

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### «ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»

Μποτσέτου Βασιλική

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία

## ΣΕΛΙΔΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ/ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη 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, 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 όλο το κείμενο copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτών στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

## ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Επιτροπή, που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς, σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Ναυτιλιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- ❖ Πελαγίδης Θ. (Επιβλέπων)
- ❖ Θεοδωρόπουλος Σ.
- ❖ Βαλμά Ε.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών δεν υποδηλώνει την αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Πελαγίδη Θεόδωρο που πραγματικά με βοήθησε στην αποπεράτωση της διπλωματικής. Η βοήθεια που μου παρείχε ήταν πολύτιμη και χωρίς αυτήν δεν θα ήταν δυνατή η ολοκλήρωση της διπλωματικής.

Θερμές ευχαριστίες θα ήθελα να εκφράσω και για την τριμελή επιτροπή, τον κο Πελαγίδη, τον κο Θεοδωρόπουλο και την κα Βαλμά για τις πολύτιμες συμβουλές τους.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>9</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	
<b>ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗ</b>	
<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑ</b>	
1.1 Περιορισμοί στο Ελεύθερο Εμπόριο.....	15
1.2 Κυριότερες Μορφές Περιορισμών και Εμποδίων στο Ελεύθερο	
Εμπόριο.....	16
1.2.1 Πολιτική Μοιρασμού του φορτίου σε δύο ή περισσότερες χώρες.....	16
1.2.2. Ο κώδικας των Ηνωμένων Εθνών για τις διασκέψεις στη liner ναυτιλία.....	17
1.2.3 Εθνικές Προτιμήσεις.....	17
1.2.4 Εφαρμογή Cabotage.....	17.
1.3 Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.....	18
1.3.1 Πλεονεκτήματα από μια Συμφωνία για τη Ναυτιλία στα Πλαίσια του Ρυθμιστικού	
Πλαισίου του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου.....	19
1.3.2 Ρυθμίσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για την άρση του cabotage...	20
1.3.3 Ρυθμίσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για τη μεταφορά φορτίων	
στρατηγικής σημασίας από εθνικούς στόλους.....	20
1.3.4 Ρυθμίσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για τον Κώδικα της liner	
ναυτιλίας.....	21
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	
<b>ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΣΟ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ</b>	
<b>ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΛΥΝΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΤΗΝ</b>	
<b>ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΝ ΠΛΩ</b>	
2.1 Πρόλογος.....	22
2.2. Παγκόσμιος Νόμος της Θάλασσας (UNCLOS-United Law of the	
Sea).....	22
2.3 Νομοθεσία των Κρατών-Σημείας.....	25
2.4 Έλεγχος πλοίων στα λιμάνια (Port State Control).....	26
2.5 Νηογνώμονες.....	28

2.6 Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Μόλυνσης από τα Πλοία (Marpol 73/78).....	29
2.6.1. <i>Marpol 73/78</i> .....	29
2.7 Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωμάτων των Πλοίων, 2001 .....	33
2.8 Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, 1990 (OPRC 1990) .....	34
2.9 Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Υλών, 1972 .....	35
2.10. Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλάσσιου Έρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία.....	36
2.11 Κώδικες του IMO για τη Διαχείριση Ασφάλειας Ζωής εν Πλω και Εξασφάλιση Θαλάσσιας Ζωής .....	38
2.11.1. <i>Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ISM Code)</i> .....	38
2.11.2. <i>Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και Εξοπλισμό Πλοίων που μεταφέρουν Χύμα Υγροποιημένα Αέρια (IGC Code)</i> .....	40
2.11.3. <i>Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και Εξοπλισμό Πλοίων που μεταφέρουν Χύμα Χημικά Προϊόντα (IBC Code)</i> .....	41
2.11.4 <i>Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την Φιλική Ανακύκλωση των Πλοίων</i> .....	42
2.12 Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Θαλάσσια Ασφάλεια, την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης και της Συνθήκης Εργασίας και Διαβίωσης στα Πλοία.....	43

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

#### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ**

##### **ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

3.1 Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας ILO.....	44
3.1.1 <i>Αποστολή του ILO</i> .....	45.
3.1.2 <i>Συνεργασία του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO και του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας ILO</i> .....	45
3.1.3 <i>Συνεργασία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας ILO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης</i> .....	45

