπλοια, ο αριθμός των πλοίων που μεταφέρουν επικίνδυνα επιβλαβή φορτία ουσιών αυξάνεται σταθερά, όπως και ο κίνδυνος σχετικών ατυχημάτων. Ενώ είναι σαφώς σημαντικό να εξασφαλιστεί ότι όσοι έχουν υποστεί ζημιές που προκλήθηκαν από επικίνδυνα επιβλαβή φορτία ουσιών να έχουν πρόσβαση σε ένα συνολικό διεθνές καθεστώς ευθύνης και αποζημίωσης (IMO, 2016n), ακόμη δεν υπάρχει καμία σχετική διεθνής σύμβαση. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ευθύνη και την Αποζημίωση για ζημιές που Συνδέονται με τη Θαλάσσια Μεταφορά Επικίνδυνων και

Επιβλαβών Ουσιών (Σύμβαση HNS), που αρχικά εγκρίθηκε το 1996, τροποποιήθηκε το 2010 σε μια προσπάθεια να ξεπεραστούν ορισμένα αντιληπτά εμπόδια στην επικύρωσή της. Ωστόσο, παρά την αναγνωρισμένη σημασία ενός διεθνούς καθεστώτος ευθύνης και αποζημίωσης επικίνδυνων επιβλαβών ουσιών που μεταφέρονται δια θαλάσσης, μέχρι σήμερα κανένα κράτος δεν έχει επικυρώσει τη σύμβαση HNS, εφεξής (Hazardous and Noxious Substances («HNS/ΕΕΟ»)), όπως τροποποιήθηκε το 2010, και δεν είναι σαφές εάν και πότε θα τεθεί σε ισχύ. Αυτό αφήνει ένα σημαντικό κενό στο πλαίσιο της αποζημίωσης και γενικότερα της παγκόσμιας ευθύνης, ενώ παράλληλα εφαρμόζεται ένα ολοκληρωμένο και ισχυρό καθεστώς διεθνούς ευθύνης και αποζημίωσης όσον αφορά τη ρύπανση πετρελαίου από τα πετρελαιοφόρα (Διεθνές Καθεστώς Αποζημίωσης Πετρελαϊκών Αποβλήτων), καθώς και όσον αφορά τη ρύπανση από πετρέλαιο καυσίμων από πλοία εκτός των πετρελαιοφόρων (Διεθνής Σύμβαση για την Αστική Ευθύνη για Ζημίες από τη Ρύπανση από τα Καύσιμα των Πλοίων, 2001).

Κατά την 103η σύνοδό του (8-10 Ιουνίου 2016), η Νομική Επιτροπή του ΙΜΟ ενθάρρυνε όλα τα κράτη να εξετάσουν το συντομότερο δυνατόν να προσχωρήσουν στη σύμβαση HNS 2010, προκειμένου να τεθεί σε ισχύ (ΙΜΟ, 2016m).

5.3.2.11. ΕΥΘΥΝΗ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΣΥΝΟΡΙΑΚΕΣ ΖΗΜΙΕΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΚΑΙ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΑΝΟΙΚΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Όπως επισημάνθηκε επίσης στην Επανεξέταση των Θαλάσσιων Μεταφορών το 2015, η υπεράκτια έρευνα πετρελαίου χαρακτηρίζεται από ιδιαίτερες τεχνικές, ασφάλεια και επιχειρησιακές προκλήσεις, οι οποίες αυξάνονται σε περιοχές επιρρεπείς σε σεισμούς. Ενδεχόμενες καταστροφικές συνέπειες ενδέχεται να προκύψουν από τα σχετικά περιστατικά ρύπανσης από πετρέλαιο, τόσο από οικονομικής άποψη όσο και από πλευράς επιπτώσεων στη θαλάσσια βιοποικιλότητα και την υγεία των οικοσυστημάτων, ιδίως σε ευαίσθητα θαλάσσια περιβάλλοντα όπως η Αρκτική. Ωστόσο, προς το παρόν δεν υπάρχει κανένα διεθνές νομικό μέσο που να προβλέπει ευθύνη και αποζημίωση σε περιπτώσεις τυχαίων ή λειτουργικών πετρελαιοκηλίδων.

Πρόσφατα περιστατικά σε υπεράκτιες πλατφόρμες, όπως τον Αύγουστο του 2009 για την Μοντάρα που βρίσκεται στην αποκλειστική οικονομική ζώνη της Αυστραλίας,

προκλήθηκε πετρελαιοκηλίδα που έφτασε στις ακτές της Αυστραλίας και της Ινδονησίας, καθώς και στην πλατφόρμα γεώτρησης Deepwater Horizon στον Κόλπο του Μεξικού, τον Απρίλιο του 2010, η οποία ανατινάχθηκε και σκότωσε 11 μέλη του πληρώματος καθώς τραυμάτισε και άλλους αφού προκάλεσε διαρροή 4 εκατομμυρίων βαρελιών πετρελαίου στα ύδατα του Κόλπου, τονίζοντας έτσι την σημαντική ανάγκη αποτελεσματικής ρύθμισης των σχετικών ζητημάτων ευθύνης. Δεδομένου ότι δεν υπάρχει κανένα σχετικό διεθνές νομικό μέσο, η ανάγκη για ένα τέτοιο μέσο εξετάστηκε στη νομική επιτροπή του IMO από το 2011 και επαναλήφθηκε στην 103η σύνοδο της επιτροπής.

Η επιτροπή υπενθύμισε τη σύστασή που έχει κάνει, ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να στείλουν παραδείγματα υφιστάμενων διμερών και περιφερειακών συμφωνιών στη γραμματεία του IMO. Στο πλαίσιο αυτό, σημείωσε ένα έγγραφο (IMO, 2016o) όπου παρουσιάστηκαν δύο παραδείγματα περιφερειακών συμφωνιών που είχαν παρασχεθεί από ένα κράτος μέλος, καθώς και το αναθεωρημένο σχέδιο καθοδήγησης για διμερείς / περιφερειακές ρυθμίσεις ή συμφωνίες για ζητήματα ευθύνης και αποζημίωσης που συνδέονται με διασυνοριακές ζημίες από πετρελαϊκή ρύπανση που οφείλονται σε δραστηριότητες εκμετάλλευσης και εκμετάλλευσης ανοικτής θάλασσας (IMO 2016p, παράρτημα), η οποία περιελάμβανε μια εισαγωγή και παραδείγματα στοιχείων που μπορούν να συμπεριληφθούν ή / και να ληφθούν υπόψη κατά τη διαπραγμάτευση διμερών / περιφερειακών συμφωνιών ή συμφωνιών ή κατά την ανάπτυξη ή την αναθεώρηση του εθνικού δικαίου.

Μετά τη συζήτηση, η Νομική Επιτροπή επανέλαβε την άποψή της ότι δεν υπήρχε επιτακτική ανάγκη να αναπτυχθεί ένα διεθνές μέσο για την πρόβλεψη ευθύνης και αποζημίωσης για τη διασυνοριακή ρύπανση που προκλήθηκε από δραστηριότητες εκμετάλλευσης και εκμετάλλευσης ανοικτής θάλασσας. Η νομική επιτροπή του IMO υποστηρίζει ότι θα πρέπει να συνεχιστεί η ανάπτυξη κατευθυντήριων γραμμών για τις διμερείς ή περιφερειακές συμφωνίες (IMO, 2016m, σελ. 19-20).

Ενώ σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, την παγκόσμια σύμβαση-πλαίσιο, είναι συνήθως ευθύνη των παράκτιων κρατών να υιοθετήσουν κατάλληλη νομοθεσία όσον αφορά τη ρύπανση από δραστηριότητες θαλάσσιου βυθού, τους εκτεταμένους κινδύνους που συνδέονται με την υπεράκτια έρευνα πετρελαίου αλλά οι σημαντικές δυνατότητες για εκτεταμένη διασυνοριακή ρύπανση υπογραμμίζουν την ανάγκη για ένα καθεστώς διεθνούς ευθύνης

και αποζημίωσης. Ενώ η απροθυμία του IMO να αντιμετωπίσει το ζήτημα φαίνεται να συνδέεται με την εντολή του, η οποία επικεντρώνεται στη ρύπανση από πλοία (IMO, 2014e), η συνεχιζόμενη απουσία διεθνούς καθεστώτος ευθύνης αφήνει σημαντικό κενό στο διεθνές νομικό πλαίσιο και ανησυχία, ιδίως για τις δυνητικά επηρεαζόμενες αναπτυσσόμενες χώρες.