3.1.4 Συνεργασία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας ILO και των Νηογνομόνων.....	46
3.2 Ενοποιημένη Ναυτιλιακή Έκθεση (Joint Maritime Convention).....	46
3.2.1 Προστασία των Μισθών και των Εγκαταλελειμμένων Ναυτικών.....	48
3.2.2 Ποινικοποίηση των ναυτικών.....	49
3.2.3 Ίσες Ευκαιρίες και Πολιτικές Μη Διάκρισης.....	49
3.2.4 Εκπαίδευση και Αμοιβή.....	50
3.3 Συνθήκη για τη Ναυτική Εργασία του 2006.....	51
3.3.1 Όριο Ελάχιστης Ηλικίας.....	52
3.3.2 Χορήγηση Πιστοποιητικού Υγείας.....	52
3.3.4 Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη.....	52
3.3.5 Ώρες Εργασίας και Ώρες Ανάπαυσης.....	52
3.3.6 Εκπαίδευση και προσόντα.....	53
3.3.7 Σύστημα Εύρεσης Εργασίας Ναυτικών.....	53

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

##### **ΟΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ**

3.1 Η άρση του cabotage.....	55
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>59</b>
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>62</b>

## ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1, «Επιθεωρήσεις του PARIS- MoU 2008-2010», σελ.28

Πίνακας 2: «Νηολόγηση των Πλοίων υπό Ξένη Σημαία», σελ. 29

Πίνακας 3, «Ατυχήματα με τις μεγαλύτερες διαρροές πετρελαίου», σελ. 35

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου, στον τομέα της οικονομίας, επιχειρεί να εξαλείψει τα εμπόδια του καμποτάζ, τις συμφωνίες για διαχωρισμό της μεταφοράς του φορτίου μεταξύ δυο ή τριών χωρών μόνο, αποκλείοντας από την αγορά τους υπόλοιπους παροχείς υπηρεσιών και της παροχής επιδοτήσεων σε ναυτιλιακές εταιρείες και της κάλυψης των ζημιών τους από τις εκάστοτε κυβερνήσεις.

Ο σκοπός των αλλαγών αυτών είναι να επιφέρει καθεστώς ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού στο θαλάσσιο εμπόριο.

Οι συνέπειες από την άρση αυτών των εμποδίων είναι κατά κύριο λόγο ότι θα μειωθεί το μεταφορικό κόστος, το οποίο δε θα επιβαρύνει τον τελικό καταναλωτή. Επίσης, ναυτιλιακή υπηρεσία θα παρέχεται πιο γρήγορα και ποιοτικότερα, αφού θα λειτουργεί σε καθεστώς ελεύθερου ανταγωνισμού.

Τα ανωτέρω ζητήματα θα αναλυθούν στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας.

Επιπλέον, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου καθώς και άλλοι οργανισμοί έχουν διατυπώσει μια σειρά μέτρων και κανονισμών, επιχειρώντας να επιφέρουν αλλαγές και στους παρακάτω τομείς που αφορούν τη ναυτιλία, όπως στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, στην πρόληψη της μόλυνσης από τη θαλάσσια ρύπανση, στην προστασία της θαλάσσιας ζωής, στον τομέα της ασφάλειας κατά τη μεταφορά αγαθών στις προδιαγραφές που πρέπει να τηρεί η κατασκευή των πλοίων για να είναι ασφαλή κατά την πλοήγησή τους.

Τα ζητήματα αυτά θα αναλυθούν στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας, εστιάζοντας τις αλλαγές αυτές σε ευρωπαϊκό επίπεδο, αναφέροντας τις Κοινοτικές Οδηγίες που προτείνει η Ευρωπαϊκή Κοινότητα στα μέλη της.

Στο τρίτο κεφάλαιο θα αναλυθούν οι ρυθμίσεις στη ναυτική εργασία από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εργασίας.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο, θα αναλυθεί η περίπτωση της Ελλάδας, όσο αφορά τις αλλαγές που θα επέλθουν από τις ρυθμίσεις του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου για την άρση του καμποτάζ.

Συμπερασματικά, αυτή η εργασία θα τεκμηριώσει αναλυτικά τις αλλαγές που θα επιφέρει ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου στη ναυτιλία. Επίσης, θα αναλυθούν τα μέτρα και οι πολιτικές που θα πρέπει να ακολουθήσει η ελληνική ναυτιλία για την προσαρμογή της στα νέα δεδομένα.

Λέξεις Κλειδιά: καμποτάζ, IMO, ILO

## **ABSTRACT**

The World Trade Organization in the field of economy, attempts to eliminate the obstacles of cabotage arrangements for separating the transfer of cargo between two or three countries only, excluding the purchase of other service providers and providing subsidies to companies and cover their losses from the respective governments.

The purpose of these changes is to make a system of free and fair competition in the marine trade.