5.3.2.12. IMO / ΠΡΟΤΥΠΑ ΒΑΣΕΙ ΣΤΟΧΩΝ (GBS) - IACS / ΚΟΙΝΟΙ ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΕΣ (CSR)

Η θεσμοθέτηση ενός σαφούς περιγράμματος λειτουργικών απαιτήσεων βασιζόμενων σε συγκεκριμένους στόχους που θα πρέπει να πληρούνται από τους κανόνες σχεδίασης / ναυπήγησης των νηογνομόνων, κυρίως μελών της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) (Common Structural Rules - CSR) είναι μία πρωτοβουλία υποστηριζόμενη εξ αρχής από την ΕΕΕ. Αποσκοπεί στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων ήδη από το πρώτο στάδιο, δηλαδή, της σχεδίασης και κατασκευής τους, ώστε να είναι κατάλληλα για τον στόχο τους και εύρωστα για να επιτελούν τις ανά τον κόσμο δραστηριότητές τους. Η πρωτοβουλία αυτή προσυπεγράφη από την Ελλάδα και τις Μπαχάμες και υποστηρίχθηκε στον IMO από πληθώρα κρατών με ισχυρή ναυτιλία. Τελικά, η πρωτοβουλία ευοδώθηκε με την ένταξη των Προτύπων Βάσει Στόχων για δεξαμενόπλοια και φορτηγά μεταφοράς χύδην φορτίου (Goal-based Ship Construction Standards for Bulk Carriers and Oil Tankers - GBS) στη ΔΣ για την Προστασία της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea - SOLAS).

Ενόψει της ολοκλήρωσης εντός του 2016 του ελέγχου των κανόνων αυτών από ομάδα ελεγκτών του IMO (GBS auditors), η ΕΕΕ συμμετείχε στην προσπάθεια βελτίωσής τους και εναρμόνισής τους σε ένα κοινό πλαίσιο κανόνων ναυπήγησης δεξαμενοπλοίων και φορτηγών μεταφοράς χύδην ξηρού φορτίου (Harmonized Common Structural Rules, H-CSR), στο οποίο θα ήταν δυνατή η μεταγενέστερη ένταξη και άλλων κατηγοριών πλοίων. Τοιουτοτρόπως, κλείνει μία διαδικασία δεκαπέντε ετών με τη συνεχή συμμετοχή και υποστήριξη της ΕΕΕ.

Πέραν των διμερών σχέσεων που αναπτύχθηκαν με τα περισσότερα μέλη του IACS και των υποβληθεισών προτάσεων στον IACS, άρχισε συστηματική ανταλλαγή απόψεων μεταξύ εκπροσώπων του IACS και ICS (με συμμετοχή της ΕΕΕ). Στο πλαίσιο ενός αξιόλογου και χρήσιμου διαλόγου, θα επιταχυνθεί η ενσωμάτωση όσο το δυνατόν

περισσότερων βελτιώσεων στους κανόνες H-CSR μέχρι την ένταξή τους στα GBS, ενόψει της έγκρισής τους από τον IMO. Ο διάλογος αυτός θα συνεχιστεί σε μόνιμη βάση και μετά το 2016 προκειμένου να εξασφαλίσει την απαιτούμενη από τη ναυτιλία διαχρονική συνέπεια των κανόνων ναυπήγησης.

Συμπερασματικά, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, σημαντικές εξελίξεις περιελάμβαναν κυρίως την υιοθέτηση της ατζέντας για τη βιώσιμη ανάπτυξη του 2030 και της συμφωνίας του Παρισιού στο πλαίσιο της σύμβασης-πλαίσιου των Ηνωμένων Εθνών για τις κλιματικές αλλαγές, η εφαρμογή της οποίας αναμένεται να προσφέρει περισσότερες ευκαιρίες στις αναπτυσσόμενες χώρες. Μεταξύ των κανονιστικών πρωτοβουλιών, αξίζει να σημειωθεί η έναρξη ισχύος, την 1η Ιουλίου 2016, των τροποποιήσεων της SOLAS VGM, οι οποίες θα συμβάλουν στη βελτίωση της σταθερότητας και της ασφάλειας των πλοίων και στην αποφυγή θαλάσσιων ατυχημάτων. Συνεχίστηκαν οι συζητήσεις στον IMO για τη μείωση των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου από τη διεθνή ναυτιλία, καθώς και για την τεχνική συνεργασία και τη μεταφορά τεχνολογίας, ιδίως στις αναπτυσσόμενες χώρες. Επίσης, σημειώθηκε πρόοδος σε άλλους τομείς που συνδέονται σαφώς με την αειφόρο ανάπτυξη. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονταν η εργασία σε τεχνικά θέματα σχετικά με την επικείμενη έναρξη ισχύος και την εφαρμογή της σύμβασης BWB του 2004 και την ανάπτυξη διεθνούς νομικά δεσμευτικού μέσου στο πλαίσιο της σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το δίκαιο της θάλασσας για τη διατήρηση και την αειφόρο χρήση της θαλάσσιας βιολογικής ποικιλότητας σε περιοχές πέραν της εθνικής δικαιοδοσίας.

5.4. ΑΛΛΕΣ ΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΙ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑ

Το παρόν τμήμα επισημαίνει βασικά ζητήματα στον τομέα της ασφάλειας και της ασφάλειας στη θάλασσα, τα οποία ενδέχεται να ενδιαφέρουν ιδιαίτερα τα μέρη που ασχολούνται με το διεθνές εμπόριο και τις μεταφορές. Μεταξύ αυτών περιλαμβάνονται οι εξελίξεις σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και της αλυσίδας εφοδιασμού, τη θαλάσσια πειρατεία, τη μη ασφαλή μετανάστευση μέσω θαλάσσης, τη θαλάσσια ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και τα ζητήματα των ναυτικών.

5.4.1. ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗΣ ΑΛΥΣΙΔΑΣ ΠΛΑΙΣΙΟ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΙ ΤΗ ΔΙΕΥΚΟΛΥΝΣΗ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΤΕΛΩΝΕΙΩΝ

Στο πλαίσιο των προτύπων για την εξασφάλιση και τη διευκόλυνση του παγκόσμιου εμπορίου (γνωστό και ως "πλαίσιο SAFE") που εγκρίθηκε το 2005 έχει γίνει ένα ευρέως αποδεκτό μέσο ως σημαντικό σημείο αναφοράς για τους τελωνειακούς όσο και για τους οικονομικούς φορείς, και έχει εξελιχθεί με την πάροδο των ετών. Ορισμένες συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης των αντίστοιχων ΑΕΟs (εφεξής (Εγκεκριμένοι Οικονομικοί Φορείς («ΑΕΟs/ΕΟΦ»)) εξακολουθούν να υιοθετούνται, κυρίως σε διμερή βάση, όπου δύο τελωνειακές διοικήσεις συμφωνούν να αναγνωρίσουν την άδεια ΑΕΟ που εκδόθηκε στο πλαίσιο του άλλου προγράμματος και να παρέχουν αμοιβαία οφέλη στους ΑΕΟs. Ωστόσο, ελπίζουμε ότι αυτές οι διμερείς συμφωνίες θα αποτελέσουν, εν ευθέτω χρόνο, τη βάση για πολυμερείς συμφωνίες σε υποπεριφερειακό και περιφερειακό επίπεδο. Κατά την εξεταζόμενη περίοδο, ο αριθμός των συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης που υπογράφηκαν και εκείνων που βρίσκονται υπό διαπραγμάτευση αυξήθηκε, γεγονός που υποδηλώνει μεγαλύτερη εμπλοκή όλων των ενδιαφερομένων μερών. Τον Μάιο του 2016, είχαν συναφθεί 40 διμερείς συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης και διεξήχθησαν άλλες 30 διαπραγματεύσεις. Επιπροσθέτως, 69 προγράμματα ΑΕΟ είχαν θεσπιστεί σε 79 χώρες, 52 με άλλα 16 προγράμματα που πρόκειται να δρομολογηθούν στο εγγύς μέλλον.

5.4.2. ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ

Περιλαμβάνεται εδώ μια σύνοψη των σχετικών εξελίξεων στον τομέα της ασφάλειας της θαλάσσιας ναυσιπλοΐας και της εφοδιαστικής αλυσίδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στις Ηνωμένες Πολιτείες, που είναι και οι δύο σημαντικοί εμπορικοί εταίροι για πολλές αναπτυσσόμενες χώρες.

Ο τελωνειακός κώδικας της Ένωσης, ο οποίος εγκρίθηκε στις 9 Οκτωβρίου 2013, αποσκοπεί στην απλούστευση και τον εκσυγχρονισμό της τελωνειακής νομοθεσίας, των κανόνων και των διαδικασιών, καθώς και στην παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας δικαίου, ομοιομορφίας και σαφήνειας για τις επιχειρήσεις και τους τελωνειακούς υπαλλήλους σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, 2013). Στόχος της είναι επίσης να συμβάλει στην

ολοκλήρωση της μετάβασης από τα τελωνεία σε ένα χωρίς χαρτί, πλήρως ηλεκτρονικό και διαλειτουργικό περιβάλλον και ενισχύοντας τις ταχύτερες τελωνειακές διαδικασίες για συμμορφούμενους και αξιόπιστους ΑΕΟs.

Ενώ οι περισσότερες ουσιαστικές διατάξεις του τελωνειακού κώδικα της Ένωσης άρχισαν να ισχύουν την 1η Μαΐου 2016, έχει προβλεφθεί μια μεταβατική περίοδος πριν από την πλήρη εφαρμογή, η οποία αναμένεται να διαρκέσει έως τις 31 Δεκεμβρίου 2020 το αργότερο, κυρίως για την ανάπτυξη ή / και τα συστήματα που απαιτούνται για την πλήρη εφαρμογή των νομικών απαιτήσεων. Λεπτομερείς κανόνες που αποσκοπούν στην ομαλή και σταδιακή μετάβαση από το υφιστάμενο καθεστώς στον νέο τελωνειακό κώδικα της Ένωσης περιέχονται στον μεταβατικό νόμο (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016α) και στο πρόγραμμα εργασίας του τελωνειακού κώδικα της Ένωσης (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016β). Η πρακτική εφαρμογή τους εξετάζεται σε έγγραφα καθοδήγησης, συμπεριλαμβανομένων των κατευθυντήριων γραμμών για τους ΑΕΟs (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2016c) που αποσκοπούν στην παροχή κοινής κατανόησης και ενός εργαλείου για τη διευκόλυνση της ορθής και εναρμονισμένης εφαρμογής των νομικών διατάξεων για τους ΑΕΟs.

Οι κατευθυντήριες γραμμές των ΑΕΟ παρέχουν γενικές πληροφορίες σχετικά με το πρόγραμμα ΑΕΟ της Ευρωπαϊκής Ένωσης, συμπεριλαμβανομένων των πλεονεκτημάτων του καθεστώτος και της αμοιβαίας αναγνώρισης (μέρος 1). Περιγράφει τα κριτήρια ΑΕΟ και τις διάφορες πτυχές των απαιτήσεων θαλάσσιας ασφαλείας και της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού (μέρος 2) · Ασχολείται με τη συνολική διαδικασία λήψης αποφάσεων τόσο για τις τελωνειακές αρχές όσο και για τους οικονομικούς φορείς (μέρος 3)· Περιγράφουν διάφορες πτυχές της ανταλλαγής πληροφοριών μεταξύ των τελωνειακών αρχών, συμπεριλαμβανομένης της διαβούλευσης (μέρος 4) · Καλύπτουν όλες τις πτυχές που σχετίζονται με τη διαχείριση του ήδη χορηγηθέντος καθεστώτος, συμπεριλαμβανομένης της παρακολούθησης, της επαναξιολόγησης, της τροποποίησης, της αναστολής και της ανάκλησης (μέρος 5) · Και ασχολείται με την αμοιβαία αναγνώριση των προγραμμάτων ΑΕΟ (μέρος 6).

Σύμφωνα με πληροφορίες της Γενικής Διεύθυνσης Φορολογίας και Τελωνειακής Ένωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, στις 10 Ιουνίου 2016, υποβλήθηκαν 19.512 αιτήσεις για άδειες ΑΕΟ και εκδόθηκαν 16.791 άδειες. Ο αριθμός των αιτήσεων που απορρίφθηκαν μέχρι τις 10 Ιουνίου 2016 ήταν 2.031 και ο αριθμός των αδειών που ανακλήθηκαν ήταν 1.775,57. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει μέχρι στιγμής συνάψει έξι

συμφωνίες αμοιβαίας αναγνώρισης ΑΕΟ με τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένων των κυριότερων εμπορικών εταιρών και θα ξεκινήσει στο εγγύς μέλλον να συνάπτει συμφωνίες και με άλλους σημαντικούς εμπορικούς εταίρους.

Προγράμματα όπως η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων και η εταιρική σχέση τελωνείων-εμπορίου κατά της τρομοκρατίας, στην οποία συμμετέχουν εκπρόσωποι της εμπορικής κοινότητας, συνεχίζουν να υλοποιούνται με στόχο την αύξηση της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού. Η πρωτοβουλία για την ασφάλεια των εμπορευματοκιβωτίων λειτουργεί πλέον σε 58 λιμένες στην Βόρεια Αμερική, την Ευρώπη, την Ασία, την Αφρική, τη Μέση Ανατολή, τη Λατινική και Κεντρική Αμερική, στην προ διαλογή πάνω από το 80 τοις εκατό όλων των θαλάσσιων φορτίων εμπορευματοκιβωτίων που εισάγονται στις Ηνωμένες Πολιτείες, ενώ η Σύμπραξη Τελωνείων-Εμπορίου κατά της Τρομοκρατίας περιλαμβάνει σήμερα περισσότερους από 10.000 πιστοποιημένους συνεργάτες - εταίρους από την εμπορική κοινότητα. Όπως και με τους ΑΕΟ, τα μέλη της σύμπραξης Τελωνείων-Εμπορίου κατά της Τρομοκρατίας θεωρούνται χαμηλού κινδύνου και κατά συνέπεια είναι λιγότερο πιθανό να εξεταστούν. Η εταιρική σχέση Τελωνείων-Εμπορίου κατά της τρομοκρατίας υπέγραψε την πρώτη συμφωνία αμοιβαίας αναγνώρισης τον Ιούνιο του 2007 και από τότε έχει υπογράψει παρόμοιες συμφωνίες με ακόμα εννέα χώρες ή εδάφη και την Ευρωπαϊκή Ένωση.

Επιπλέον, μέσω του προγράμματος εθελοντικής αυτοαξιολόγησης εισαγωγέων, που έχει τεθεί σε εφαρμογή από τον Ιούνιο του 2002, οι ενδιαφερόμενοι εισαγωγείς που συμμετέχουν στην τελωνειακή εταιρική σχέση κατά της τρομοκρατίας μπορούν να αναλάβουν την ευθύνη για την παρακολούθηση της συμμόρφωσής τους με αντάλλαγμα κάποια πλεονεκτήματα, ενώ ο αξιόπιστος έμπορος που ήδη βρίσκεται στη δοκιμαστική φάση, έχει ως στόχο να ενταχθεί στα υφιστάμενα προγράμματα Τελωνειακής Εμπορικής Σύμπραξης κατά της Τρομοκρατίας και Αυτοαξιολόγησης Εισαγωγών, να ενσωματώσει και να εξορθολογήσει τις διαδικασίες της ασφάλειας της αλυσίδας εφοδιασμού και της συμμόρφωσης με το εμπόριο στο πλαίσιο ενός προγράμματος εταιρικής σχέσης. Αξίζει να σημειωθεί στο πλαίσιο αυτό η πρωτοβουλία για την ασφάλεια διάδοσης, η οποία αποσκοπεί στην παύση της εμπορίας όπλων μαζικής καταστροφής και των συναφών υλικών, αφού επί του παρόντος επικυρώνεται από περισσότερες από 100 χώρες σε όλο τον κόσμο.

5.4.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΥΠΟΠΟΙΗΣΗΣ

Μια σειρά προτύπων της Διεθνούς Οργάνωσης Τυποποίησης (ISO) 28000 με τίτλο "Συστήματα διαχείρισης της ασφάλειας στην αλυσίδα εφοδιασμού", τα οποία έχουν σχεδιαστεί για να βοηθήσουν τον κλάδο να σχεδιάσει επιτυχώς και να ανακάμψει από κάθε συνεχιζόμενη αναταραχή. Το βασικό πρότυπο αυτής της σειράς είναι το πρότυπο ISO 28000: 2007, "Προδιαγραφές για συστήματα διαχείρισης ασφάλειας για την αλυσίδα εφοδιασμού", το οποίο χρησιμεύει ως σύστημα διαχείρισης ομπρέλας που ενισχύει όλες τις πτυχές της εκτίμησης κινδύνου ασφάλειας, ετοιμότητας σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, και ανθεκτικότητας ή / και η διαχείριση καταστροφών - είτε σχετίζονται με την τρομοκρατία, την πειρατεία, την κλοπή φορτίου, την απάτη ή πολλές από τις άλλες διαταραχές ασφαλείας. Το πρότυπο χρησιμεύει επίσης ως βάση για πιστοποιήσεις ΑΕΟ και Τελωνειακού Εμπορίου κατά της τρομοκρατίας. Διάφοροι οργανισμοί που υιοθετούν τέτοια πρότυπα μπορούν να προσαρμόσουν μια προσέγγιση συμβατή με τα υπάρχοντα λειτουργικά τους συστήματα. Δεν έχουν αναφερθεί νέες εξελίξεις κατά την εξεταζόμενη περίοδο.

Ωστόσο, για λόγους ευκολίας αναφοράς, η τρέχουσα κατάσταση της σειράς ISO 28000 αναλύεται λεπτομερώς στον πίνακα 5.2.

Πίνακας 5.2.