The consequences of removing these barriers are primarily to reduce transport costs, which will be borne by the final consumer. Also, shipping service will be faster and of better quality, since it will operate in a system of free competition. These issues will be analyzed in the first chapter. Furthermore, the World Trade Organization and other organizations have issued a series of measures and regulations, attempting to make changes in the following areas related to shipping, such as the protection of the marine environment, prevention of marine pollution from accidents, protection of marine life within the safe transfer of goods. The construction of ships must comply with certain standards of equipment and building.

These issues will be analyzed in the second chapter, focusing on changes at European level, indicating the EU Directives proposed by the European Community members.

In the third chapter the settings on naval work by the World Labor Organization are analysed.

Finally, the fourth chapter, the case of Greece is analysed, as regards the changes introduced by the rules of the World Trade Organization for the lifting of cabotage.

In conclusion, this work will be documented in detail the changes brought about by the World Trade Organization in shipping. It will also analyze the measures and policies to be followed by the Greek shipping industry to adapt to new realities.

**Keywords:** cabotage, IMO, ILO

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο προβληματισμός για τη συγγραφή του συγκεκριμένου θέματος της εργασίας προήλθε από το προσωπικό μου ενδιαφέρον να εμπλουτίσω τις γνώσεις μου όσο αφορά τις ρυθμίσεις στη ναυτιλία, που γνώριζα μόνο περιληπτικά.

Οι υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται η εργασία είναι καταρχήν ότι η αγορά που διέπεται από συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού, λειτουργεί με μικρότερο μεταφορικό κόστος και παρέχει καλύτερη ποιότητα, εννοώντας ασφαλέστερες και πιο γρήγορες μεταφορικές υπηρεσίες.

Κατά δεύτερον, η ελεύθερη είσοδος μεταφορέων και ο ελεύθερος ανταγωνισμός έχουν ως αποτέλεσμα την ομαλή λειτουργία της ναυτιλιακής αγοράς. Η ναυτιλία είναι μια βιομηχανία που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο, με μεγάλο αριθμό παροχών μεταφορικών υπηρεσιών.

Επίσης, η άρση κανονισμών προστατευτισμού καθώς και άλλων εμποδίων του ελεύθερου ανταγωνισμού, οδηγούν στην απελευθέρωση της ναυτιλιακής αγοράς και στην είσοδο της χώρας σε συνθήκες ελεύθερου ανταγωνισμού.

Τέλος, τομείς όπως η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, ή ασφάλεια στο πλοίο, οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο, συμβάλλουν στην αποτελεσματικότητα των ναυτιλιακών μεταφορών και είναι ζωτικής σημασίας για η διεξαγωγή τους. Ήταν αναγκαία και απαραίτητη η ρύθμιση μέσω κανονισμών από διάφορους Οργανισμούς. Σε αυτή την εργασία παραβάλλονται οι σημαντικότερες ρυθμίσεις που έχουν υποστεί αυτοί οι τομείς.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε ήταν η ακόλουθη:

Η επιλογή του θέματος της εργασίας

Η εύρεση και η συλλογή βιβλιογραφικών πηγών

Η παραβολή άρθρων που εξηγούν και παρουσιάζουν τους ρυθμιστικούς κανόνες διάφορων οργανισμών παγκόσμιας αποδοχής και εμπέλειας και όπου αυτό δεν ήταν δυνατόν λόγω της έλλειψης άρθρων, η αυτούσια παραβολή τους από το διαδίκτυο..

Μετά την επιλογή του θέματος το οποίο ορίστηκε ως «Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου και Ρυθμίσεις στη Ναυτιλία», ακολούθησε βιβλιογραφική έρευνα

προκειμένου να να συγκεντρωθεί το απαραίτητο προς επεξεργασία υλικό και εν συνεχεία να συνταχθούν τα τρία επιμέρους κεφάλαια.

Στο πρώτο κεφάλαιο με τίτλο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου περιλαμβάνονται οι ακόλουθες ενότητες:

Περιορισμοί στο Ελεύθερο Εμπόριο

Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου

Κυριότερες Μορφές Περιορισμών και Εμποδίων στο Ελεύθερο Εμπόριο

Στο κεφάλαιο αυτό καταδεικνύεται η ανάγκη περιγραφής και ανάλυσης των κυριότερων περιορισμών του ελεύθερου εμπορίου μέσω θαλάσσης. Είναι σημαντικό να κατανοηθούν οι λόγοι για τους οποίους δημιουργήθηκε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου. Επίσης, στο κεφάλαιο αυτό υπογραμμίζονται τα πλεονεκτήματα του ρυθμιστικού πλαισίου του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου όσο αφορά την άρση του καμποτάζ και τις ρυθμίσεις για τη ναυτιλία γραμμών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο με τίτλο Ρυθμίσεις όσο αφορά την Προστασία του Περιβάλλοντος απο τη Μόλυνση που προκαλείται απο τη Ναυτιλία, την Ασφάλεια στις Μεταφορές και την Εργασία εν Πλω, περιέχονται οι εξής ενότητες:

Παγκόσμιος Νόμος της Θάλασσας (UNCLOS-United Law of the Sea)

Νομοθεσία των Κρατών-Σημιαίας

Έλεγχος πλοίων στα λιμάνια (Port State Control)

Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Μόλυνσης από τα Πλοία (Marpol 73/78)

Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο των Επιβλαβών Συστημάτων Υφαλοχρωμάτων των Πλοίων, 2001

Διεθνής Σύμβαση για την Ετοιμότητα, Συνεργασία και Αντιμετώπιση ρύπανσης της Θάλασσας από Πετρέλαιο, 1990 (OPRC 1990)

Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από την Απόρριψη Καταλοίπων και Άλλων Υλών, 1972

Διεθνής Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλασσέρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία

Κώδικες του IMO για τη Διαχειριση Ασφάλειας Ζωης εν Πλω και Εξασφάλιση Θαλάσσιας Ζωής

Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Θαλάσσια Ασφάλεια, την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης και της Συνθήκης Εργασίας και Διαβίωσης στα Πλοία

Στο κεφάλαιο αυτό επεξηγούνται οι λόγοι για τους οποίους δημιουργήθηκαν οι οργανισμοί για την πρόληψη της θαλάσσιας μόλυνσης που προκαλείται από τη ναυτιλία, παρατίθενται αναλυτικά οι κανονισμοί καθώς και οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσο αφορά την πρόληψη και αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Επιπροσθέτως, στο κεφάλαιο αυτό αναλύονται οι συμβάσεις για τη διαχείριση της ασφάλειας ζωής εν πλώ και εξασφάλισης της ανθρώπινης ζωής.

Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφονται οι ρυθμίσεις στη ναυτική εργασία από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εργασίας (ILO) και επεξηγούνται οι λόγοι ρύθμισης των συνθηκών εργασίας και ιαβίωσης από τον ILO.

Στο τέταρτο κεφάλαιο περιγράφονται οι ρυθμίσεις στην Ελληνική Ναυτιλία, όσο αφορά το καμποτάζ.

Τα ερωτήματα που καλείται να απαντήσει η εργασία αυτή είναι:

**Για ποιου λόγους ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου είναι παγκόσμιας αποδοχής και επιβολής;**

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου είναι ο νέος πανίσχυρος οργανισμός που ρυθμίζει τη λειτουργία του εμπορίου. Κανένας άλλος οργανισμός δεν προωθεί με τόση επιτυχία την παγκοσμιοποίηση στον τομέα του θαλάσσιου εμπορίου μεταξύ των εθνών και ηπείρων.

**Ποιοι οι λόγοι που επέβαλαν την ανάγκη ρύθμισης της ναυτιλίας;**

Ο τομέας της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο αριθμό εμποδίων που επιδρούν αρνητικά στο ελεύθερο εμπόριο δημιουργώντας ουσιώδεις ανωμαλίες με αποτέλεσμα το μεταφορικό κόστος να αυξάνεται. Αυτά τα εμπόδια δημιουργούν αρνητικές επιπτώσεις στο παγκόσμιο εμπόριο.

**Ποιοι είναι οι τομείς που συνδέονται με τον κλάδο των ναυτιλιακών μεταφορών;**

**Για ποιους λόγους ήταν αναγκαία η ρύθμιση της λειτουργίας τους;**

Ο τομέας προστασίας του περιβάλλοντος από τη μόλυνση που προκαλούν τα πλοία στο θαλάσσιο περιβάλλον, η ναυτική εργασία και η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής και εμπορευμάτων, συνδέονται με τον τομέα των ναυτιλιακών μεταφορών.

Η συχνότητα της ρίψης ρυπαντών στο θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς και τα ατυχήματα που έχουν συμβεί, καθιστούν την εξεύρεση λύσης από Οργανισμούς προστασίας του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.

Επίσης, η ιδιαιτερότητα που παρουσιάζει το ναυτικό επάγγελμα, δηλαδή το γεγονός ότι επί μεγάλο χρονικό διάστημα ταξιδεύουν εν πλώ ανά τον κόσμο ανάμεσα σε

πληρώματα με ξένη σύνθεση, έκανε αναγκαία τη ρύθμιση σημαντικών ζητημάτων όσο αφορά τις συνθήκες απασχόλησης τους στο πλοίο. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας επέβαλε τις ρυθμίσεις ως προς τα καθημερινά ωράρια, την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και την ενδιαιτήση των ναυτικών.