Current status of the International Organization for Standardization 28000 series of standards
Standards published
<ul style="list-style-type: none">• ISO 28000:2007, "Specification for security management systems for the supply chain". <p>This standard provides the overall "umbrella" standard. It is a generic, risk-based, certifiable standard for all organizations, all disruptions and all sectors. It is widely in use and constitutes a stepping stone to the AEO and Customs–Trade Partnership against Terrorism certifications.</p>
<ul style="list-style-type: none">• ISO 28001:2007, "Security management systems for the supply chain – Best practices for implementing supply chain security, assessments and plans". <p>This standard is designed to assist the industry to meet the requirements for AEO status.</p>
<ul style="list-style-type: none">• ISO 28002:2011, "Security management systems for the supply chain – Development of resilience in the supply chain – Requirements with guidance for use". <p>This standard provides additional focus on resilience, and emphasizes the need for an ongoing, interactive process to prevent, respond to and assure continuation of an organization's core operations after a major disruptive event.</p>
<ul style="list-style-type: none">• ISO 28003:2007, "Security management systems for the supply chain – Requirements for bodies providing audit and certification of supply chain security management systems". <p>This standard provides guidance for accreditation and certification bodies.</p>
<ul style="list-style-type: none">• ISO 28004-1:2007, "Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 1: General principles". <p>This standard provides generic advice on the application of ISO 28000:2007. It explains the underlying principles of ISO 28000 and describes the intent, typical inputs, processes and typical outputs for each requirement of ISO 28000. The objective is to aid the understanding and implementation of ISO 28000. ISO 28004-1:2007 does not create additional requirements to those specified in ISO 28000, nor does it prescribe mandatory approaches to the implementation of ISO 28000.</p>

- **ISO/PAS 28004-3:2014**, "Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 3: Additional specific guidance for adopting ISO 28000 for use by medium and small businesses (other than marine ports)".

This standard was developed to supplement ISO 28004-1 by providing additional guidance to small and medium-sized businesses (other than marine ports) that wish to adopt ISO 28000. The additional guidance in ISO/PAS 28004-3:2012,

this standard provides generic advice on the application of ISO 28000:2007; it explains the underlying principles of ISO 28000 and describes the intent, typical inputs, processes and typical outputs for each requirement of ISO 28000. The objective is to aid the understanding and implementation of ISO 28000. ISO 28004-1:2007 does not create additional requirements to those specified in ISO 28000, nor does it prescribe mandatory approaches to the implementation of ISO 28000.

- **ISO/PAS 28004-2:2014**, "Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 2: Guidelines for adopting ISO 28000 for use in medium and small seaport operations".

This standard provides guidance to medium-sized and small ports that wish to adopt ISO 28000. It identifies supply chain risk and threat scenarios, procedures for conducting risk/threat assessments and evaluation criteria for measuring conformance and effectiveness of the documented security plans in accordance with ISO 28000 and ISO 28004 implementation guidelines.

- **ISO/PAS 28004-3:2014**, "Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 3: Additional specific guidance for adopting ISO 28000 for use by medium and small businesses (other than marine ports)".

This standard was developed to supplement ISO 28004-1 by providing additional guidance to small and medium-sized businesses (other than marine ports) that wish to adopt ISO 28000. The additional guidance in ISO/PAS 28004-3:2012,

while amplifying the general guidance provided in the main body of ISO 28004-1, does not conflict with the general guidance nor does it amend ISO 28000.

- **ISO/PAS 28004-4:2014**, "Security management systems for the supply chain – Guidelines for the implementation of ISO 28000 – Part 4: Additional specific guidance on implementing ISO 28000 if compliance with ISO 28001 is a management objective".

This standard provides additional guidance for organizations adopting ISO 28000 that also wish to incorporate the best practices identified in ISO 28001 as a management objective in their international supply chains.

- **ISO 28005-1:2013**, "Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 1: Message structures".

This standard deals with computer-to-computer data transmission. ☐

- **ISO 28005-2:2011**, "Security management systems for the supply chain – Electronic port clearance (EPC) – Part 2: Core data elements".

This standard contains technical specifications that facilitate efficient exchange of electronic information between ship and shore for coastal transit or port calls, as well as definitions of core data elements that cover all requirements for ship-to-shore and shore-to-ship reporting as defined in the International Ship and Port Facilities Security Code, the IMO Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, and relevant IMO resolutions.

- **ISO/PAS 28007-1:2015**, "Ships and marine technology – Guidelines for private maritime security companies (PMSC) providing privately contracted armed security personnel on board ships (and pro forma contract) – Part 1: General".

This standard provides guidelines containing additional sector-specific recommendations, which companies (organizations) that comply with ISO 28000 can implement to demonstrate that they provide privately contracted armed security personnel on board ships.

- **ISO 20858:2007**, "Ships and marine technology – Maritime port facility security assessments and security plan development".

This standard establishes a framework to assist marine port facilities in specifying the competence of personnel to conduct a marine port facility security assessment and to develop a security plan as required by the International Ship and Port Facilities Security Code. In addition, it establishes certain documentation requirements designed to ensure that the process used in performing the duties described above is recorded in a manner that permits independent verification by a qualified and authorized agency.

5.4.4. ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΠΕΙΡΑΤΕΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΕΝΟΠΛΗΣ ΛΗΣΤΕΙΑΣ

Η ναυτιλιακή πειρατεία εξελίχθηκε από ένα τοπικό ζήτημα θαλάσσιων μεταφορών σε μια διατομεακή παγκόσμια πρόκληση, με μια σειρά σημαντικών επιπτώσεων στην ανάπτυξη των προοπτικών των επηρεαζόμενων περιφερειακών οικονομιών, καθώς και στο παγκόσμιο εμπόριο. Όπως και για τα πλοία που γίνονται στόχοι από τους πειρατές, η θαλάσσια πειρατεία παραμένει ένας "κινούμενος στόχος". Δεδομένων των διακυβευόμενων ζητημάτων και του ευρέος φάσματος του κόστους και των εμπορικών επιπτώσεων της ναυτιλιακής πειρατείας τόσο σε περιφερειακό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, οι βιώσιμες μακροπρόθεσμες προσπάθειες για την καταπολέμηση και την καταστολή της πειρατείας παραμένουν σαφώς στρατηγικής σημασίας. Η αποτελεσματική αντιμετώπιση της πρόκλησης της πειρατείας απαιτεί στενή συνεργασία σε πολιτικό, οικονομικό, νομικό, διπλωματικό και στρατιωτικό επίπεδο, καθώς και συνεργασία μεταξύ διαφόρων φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα σε όλες τις περιφέρειες.

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας κατά την εννενηκοστή έκτη συνεδρίασή της (11-20 Μαΐου 2016) σημείωσε ότι ο αριθμός των πράξεων πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων που αναφέρθηκαν στον IMO, που σημειώθηκαν ή επιχειρήθηκαν το 2015, ήταν 303, μια μέτρια αύξηση κατά 12 (4,1%) έναντι των 291 που αναφέρθηκαν το 2014. Οι πληγείσες περιοχές ήταν τα Στενά της Μαλάκκα και της Σιγκαπούρης (134), η Θάλασσα της Νότιας Κίνας (81) και ο δυτικός Ινδικός Ωκεανός με 38 συνολικά, ακολουθούμενη από τη Δυτική Αφρική 35), τη Νότια Αμερική και την Καραϊβική (5), τον Βόρειο Ατλαντικό και τον Ειρηνικό Ωκεανό (4), την Κίτρινη Θάλασσα (4) και τη Μεσόγειο Θάλασσα (2). Ο αριθμός των συμβάντων που προκλήθηκαν από τους πειρατές με βάση τη Σομαλία (Αραβική Θάλασσα) αυξήθηκε σε 15, από 12 το 2014, εξακολουθεί να είναι σημαντικά χαμηλότερος από τα 78 περιστατικά που αναφέρθηκαν το 2007, όταν η πειρατεία στη Σομαλία ήταν διαδεδομένη. Κανένα πλοίο δεν αναφέρθηκε από πειρατές της Σομαλίας το 2015.

Επιπλέον, περίπου το 46,5% των επιθέσεων σε όλο τον κόσμο που αναφέρθηκε ότι έχουν συμβεί ή έχουν επιχειρηθεί σε χωρικά ύδατα, οφείλεται κυρίως στην αύξηση της ένοπλης ληστείας στη στενή περιοχή της Malacca. Επιπλέον, στις 141 (46,5%) από τις 303 αναφορές που έλαβαν, τα πληρώματα δέχτηκαν βίαιη επίθεση από ομάδες του

ενός έως τεσσάρων ατόμων, τα οποία επίσης αναφέρθηκε ότι έφεραν μαχαίρια ή όπλα σε 109 (77,3%) από τα 141 περιστατικά. Τα στοιχεία αποκαλύπτουν επίσης ότι κατά τη διάρκεια της εξεταζόμενης περιόδου, ένα μέλος του πληρώματος αναφέρθηκε ότι σκοτώθηκε στη Δυτική Αφρική. Ο αριθμός αυτός παραμένει ο ίδιος όπως και το 2014. Περίπου 71 μέλη του πληρώματος θεωρήθηκαν όμηροι ή απήχθησαν. Πρόκειται για μια σημαντική μείωση από 137 συμβάντα που αναφέρθηκαν το 2014. Το 2015 τα πληρώματα δέχθηκαν επίθεση σε 25 περιπτώσεις, σχεδόν το ήμισυ του αριθμού των περιπτώσεων που αναφέρθηκαν το 2014 (49 περιπτώσεις). Σε όλο τον κόσμο, 5 πλοία δέχτηκαν βάση αναφοράς πειρατεία - ένοπλη ληστεία, έναντι 21 το 2014. Ο συνολικός αριθμός περιστατικών πειρατείας και ένοπλης ληστείας κατά πλοίων που αναφέρθηκαν ή έχουν επιχειρηθεί από το 1984 μέχρι τα τέλη Δεκεμβρίου 2015 έχει αυξηθεί σε 7.346 (IMO, 2016q).