Ακόμα, λόγω της φύσης ορισμένων εμπορευμάτων, όπως το πετρέλαιο ή τα υγροποιημένα αέρια, κρίνουν αναγκαία τη μεταφορά τους από ειδικά σχεδιασμένα πλοία, τα οποία να πληρούν όλους τους κανόνες ασφαλούς μεταφοράς στα πλαίσια που έχει καθιερώσει ο Παγκόσμιος Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO και ISM.

**Ποιες είναι οι προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία, όσο αφορά της άρση του καμποτάζ; Ποια είναι τα επιχειρήματα όσων συμφωνούν και όσων διαφωνούν;**

Η άρση του καμποτάζ κωλυσιεργούσε λόγω της διαφωνίας ως προς αυτή ορισμένων παραγόντων, οι οποίοι υποστήριζαν κυρίως ότι δε θα επέλθουν τα αναμενόμενα οφέλη στην οικονομία και πως θα χάνονταν θέσεις εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

Οι υποστηρικτές της άρσης του καμποτάζ επιμένουν ότι τα εισροές σε συνάλλαγμα θα είναι πολύ μεγάλες στο εμπορικό ισοζύγιο, πράγμα που θα τονώσει την ελληνική οικονομία και σε επιμέρους τομείς που σχετίζονται με παραναυτιλιακά επαγγέλματα αλλά και στο σύνολό της.

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΚΑΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

### 1.1 ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΣΤΟ ΕΛΕΥΘΕΡΟ ΕΜΠΟΡΙΟ

Το παγκόσμιο εμπόριο μέσω θαλάσσης συχνά δυσχεραίνεται από περιορισμούς οι οποίοι εφαρμόζονται στους περισσότερους παροχείς υπηρεσιών. (Hoekman B,(2001)). Τέτοιοι περιορισμοί εφαρμόζονται στις περισσότερες χώρες και περιορίζουν σημαντικά τους ξένους παροχείς υπηρεσιών να εισέλθουν στην εγχώρια αγορά παροχής υπηρεσιών. Οι ξένοι παροχείς υπηρεσιών συχνά αντιμετωπίζουν περιορισμένη είσοδο σε μια αγορά, η οποίας μπορεί να έχουν τη μορφή καθυστερήσεων στις επιθεωρήσεις πλοίων, διάφορων ειδών εγκρίσεις, άδειες και χρήση δημόσιων υπηρεσιών. Επίσης, οι ξένοι παροχείς μπορεί να έχουν περιορισμένη είσοδο στη διαφήμιση ώστε να μην μπορούν να ανταγωνιστούν τους εγχώριους παρόχους.(Alderton, T. and Winchester, N. (2002))

Ένας μεγάλος αριθμός εμποδίων στην ανοιχτή και ελεύθερη πρόσβαση στις μεταφορές μέσω θαλάσσης υπάρχει ακόμα σε πολλές χώρες.

Σήμερα οι ναυτιλιακές υπηρεσίες χαρακτηρίζονται από μεγάλο βαθμό κρατικής και μη κρατικής παρέμβασης, στη μορφή διαφόρων κανονισμών προστατευτισμού, πρακτικές οι οποίες έχουν αντίκτυπο στην αξιοπιστία, την τιμή και την ποιότητα των υπηρεσιών. (Feketekuty,(1999))

Τα κράτη έχουν αναπτύξει διάφορες ρυθμίσεις και κανονισμούς, οι οποίοι μπορούν να διακριθούν σε 2 γενικές μορφές, οι οποίες είναι πολιτικές και οικονομικές, όπως κανονισμοί διακρίσεων κατά των ξένων παρόχων υπηρεσιών έναντι των εγχώριων (cabotage). (Hindley, (1997))

Θα πρέπει να τονιστεί ότι οι διαφορετικοί τύποι των ναυτιλιακών τομέων παρουσιάζουν διαφορετικό βαθμό περιορισμών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ναυτιλία γραμμών, η οποία χρησιμοποιεί ρυθμίσεις μη θεμιτού ανταγωνισμού, μέσω του θεσμού των διασκέψεων. Από την άλλη μεριά, η χύδην

ναυτιλία δεν αντιμετωπίζει περιορισμούς, λειτουργεί σε ανταγωνιστικό περιβάλλον και οι τιμές διαμορφώνονται στη spot αγορά. (McGuire/Scuele/Smith, (1987))