Η Επιτροπή για τη Θαλάσσια Ασφάλεια σημείωσε επίσης την κυκλοφορία ενός νέου περιφερειακού οδηγού για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στην Ασία από το Κέντρο Ανταλλαγής Πληροφοριών της Συμφωνίας Περιφερειακής Συνεργασίας για την καταπολέμηση της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στην Ασία, καθώς και με τα επίσημα εγκαίνια του κτηρίου του περιφερειακού κέντρου κατάρτισης του Τζιμπουτί, το οποίο αποσκοπεί στη στήριξη της περιφερειακής εκπαίδευσης στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της καταπολέμησης της πειρατείας στην περιοχή. Επιπλέον, επεκτείνοντας τη χρήση της εγκατάστασης διευκόλυνσης αναγνώρισης και παρακολούθησης LongRange για την αυτόματη παροχή πληροφοριών αναγνώρισης και παρακολούθησης μεγάλης εμβέλειας (LongRange) για τα κράτη σημαίας στο Κέντρο Ανταλλαγής Πληροφοριών για τον Εμπορικό Ναυτιλιακό Τομέα - Κόλπος της Γουινέας, λόγω του αυξανόμενου αριθμού πειρατικών επιθέσεων και τα θετικά αποτελέσματα από τη χρήση του στον Κόλπο του Άντεν και στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό (IMO, 2016r).

5.4.5. ΜΗ ΑΣΦΑΛΗΣ ΜΙΚΤΗ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗ ΔΙΑ ΘΑΛΑΣΣΗΣ

Η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας ενέκρινε μια εγκύκλιο (IMO, 2016s) με στόχο την προώθηση της ευαισθητοποίησης και της συνεργασίας μεταξύ των κρατών μελών του IMO ώστε να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικότερα τις μη ασφαλείς πρακτικές που σχετίζονται με τη διακίνηση, τη λαθραία μεταφορά ή τη μεταφορά μεταναστών δια

θαλάσσης, οι οποίες έχουν διεθνή διάσταση. Οι συνιστώμενες ενέργειες από τα κράτη περιλαμβάνουν συμμόρφωση με τις διεθνείς υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένης της διασφάλισης της συμμόρφωσης με τη SOLAS, και τη λήψη κατάλληλων μέτρων κατά των πλοίαρχων, των αξιωματικών και των μελών του πληρώματος που ασχολούνται με μη ασφαλείς πρακτικές. Συνεργασία στο μέγιστο δυνατό βαθμό για την πρόληψη και καταστολή των επικίνδυνων πρακτικών που συνδέονται με τη διακίνηση, τη λαθραία μεταφορά ή τη μεταφορά μεταναστών δια θαλάσσης, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο της θάλασσας και όλες τις γενικώς αποδεκτές σχετικές διεθνείς πράξεις καθώς και τα μέτρα και τις διαδικασίες που μπορούν να ακολουθηθούν όταν τα κράτη έχουν βάσιμους λόγους να υποπτεύονται ότι ένα πλοίο ασχολείται με μη ασφαλείς πρακτικές που συνδέονται με τη διακίνηση, το λαθρεμπόριο ή τη μεταφορά μεταναστών δια θαλάσσης.

5.4.6. ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΤΟΝ ΚΥΒΕΡΝΟΧΩΡΟ

Με τη συνεχώς αυξανόμενη χρήση του λογισμικού, του Διαδικτύου και των τεχνολογιών, η σημασία της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο συνεχίζει να αυξάνεται. Ως αναγνώριση του γεγονότος αυτού, η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας ενέκρινε κατά την ενενηκοστή έκτη συνεδρίασή της, τις ενδιάμεσες κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση του θαλάσσιου κυβερνοχώρου (IMO, 2016t). Οι κατευθυντήριες γραμμές παρέχουν συστάσεις που στοχεύουν στη διαφύλαξη της ναυτιλίας από τις τρέχοντες και αναδυόμενες κυβερνοαπειλές και τα τρωτά τους σημεία, λόγω της συνεχώς αυξανόμενης χρήσης του λογισμικού, του διαδικτύου και των τεχνολογιών που υπάρχουν στα πλοία, καθώς και των ενδεχόμενων κυβερνοεπιθέσεων εναντίον τους. Ως εκ τούτου, πρέπει να υπάρχουν κατάλληλοι τεχνικοί και διαδικαστικοί έλεγχοι για την προστασία της επιχείρησης, των εργασιών του πλοίου και των πληροφοριών και δεδομένων που αφορούν ένα πλοίο και το πλήρωμά του, τους επιβάτες και το φορτίο. Οι κατευθυντήριες γραμμές περιλαμβάνουν επίσης λειτουργικά στοιχεία που υποστηρίζουν την αποτελεσματική διαχείριση του κυβερνοχώρου. Για λεπτομερείς κατευθυντήριες γραμμές, οι χρήστες των κατευθυντήριων γραμμών αναφέρονται επίσης στις απαιτήσεις των κυβερνήσεων μελών του IMO και των αρχών του εκάστοτε κράτους σημαία, καθώς και στα σχετικά διεθνή και βιομηχανικά πρότυπα καθώς και στις βέλτιστες πρακτικές.

5.4.7. ΘΕΜΑΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Πάνω από 1,2 εκατομμύρια ναυτικοί χειρίζονται πλοία σε όλο τον κόσμο, και η μεγάλη τους πλειοψηφία προέρχεται από τις αναπτυσσόμενες χώρες. Η θέσπιση διεθνώς συμφωνημένων προτύπων σχετικά με τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών, με την παροχή της απαραίτητης κατάρτισης και με την προστασία της ευημερίας τους είναι σημαντικές όχι μόνο για 'αυτούς αλλά και για την αειφόρο ανάπτυξη, καθώς συμβάλλουν στη βελτίωση της ικανότητας της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας να χρησιμοποιεί πλοία με ασφάλεια και με περιβαλλοντικά υπεύθυνο τρόπο.

5.4.8. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

Η σύμβαση για τη ναυτική εργασία του 2006, η οποία ενοποιεί και ενημερώνει πάνω από 68 διεθνή πρότυπα εργασίας σχετικά με τους ναυτικούς και καθορίζει τις ευθύνες και τα δικαιώματά τους όσον αφορά τα εργασιακά και κοινωνικά θέματα στον τομέα της ναυτιλίας, άρχισε να ισχύει στις 20 Αυγούστου 2013. Στις 23 Σεπτεμβρίου 2016, είχε 79 συμβαλλόμενα μέρη, τα οποία αντιπροσωπεύουν πάνω από το 91 % της ολικής χωρητικότητας του πλανήτη, και θεωρείται ο τέταρτος πυλώνας του παγκόσμιου ρυθμιστικού καθεστώτος ναυτιλίας.

Μερικές φορές ορισμένοι πλοιοκτήτες που δεν λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τις ευθύνες τους και βρίσκονται σε οικονομική δυσκολία εγκαταλείπουν τους ναυτικούς σε λιμάνια μακριά από το σπίτι χωρίς καύσιμα, τρόφιμα, νερό ή ιατρική περίθαλψη και χωρίς μισθό για μήνες. Η Νομική Επιτροπή του IMO σημείωσε ότι, από τον Μάρτιο του 2016, η βάση δεδομένων για την εγκατάλειψη των ναυτικών της ILO περιείχε 192 εγκατεστημένα εμπορικά πλοία, μερικά από τα οποία χρονολογούνται από το 2006, ενώ οι περιπτώσεις εγκατάλειψης εξακολουθούν να μην έχουν επιλυθεί.

Ως εκ τούτου, συμφώνησε ότι θα πρέπει να εξετάσει το ζήτημα προκειμένου να προστατευθούν καλύτερα οι εγκαταλελειμμένοι ναυτικοί και να εξασφαλιστεί οικονομική ασφάλεια για την αποζημίωση των ναυτικών και των οικογενειών τους σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών, 72 τροποποιήσεις της σύμβασης για τη ναυτική εργασία εγκρίθηκαν από τη Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας τον Ιούνιο του 2014 και τέθηκαν σε ισχύ στις 18 Ιανουαρίου 2017.