Ο προσδιορισμός των εμποδίων δεν είναι εύκολο εγχείρημα. Σύμφωνα με την επιτροπή Ναυτιλίας του OECD (OECD Doc No. DSTI/DOT MTC(2001)13, “Maritime Transport Committee, Industry Seminar), υπάρχει μια ατελείωτη λίστα, η οποία περιλαμβάνει κάποια περισσότερο και άλλα λιγότερο περιοριστικά μέτρα. Ωπως είναι γνωστό, τα περιοριστικά αυτά μέτρα διασαλεύουν την ισορροπία της αγοράς. Μέσω αυτών των μέτρων επηρεάζεται η διαμόρφωση της τιμής, η διαθεσιμότητα του φορτίου, η ικανότητα μεταφοράς φυσικών ατόμων. Επίσης, άλλοτε επιβάλλουν τη χρήση υπηρεσιών που παρεχονται από ιδιωτικά ή κρατικά μονοπώλια και τέλος την εφαρμόζουν την πολιτική φόρων και δασμών.

## 1.2 Κυριότερες μορφές περιορισμών και εμποδίων στο ελεύθερο εμπόριο

### *1.2.1 ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΜΟΙΡΑΣΜΟΥ ΤΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΣΕ ΔΥΟ Η ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΧΩΡΕΣ*

Οι πολιτικές μοιρασμού του φορτίου μπορεί να υπάρξουν μεταξύ δυο ή περισσότερων χωρών στα πλαίσια εθνικών συμφωνιών, πρακτική που συναντάται ευρύτατα στις χώρες της Λατινικής Αμερικής. ( Brodsky, D, and Sampson , G., (1979),)

Αυτές οι πολιτικές περιορίζουν την προσφορά των ναυτιλιακών υπηρεσιών και στοχεύουν στη διαίρεση, σε συμφωνημένο ποσοστό, του φορτίου μεταξύ δύο χωρών.

Η πιο συνηθισμένη περίπτωση είναι ο διαχωρισμός το φορτίου σε 2 εγχώριους παροχείς υπηρεσιών, όπου αυτόματα αποκλείονται από την αγορά οι ξένοι παροχείς (οι οποίοι ονομάζονται στη διεθνή ορολογία ως cross-traders) (Rousslang D, Donald J./To T, (1993))

Επίσης, ενώ πολλές συμφωνίες προβλέπουν 50/50 διαχωρισμό φορτίου μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, υπάρχουν κι άλλες που διαχωρίζουν ο φορτίο σε 60/40 ή 75/25.

Τέλος, ορισμένες διμερείς συμφωνίες δεν αποκλείουν εντελώς τους cross-traders από την αγορά, αλλά τους επιτρέπουν τη διακίνηση ενός μόνο ορισμένου όγκου φορτίου, που προβλέπεται από συμφωνίες του τύπου 40/40/20 ή 33/33/33. (Douglas/Westwood (2005))



### *1.2.2. Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ΤΩΝ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΣΚΕΨΕΙΣ ΣΤΗ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑ*

Ο κώδικας των Ηνωμένων Εθνών για τις διασκλεψεις της liner ναυτιλίας είναι αποτέλεσμα της προσπάθειας που ξεκίνησε στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι έθεσαν σε λειτουργία τις δεκαετίες '60 και '70 μια νέα παγκόσμια οικονομική τάξη. Ο κώδικας, που επέβαλε μια σειρά από παγκόσμια αποδοχής παραδοχές, έκανε τα κυριότερα σημεία της νομοθεσίας της ναυτιλίας γραμμών, να γίνουν μέρος της παγκόσμιας νομοθεσίας. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι παρά το μεγάλο ενδεχόμενο του κώδικα να στρεβλώσει το ελεύθερο εμπόριο, η συνολική πραγματική του επίδραση στο εμπόριο είναι μικρή και συνήθως δεν εφαρμόζεται στα κράτη μέλη του OECD. (Parameswaran, B., (2004))

Παρολαυτά, ο κώδικας παραμένει σε ισχύ και θα μπορούσε να υποσκάψει τις φιλελεύθερες πολιτικές της νομοθεσίας του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου. (OECD Doc. DTI/DOTMTC(2001)13 (31 October 2001), “Final Report on Competition Policy in Liner Shipping”)

### *1.2.3 ΕΘΝΙΚΕΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ*

Υπάρχουν διάφοροι κανονισμών εθνικών προτιμήσεων, οι οποίες ευνοούν τον εθνικό στόλο, έναντι του στόλου των ξένων παροχών και στοχεύουν στη διατήρηση της δομής και του μεγέθους του στόλου για τις ανάγκες της εθνικής οικονομίας.