5.4.9. ΔΙΚΑΙΗ ΜΕΤΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές παρέσχε στη Νομική Επιτροπή του ΙΜΟ αναλυτικότερα τη νομοθεσία των κρατών μελών του ΙΜΟ για την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών του 2006 για τη δίκαιη μεταχείριση των ναυτικών σε περίπτωση ναυτικού ατυχήματος (ΙΜΟ, 2015c) . Από την ανάλυση αυτή προέκυψε ότι τα κράτη μέλη είχαν υιοθετήσει διαφορετικές προσεγγίσεις όσον αφορά την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών, συμπεριλαμβανομένου του πεδίου εφαρμογής τους. Το βαθμό στον οποίο εγκρίθηκαν οι νομικές αρχές που περιέχονται στις κατευθυντήριες γραμμές και τα είδη των νομικών πράξεων που χρησιμοποιούνται. Οι λόγοι για τις διαφορετικές αυτές προσεγγίσεις φαίνεται να περιλαμβάνουν διαφορετικές ερμηνείες από τα κράτη μέλη. Διαφορετικές αναλύσεις κενών που αποκαλύπτουν ότι οι νομικές αρχές που περιέχονται στις κατευθυντήριες γραμμές υπάρχουν ήδη σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών. Διαφορετικά νομικά συστήματα και νομοθετικές συντακτικές παραδόσεις μεταξύ των κρατών μελών · και διαφορετικά κυβερνητικά υπουργεία ή / και ανεξάρτητα νομικά πρόσωπα εντός των κρατών μελών που εφαρμόζουν, διαχειρίζονται και / ή εφαρμόζουν τις κατευθυντήριες γραμμές (ΙΜΟ, 2016u).

Όπως κατέληξε στο συμπέρασμα της Νομικής Επιτροπής, διαφορετικές προσεγγίσεις στην εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών θα μπορούσαν να βελτιωθούν μέσω της ανάπτυξης κατευθυντήριων γραμμών.

5.4.10. ΣΥΜΒΑΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΓΙΑ ΤΑ ΕΓΓΡΑΦΑ ΤΑΥΤΟΤΗΤΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (ΑΝΑΘΕΩΡΗΜΕΝΟ), 2003 (ΑΡΙΘ. 185)

Όπως αναφέρθηκε στην επανεξέταση των θαλάσσιων μεταφορών το 2015, η Σύμβαση για τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών του 2003 (αριθ. 185) αφορά την έκδοση και αναγνώριση του δελτίου ταυτότητας των ναυτικών, το οποίο διευκολύνει την προσωρινή είσοδο ναυτικών σε ξένο έδαφος, τους σκοπούς της ευημερίας τους ενώ βρίσκονται στο λιμάνι, την πρόσβαση σε εγκαταστάσεις ευημερίας στην ξηρά ή τη λήψη άδειας στη ξηρά και τη διέλευση από χώρα που σχετίζεται με τη λειτουργία των

πλοίων. Αυτά είναι όλα ζωτικά στοιχεία για την πραγματοποίηση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας για τους ναυτικούς, ως μέρος της βασικής εντολής του IMO.

Η προώθηση της έκδοσης των εγγράφων ταυτότητας των ναυτικών από τα κράτη μέλη ήταν ο στόχος των τροποποιήσεων που εισήχθησαν στη Σύμβαση αριθ. 185. Οι συζητήσεις για τις τροπολογίες αυτές διεξήχθησαν κατά τη διάρκεια της συνεδρίασης της τριμερούς επιτροπής ad hoc της ΔΟΕ (10-12 Φεβρουαρίου 2016). Οι τροποποιήσεις αποσκοπούν στον εντοπισμό οικονομικά αποδοτικών τεχνικών και διοικητικών λύσεων για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που προέκυψαν κατά την εφαρμογή της σύμβασης και για την ενθάρρυνση περαιτέρω επικυρώσεων, ιδίως από τα κράτη μέλη της ILO με θαλάσσια συμφέροντα. Αξίζει να σημειωθεί ότι, παρόλο που η σύμβαση αριθ. 185 εγκρίθηκε το 2003, μόνο 32 από τα 187 κράτη μέλη της ILO την έχουν επικυρώσει ή την εφαρμόζουν προσωρινά από τις 30 Ιουνίου 2016, και ο αριθμός αυτός περιλαμβάνει μόνο μερικά λιμάνια.

Κατά συνέπεια, οι χώρες που είχαν πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις για την ορθή εφαρμογή της σύμβασης αριθ. 185 θα μπορούσαν να βασίζονται σε λίγες μόνο άλλες χώρες για να αναγνωρίσουν τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών που εκδόθηκαν στο πλαίσιο αυτής. Επιπλέον, μόνο μερικές χώρες που είχαν επικυρώσει τη Σύμβαση αριθ. 185 ήταν σε θέση να εκδώσουν πραγματικά έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών σύμφωνα με αυτήν. Αυτές παρεμπόδισαν επίσης το γεγονός ότι η τεχνολογία δακτυλικών αποτυπωμάτων και τα βιομετρικά προϊόντα που απαιτούνται στο παράρτημα I της σύμβασης είχαν ήδη θεωρηθεί παρωχημένες και δεν χρησιμοποιήθηκαν από τις αρχές των συνόρων πολλών ενδιαφερομένων χωρών. Πολλές από αυτές τις χώρες χρησιμοποιούν τα πρότυπα του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας για τα ταξιδιωτικά έγγραφα, τα οποία βασίζονται αποκλειστικά στην εικόνα του προσώπου σε ένα ασύρματο τσιπ ως το βιομετρικό και όχι ως πρότυπο δακτυλικών αποτυπωμάτων σε ένα δισδιάστατο γραμμικό κώδικα.

Μετά από συζήτηση, η επιτροπή ενέκρινε τις προτεινόμενες τροποποιήσεις των παραρτημάτων I, II και III της σύμβασης αριθ. 158. Οι τροποποιήσεις κατέδειξαν ότι το έγγραφο ταυτότητας των ναυτικών πρέπει να συμμορφώνεται με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις που περιέχονται στο έγγραφο 9303 του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με τα αναγνώσιμα από μηχανή ταξιδιωτικά έγγραφα, τα οποία ακολουθούνται παγκοσμίως για ταξίδια και παρόμοια έγγραφα. Εν τω μεταξύ, τα κράτη μέλη που εφαρμόζαν ήδη τη Σύμβαση αριθ. 185 είχαν επαρκή χρόνο για να προβούν σε

οποιοσδήποτε αναγκαίες αναθεωρήσεις των εγγράφων ταυτότητας των εθνικών ναυτικών και των διαδικασιών για την εφαρμογή των προτεινόμενων τροποποιήσεων.

Συμπερασματικά, κατά την εξεταζόμενη περίοδο, βελτιώθηκαν τα κανονιστικά μέτρα στον τομέα της ασφάλειας της ναυτιλίας και της αλυσίδας εφοδιασμού και της εφαρμογή τους. Οι τομείς της προόδου περιελάμβαναν την εφαρμογή προγραμμάτων ΑΕΟ και έναν αυξανόμενο αριθμό διμερών συμφωνιών αμοιβαίας αναγνώρισης που θα αποτελέσουν, εν ευθέτω χρόνο, τη βάση για την αναγνώριση των ΑΕΟ σε πολυμερές επίπεδο. Όσον αφορά την πειρατεία και την ένοπλη ληστεία κατά πλοίων, ο αριθμός των συμβάντων που αναφέρθηκαν στον IMO ή που είχαν επιχειρηθεί το 2015 ήταν 303, μια συγκρατημένη αύξηση κατά 4,1% σε σύγκριση με το 2014. Ο αριθμός των μελών του πληρώματος που είχαν ληφθεί όμηροι ή απήχθησαν ή δέχτηκαν επίθεση και ο αριθμός των πειρατικών πλοίων μειώθηκαν σημαντικά σε σχέση με το 2014. Επιπροσθέτως, εγκρίθηκε εγκύκλιος για την καταπολέμηση μη ασφαλών πρακτικών που σχετίζονται με τη μεικτή μετανάστευση μέσω θαλάσσης και ενδιάμεσων κατευθυντήριων γραμμών για τη διαχείριση του θαλάσσιου κυβερνοχώρου. Στο πλαίσιο των συμβάσεων της ILO, σημειώθηκε επίσης πρόοδος όσον αφορά το ζήτημα της αναγνώρισης των εγγράφων ταυτότητας των ναυτικών για τους ναυτικούς και τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας τους.

5.4.11. *ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ*

Ορισμένες διεθνείς συμβάσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών προετοιμάστηκαν ή εγκρίθηκαν υπό την αιγίδα της UNCTAD. Ο πίνακας 5.3. παρέχει πληροφορίες σχετικά με την κατάσταση επικύρωσης καθεμιάς από τις συμβάσεις αυτές στις 30 Ιουνίου 2016.

Πίνακας 5.3.

Contracting States Parties to selected international conventions on maritime transport, as at 30 June 2016		
Title of convention	Date of entry into force or conditions for entry into force	Contracting States
United Nations Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences, 1974	6 October 1983	Algeria, Bangladesh, Barbados, Belgium, Benin, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Cabo Verde, Central African Republic, Chile, China, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Czechia, Democratic Republic of the Congo, Egypt, Ethiopia, Finland, France, Gabon, Gambia, Ghana, Guatemala, Guinea, Guyana, Honduras, India, Indonesia, Iraq, Italy, Jamaica, Jordan, Kenya, Kuwait, Lebanon, Liberia, Madagascar, Malaysia, Mali, Mauritania, Mauritius, Mexico, Montenegro, Morocco, Mozambique, Niger, Nigeria, Norway, Pakistan, Peru, Philippines, Portugal, Qatar, Republic of Korea, Romania, Russian Federation, Saudi Arabia, Senegal, Serbia, Sierra Leone, Slovakia, Somalia, Spain, Sri Lanka, Sudan, Sweden, Togo, Trinidad and Tobago, Tunisia, United Republic of Tanzania, Uruguay, Venezuela (Bolivarian Republic of), Zambia (76)
United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978 (Hamburg Rules)	1 November 1992	Albania, Austria, Barbados, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Chile, Czechia, Dominican Republic, Egypt, Gambia, Georgia, Guinea, Hungary, Jordan, Kazakhstan, Kenya, Lebanon, Lesotho, Liberia, Malawi, Morocco, Nigeria, Paraguay, Romania, Saint Vincent and the Grenadines, Senegal, Sierra Leone, Syrian Arab Republic, Tunisia, Uganda, United Republic of Tanzania, Zambia (34)
International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993	5 September 2004	Albania, Benin, Congo, Ecuador, Estonia, Lithuania, Monaco, Nigeria, Peru, Russian Federation, Spain, Saint Kitts and Nevis, Saint Vincent and the Grenadines, Serbia, the Syrian Arab Republic, Tunisia, Ukraine, Vanuatu (18)
United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods, 1980	Not yet in force – requires 30 Contracting Parties	Burundi, Chile, Georgia, Lebanon, Liberia, Malawi, Mexico, Morocco, Rwanda, Senegal, Zambia (11)
United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships, 1986	Not yet in force – requires 40 Contracting Parties with at least 25 per cent of the world's tonnage as per annex III to the Convention	Albania, Bulgaria, Côte d'Ivoire, Egypt, Georgia, Ghana, Haiti, Hungary, Iraq, Liberia, Libya, Mexico, Morocco, Oman, Syrian Arab Republic (15)
International Convention on Arrest of Ships, 1999	14 September 2011	Albania, Algeria, Benin, Bulgaria, Congo, Ecuador, Estonia, Latvia, Liberia, Spain, Syrian Arab Republic (11)

Note: For official status information, see the United Nations Treaty Collection (<https://treaties.un.org>).

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ευρωπαϊκή ναυτιλία είναι ένας κλάδος με εξαιρετικά υψηλή κινητικότητα που αντιμετωπίζει σκληρό ανταγωνισμό από τρίτες χώρες. Για την Ε.Ε και τα μέλη της έχει τεράστια σημασία η διασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές και η απελευθέρωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών, αλλά αυτό να γίνεται με κανόνες που εφαρμόζονται σωστά και από όλους.

Επειδή πρόκειται για έναν κλάδο όπου η θαλάσσια ασφάλεια έχει ιδιαίτερη σημασία, θα πρέπει τα θεσμικά όργανα της Ε.Ε καθώς και οι εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων μερών (πλοιοκτήτες, φορτωτές, ναυτεργασία κ.λπ.) να αναζητούν Ευρωπαϊκές πολιτικές με ενισχυμένα πρότυπα ασφαλείας τα οποία θα λαμβάνουν υπόψη τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής δραστηριότητας καθώς και το κόστος που γεννούν. Οι πολιτικές αυτές θα πρέπει να επιτυγχάνουν τη ρύθμιση αποφεύγοντας, ταυτόχρονα, τη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

Με τις πολιτικές που αναπτύχθηκαν και προωθούνται σε ευρωπαϊκό αλλά και διεθνές επίπεδο, τα σημερινά πλοία χαρακτηρίζονται από υψηλότερα πρότυπα και επίπεδα ασφαλείας, προστασίας του περιβάλλοντος, από εφαρμογές υψηλότερης τεχνολογίας που πληρούν ανώτερες απαιτήσεις και κανόνες ελλιμενισμού. Η εφαρμογή των μέτρων αυτών χωρίς να έχουν μονομερή χαρακτήρα, αλλά επιβαλλόμενα σε διεθνές επίπεδο γίνονται ευκολότερα εφαρμόσιμα και αποδεκτά χωρίς να υποσκάπτουν την ανταγωνιστικότητα του ευρωπαϊκού πλοίου.

Η Ε.Ε. προχωρά το 2006 στην έκδοση της Πράσινης Βίβλου για μια Μελλοντική Θαλάσσια Πολιτική, ενός κειμένου βάσης, όπου γίνεται λόγος για την αναγκαιότητα διατομεακής – ολιστικής προσέγγισης των θαλασσίων υποθέσεων. Σκοπός αυτού του ολιστικού πλαισίου πολιτικής, όπως αποτυπώνεται τόσο στην Πράσινη Βίβλο, όσο και στο διάδοχο αυτής κείμενο, τη Γαλάζια Βίβλο, είναι η επίτευξη υψηλών αναπτυξιακών ρυθμών, υπό την προϋπόθεση της ανανεωσιμότητας των θαλασσίων φυσικών πόρων. Ουσιαστικά, η ευρωπαϊκή θαλάσσια πολιτική στοχεύει στην αύξηση της «ευρωπαϊκής αξίας» σε επίπεδο οικονομικό, περιβαλλοντικό, αλλά και σε ότι αφορά στην ασφάλεια.

Η Πράσινη Βίβλος καθώς και η Γαλάζια βίβλος 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.

Το 2010 η Ευρωπαϊκή ένωση ξεκίνησε μια στρατηγική για την ανάπτυξη και την απασχόληση «Ευρώπη 2020» με ορίζοντα το 2020. Στόχος της δεν είναι απλώς η αντιμετώπιση της κρίσης, από την οποία εξάλλου οι οικονομίες μας ανακάμπτουν σταδιακά, αλλά και των μειονεκτημάτων του αναπτυξιακού μας μοντέλου, καθώς και η δημιουργία των συνθηκών για μια έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη.

Σε επίπεδο Ε.Ε., έχουν τεθεί πέντε πρωταρχικοί στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν μέχρι το τέλος του 2020. Οι στόχοι αυτοί αφορούν την απασχόληση, την έρευνα και την ανάπτυξη, το κλίμα/την ενέργεια, την εκπαίδευση, την κοινωνική ένταξη και τη μείωση της φτώχειας.

Οι στόχοι της στρατηγικής αυτής ενισχύονται επίσης από επτά «εμβληματικές πρωτοβουλίες» βάσει των οποίων η Ε.Ε. και οι εθνικές αρχές των κρατών μελών εντείνουν αμοιβαία τις προσπάθειές τους στους τομείς που άπτονται των προτεραιοτήτων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», όπως η καινοτομία, η ψηφιακή οικονομία, η απασχόληση, η νεολαία, η βιομηχανική πολιτική, η φτώχεια και η επάρκεια των πόρων.

Άλλοι «μοχλοί» της Ε.Ε., όπως η ενιαία αγορά, ο προϋπολογισμός και οι εξωτερικές σχέσεις της Ε.Ε., συμβάλλουν επίσης στην επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020».

Ωστόσο υπάρχει συνεχής πίεση για υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας και περιβάλλοντος στην Ε.Ε.. Ενώ οι προσπάθειες αυτές είναι κατά κύριο λόγο θετικές από την άποψη της ανταγωνιστικότητας, είναι εξίσου σημαντικό η Ε.Ε. να μην ενεργεί ως πρώτη και να επιβάλει αυστηρότερους περιφερειακούς κανονισμούς για τη διεθνή ναυτιλία. Η εφαρμογή κανονισμών εκτός του IMO / ILO θα αυξήσει τα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τα κράτη σημαίας.

Η εφαρμογή των συμβάσεων του IMO / ILO αποτελεί κυρίως ευθύνη των κρατών μελών, αλλά οι συγκεκριμένες συμβάσεις εφαρμόζονται μέσω οδηγιών και κανονισμών της Ε.Ε. (MLC και πτυχές της σύμβασης SOLAS, MARPOL, Χονγκ Κονγκ για την ανακύκλωση των πλοίων). Επιπλέον, η εφαρμογή των συμβάσεων και η ελκυστικότητα

της σημαίας γενικά εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις πολιτικές των κρατών μελών. Ωστόσο, υπάρχει κάποια κοινοτική νομοθεσία που επηρεάζει την ελκυστικότητα των σημαιών της Ε.Ε. γενικά, λόγω καταστάσεων όπου οι οδηγίες και οι κανονισμοί της Ε.Ε. επιβάλλουν στους φορείς εκμετάλλευσης πλοίων αυστηρότερες ελάχιστες απαιτήσεις από τις διεθνείς συμβάσεις (παραδείγματα είναι το ευρύ φάσμα ευρωπαϊκών οδηγιών και κανονισμών για την υγεία και την ασφάλεια, Περιβάλλον και εργασιακές σχέσεις). Επιπλέον, η Ε.Ε. μπορεί να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να αποφύγουν την υπερβολική και επαχθή ρύθμιση και να υποστηρίξουν την κανονιστική μεταρρύθμιση.