Αυτές οι πρακτικές περιλαμβάνουν τους εξής περιρισμούς, όπως περιορισμένη πρόσβαση στη μεταφορά φορτίων εθνικής ή στρατηγικής σημασίας. (Επίσης, μια συνήθης κρατική πολιτική που εφαρμόζεται σε παγκόσμιο επίπεδο είναι ο σε σημαντικό βαθμό περιορισμός των φορτίων μεγάλης εθνικής ή στρατηγικής σημασίας. Κατ'αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται η ενδυνάμωση της εθνικής ασφάλειας και διατήρησης της μεταφορικής ικανότητας και χωρητικότητας αλλά και υποστήριξης των εθνικών τους ναυτιλιακών εταιρειών-παροχών μεταφορικής υπηρεσίας. (Hearn, George H., (1970))

Να σημειωθεί ότι ως κρατικό φορτίο στρατηγικής σημασίας εννοείται όχι μόνο οι προμήθειες σε τρόφιμα των ενόπλων δυνάμεων εν καιρώ ειρήνης, αλλά και οποιοδήποτε φορτίο που σχετίζεται με την εθνική ασφάλεια και εθνική κυριαρχία και

απαιτεί κρατική παρέμβαση ή συνεργασία για απευθείας κρατική χρηματοδότηση, παροχής δανείων και απαλλαγής από δασμούς. (Basedow, Jurgen, (1994))

Το μειονέκτημα από αυτό την εφαρμογή αυτού του μέτρου είναι ότι εφ'όσον οι περισσότερες κυβερνήσεις που υιοθετούν αυτό το μέτρο διατηρούν την αγορά κλειστή για τους υπόλοιπους μεταφορείς, αυξάνεται το κόστος μεταφοράς και δε σημειώνεται αύξηση στις θέσεις απασχόλησης. (Petrova, R, (1998))

#### 1.2.4 ΕΦΑΡΜΟΓΗ CABOTAGE

Η νομοθεσία σύμφωνα με την οποία σχεδόν κάθε παραλιακή χώρα με ακτογραμμή εφαρμόζει τέτοιους κανονισμούς ώστε να αποκλείεται η ξένη συμμετοχή στη μεταφορά εγχώριου φορτίου στα εθνικά ύδατα της χώρας. Οι περιορισμοί του cabotage αποκλείουν αποτελεσματικά τις ξένες ναυτιλιακές εταιρείες να εισέλθουν στην αγορά και θεωρείται θεσμός προστατευτισμού.

Υπάρχουν διάφορα είδη cabotage Το πρώτο είδος αναφέρεται στα πλοία που κινούνται στα εθνικά ύδατα μιας χώρας, τα οποία θα έχουν υποχρεωτικά τη σημαία του κράτους αυτού.

Επίσης, όσα πλοία κινούνται στα εθνικά ύδατα μιας χώρας θα έχουν υποχρεωτικά κατασκευαστεί στην εν λόγω χώρα ή θα ανήκουν σε εγχώριους πλοιοκτήτες.

Επιπροσθέτως, για ορισμένα κράτη είναι υποχρεωτική επιβολή όρων CIF/FOB στα συμβόλαια μεταφοράς του φορτίου

Τέλος, συναντάται το είδος καμποτάζ μέσω κρατικής παρέμβασης, υπό τη μορφή επιδοτήσεων και δανείων υπέρ των εγχώριων παροχών μεταφορικής υπηρεσίας. (Senti, R/Conlan, P. (1998))

### 1.3 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΟΥ

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου είναι ένας πολύ σημαντικός Οργανισμός που έχει 146 κράτη-μέλη και καλύπτει το 90 % του παγκόσμιου εμπορίου.

Μέσω των νομοθετημάτων του, ορίζονται οι κανόνες για το παγκόσμιο εμπόριο για όλους τους τομείς αλλά και για τη ναυτιλία, που είναι αντικείμενο έρευνας αυτής της εργασίας. (Findlay, R.,(1987))

Αν και ο τομέας της ναυτιλίας είχε εμπεριέλθει στις συμφωνίες της GATTs, η ναυτιλία είναι παραδοσικά ένας κλάδος με ελάχιστη παρέμβαση και έπρεπε να περάσουν 14 χρόνια εκτενών διαπραγματεύσεων ανάμεσα στα κράτη-μέλη του

παγκόσμιου οργανισμού εμπορίου για να υιοθετηθούν και να εφαρμοστούν ρυθμίσεις στη ναυτιλία. (OECD Doc. No. DSTI/DOT/MTC(99)(99)18 Technical Issues in Respect of the WTO Negotiations(1999))

### *1.3.1 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΠΟ ΜΙΑ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ.*