Προκειμένου η Ε.Ε. να προσφέρει ανταγωνιστικές συνθήκες για την ανακατασκευή των υφιστάμενων πλοίων και την απόκτηση στην σημαία της νέων πλοίων, πρέπει:

- Να λαμβάνει μέτρα ώστε να προλαμβάνεται ένα μεγάλο ατύχημα ή μια σημαντική καταστροφή στη θάλασσα, καθώς ο κλάδος της ναυτιλίας οδηγείται σε οπισθοδρόμηση, εξαιτίας της δικαιολογημένης ανησυχίας και οργής της κοινής γνώμης, των υπερβολικών μέτρων που λαμβάνονται εκ των υστέρων υπό τη συναισθηματική φόρτιση και του πρόσθετου κόστους που αυτά συνεπάγονται.
- Να αποφευχθεί η απόκλιση ή η υπέρβαση των συμβάσεων του IMO / ILO.
- Να επανεξετασθεί ο ισχύων κανονισμός προκειμένου να μειωθεί η περιττή λεπτομερής και επαχθής ρύθμιση.
- Να διασφαλιστεί ότι αξιολογούνται οι πλήρεις οικονομικές επιπτώσεις στα πλοία με σημαία της Ε.Ε. σε σύγκριση με την τακτική εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων και την πλήρη εξάρτηση από τις ενοποιημένες ερμηνείες από τον IMO, ειδικά στις περιπτώσεις όπου η Ε.Ε. εφαρμόζει υψηλότερα πρότυπα ασφάλειας ή περιβάλλοντος από ό, τι απαιτούν οι ίδιες οι συμβάσεις του IMO / ILO.
- Να επιδιωχθούν μέτρα υποστήριξης για να βοηθηθούν οι εφοπλιστές με έδρα την Ε.Ε. και να προσαρμοστούν στους νέους κανονισμούς στις περιπτώσεις όπου οι οικονομικές επιπτώσεις είναι σημαντικές.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

Captain Peter Corbett, (2009) *A Modern Plague of Pirates*, Essex : Offshore & Marine Publications.

Celik, M., Cebi, S. (2009): *Analytical HFACS for investigating human errors in shipping accidents*, *Accident Analysis and Prevention*, Vol. 41.

COM(2010) 2020 τελικό.

COM(2012) 494 τελικό.

Council Directive 94/57/EC of 22 November 1994 on common rules and standards for ship inspection and survey organizations and for the relevant activities of maritime administrations (OJ No L 319, 12.12.1994), as last amended by Directive 2001/105/EC of the European Parliament of the Council of 19 December 2001 (OJ No L 19, 22.1.2002)

European Maritime Safety Agency (2010), *Maritime Accident Review*.

Hanzu-Pazara, R., Barsan., E., Arsenie, P., Chiotoriou, L., Raicu, G. (2008) : *Reducing of maritime accidents caused by human factors using simulators in training process*, *Journal of Maritime Research*, Vol. V, No 1.

Hashemi, R.R., Le Blanc, L.A., Rucks, C.T. and Hearry, A. (1995): *A neural network for transportation safety modelling*, *Expert Systems With Applications*, Vol. 9, No 3.

http://ec.europa.eu/dgs/competition/index_el.htm

<http://www.cruisejunkie.com/>

IMO 2012, *Casualty Statistics and Investigations -Loss of life from 2006 to date*. Sub-Committee on Flag State Implementation: 20th session Agenda item 5. Report

IMO 2012, *Code of International Standards and Recommended Practices for a Safety Investigation into a Marine Casualty or Marine Incident (Casualty Investigation Code)*, 2008 edition (resolution MSC.255(84)), paragraph 14.1, chapter 14 of the mandatory Part II; accessed at:

[http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255\(84\)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf](http://www.imo.org/OurWork/Safety/Implementation/Casualties/Documents/Res.%20MSC.255(84)%20Casualty%20Investigation%20Code.pdf)

- International Maritime Organisation MSC-MEPC.3/Circ.3 of 18th December 2008.
Casualty-related matters: reports on marine casualties and incidents
(Ref.T1/12.01, p.2).
- Jens-Uwe Schröder-Hinrichs, J-U., Hollnagel, E., Baldauf, M. (2012): *From Titanic to Costa Concordia — a century of lessons not learned*, WMU J Marit Affairs, Vol. 11.
- Jens-Uwe Schröder-Hinrichs, J-U., Hollnagel, E., Baldauf, M. (2012): *From Titanic to Costa Concordia — a century of lessons not learned*, WMU J Marit Affairs, Vol. 11.
- Molan, M., Molan, G.(2011): *BFS human behaviour model for traffic safety*, Promet – Traffic & Transportation, Vol. 23, No. 3.
- Molan, M., Molan, G., Petelin, S., Kožuh, M. (2007): *Identification of qualitative and quantitative elements of human behaviour and their inclusion in risk assessment models*. V: MAHER, Tomaž (ur.), HERNAVS, Boštjan (ur.). Applications of intelligent transport systems: proceedings. Ljubljana: Electrotechnical Association of Slovenia, 4 f., ilustr. [COBISS.SI-ID 28775941]
- Perrow C. (1984): *Normal Accidents: Living with High-Risk Technologies*. Basic Books,.
- Phillips, R. (2000): *Sleep, watchkeeping and accidents: A content analysis of incident at sea reports*, Transportation Research – Part F, No 3.
- Progoulaki, M., Roe, M. (2011): *Dealing with multicultural human resources in a socially responsible manner: a focus on the maritime industry*, WMU J Marit Affairs, Vol. 10.
- Rothwell Donald “Maritime Piracy and International Law”, Crimes of War, February 24, 2009: Available from: www.crimesofwar.org/commentary/maritime-piracy-and-international-law/ [2015]
- Rudan, I., Komadina, P., Ivče, R. (2012), *Officers’ subjective near miss notion in situation of collision avoidance at sea*, Promet – Traffic & Transportation, Vol. 24, No. 4.
- Semrau Jakub, (2014), *Θαλάσσιες μεταφορές: στρατηγική προσέγγιση, Θεματολογικά δελτία για την Ευρωπαϊκή Ένωση*.

- Sulaiman, O., Saharuddin, A.H., Kader, A.S.A., (2012), *Human reliability analysis (HRA) emanating from use of technology for ships navigating within coastal area*, African Journal of Business Management, Vol. 6, No 10.
- Talley, W.K., Jin, D., Kite-Powell, H., (2005), *Determinants of crew injuries in vessel accidents*, Maritime Policy & Management, Vol. 32, No 3.
- Theotokas, I., Progoulaki, M., (2007), *Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek-shipping*. Maritime Policy & Management, Vol. 34, No 4.
- Toffoli, A., Lefevre, J.M., Bitner-Gregersen, E., Monbaliu, J., (2005), *Towards the identification of warning criteria: Analysis of a ship accident database*, Applied Ocean Research, Vol. 27.
- Tzannatos, E., (2010), *Human element and accident in Greek shipping*, The Journal of Navigation, Vol. 63, No 1.
- Unctad, « *Review of Maritime Transport 2016*».

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Βλάχος Γ.Π., (2000) Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλη.
- Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου.(2014) Ευρωπαϊκή Στρατηγική Ασφάλειας-Μια Ασφαλής Ευρώπη σε ένα καλύτερο κόσμο, Ανάκτηση από: <file:///C:/Users/panagiotis24675/Downloads/QC7809568ELC.pdf> [21-9-2015]
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή, (2014), Για έναν ανοικτό και ασφαλή παγκόσμιο θαλάσσιο τομέα: Στοιχεία για μια στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την ασφάλεια στη θάλασσα, Join, Βρυξέλλες.
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή.(2014) *Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών- Μια ανοικτή και ασφαλής Ευρώπη: από τη θεωρία στην πράξη*, από: http://ec.europa.eu/dgs/home-affairs/e-library/documents/basic-documents/docs/an_open_and_secure_europe_-_making_it_happen_el.pdf[21-9-2015]

Θεοδωρόπουλος Σ. (1998), Ναυτιλιακή Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης, Εκδόσεις Σταμούλης

Θεοδωρόπουλος, Σ., Λεκάκου, Μ., & Πάλλης, Θ. (2006). *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*. Αθήνα, Τυπωθήτω

Κανονισμός (Ε.Ε.) αριθ. 1052/2013, της 22ας Οκτωβρίου 2013, για τη θέσπιση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Επιτήρησης των Συνόρων (Eurosur), Ε.Ε. L 295/11 της 6.11.2013.

Κανονισμός 4055/86

Κανονισμός 4056/86

Κανονισμός 4057/86

Κανονισμός 4058/86 – Θεοδωρόπουλου Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α., 2006.

Κανονισμός 974/79 της 15.5.1979 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου – Εκτενέστερη ανάπτυξη σε Θεοδωρόπουλο Σ., Λεκάκου Μ., Πάλλη Α. (2006), Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη ναυτιλία, Εκδόσεις Τυπωθήτω

Σιούσιουρα, Δαλακλής (2011) "Σύγχρονες θαλάσσιες μεταφορές και το φαινόμενο της πειρατείας", Εκδ. Σιδέρης.

Τσάλτας Ι. Γρηγόρης , (2003) Το Διεθνές καθεστώς των θαλασσών και των Ωκεανών, τόμος δεύτερος, Ι. Σιδέρης.