Η ναυτιλία είναι ένας σημαντικός κλάδος της οικονομίας, διότι έχει άμεση σχετίζεται με το παγκόσμιο εμπόριο και έχει άμεση σχέση με την ανάπτυξη της οικονομίας. Εφόσον το 95% των αγαθών διακινείται μέσω θαλάσσης η απελευθέρωση της ναυτιλίας είναι σημαντική για να διασφαλιστεί ελεύθερος ανταγωνισμός και τα οφέλη του. (Bergantino, A.S. (2002))

Εχοντας, λοιπόν, αποδεχτεί ότι το άνοιγμα των ναυτιλιακών αγορών είναι ωφέλιμο για όλα τα κράτη ανεξαρτήτως οικονομικής κατάστασης και ανάπτυξης, στα πλαίσια του ελεύθερου και δίκαιου ανταγωνισμού. (OECD Workshop on maritime Transport. EU Views on Maritime Relations” (18 December 2001))

Σε ένα ολένα και περισσότερο ανταγωνιστικό περιβάλλον στη ναυτιλία, προϊόντα από όλο τον κόσμο μπορούν να παραχθούν σε οποιαδήποτε χώρα και να μεταφερθούν με χαμηλό κόστος, χωρίς επιπρόσθετη επιβολή δασμών. Κατά αυτό τον τρόπο θα αυξηθούν οι εξαγωγές της χώρας, θα βελτιωθεί το εμπορικό ισοζύγιο και θα αυξηθεί με τη σειρά του το Εθνικό Εισόδημα της χώρας. (Milbrandt, (2001))

Την τελευταία δεκαετία, ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου έχει κατακτήσει ολο το θεσμικό Πλαίσιο της χύδην ναυτιλίας και περιέχει όλη την ισχύουσα νομοθεσία του παγκόσμιου εμπορίου ώστε να εξασφαλίζεται η ελεύθερη διακίνηση αγαθών και υπηρεσιών. (Czerny, A.I.and Mítusch, K. (2005))

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι μέσω του παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου υπάρχουν πολλές πιθανότητες να επιτευχθεί παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά, απελευθερωμένη από περιορισμούς, στρεβλώσεις στον ελεύθερο ανταγωνισμό και κρατικό προστατευτισμό. Η νομοθεσία του παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, έχει αναγνωριστεί και από την Ευρωπαϊκή Ένωση. (Bergantino, A.S. and Veenstra, A.W. (2002))

### *1.3.2 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΡΣΗ ΤΟΥ CABOTAGE*

Είναι κοινή πρακτική ότι η πλειοψηφία των κρατών επιβάλλουν την μετακίνηση αγαθών και ατόμων μεταξύ των εθνικών τους υδάτων, μέσω των εθνικών τους στόλων, ευνοώντας μόνο τις εθνικές τους ναυτιλιακές εταιρείες. Όπως και με όλα τα εμπόδια στην ναυτιλία, η άρση του cabotage, θα είχε ως αποτέλεσμα αποτελεσματικές, χαμηλού κόστους μεταφορικές υπηρεσίες καθώς και αύξηση του εθνικού εισοδήματος. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τον ακόλουθο τρόπο. Λόγω του ανοίγματος της αγοράς, περισσότερες χώρες θα εισέλθουν στην αγορά, θα αυξηθεί ο ανταγωνισμός και επομένως η ποιότητα των υπηρεσιών θα είναι υψηλότερη. Επίσης, θα μειωθεί η τιμή της παρεχόμενης ηυπηρεσίας καθώς και το κόστος της, επωφελώντας έτσι τους καταναλωτές. Επίσης, θα αυξηθούν οι επενδύσεις από ξένους παροχείς υπηρεσιών αλλά και τοπικούς παροχείς, προσφέροντας έτσι νέες περισσότερες θέσεις εργασίας στην τοπική κοινωνία. Το γεγονός αυτό θα επιφέρει αύξηση του εθνικού εισοδήματος. Παρ'όλα αυτά αποδείχθηκε αδύνατον να συνεναίσουν τα κράτη-μέλη του Παγκόσμιου οργανισμού Εμπορίου για την άρση του cabotage. Τα εθνικά lobbies πιέζουν τις εκάστοτε κυβερνήσεις να μην υπογράψουν συμφωνία για την άρση του, ώστε να αποτρέψουν τους ξένους ανταγωνιστές τους να εισέλθουν στη αγορά. (Brooks, M.R. (2000.))

### *1.3.3 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΦΟΡΤΙΩΝ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΣΗΜΑΣΙΑΣ ΑΠΟ ΕΘΝΙΚΟΥΣ ΣΤΟΛΟΥΣ*

Όπως προαναφέρθηκε, κράτη προτιμούν να μεταφέρουν φορτία στρατηγικής και εθνικής σημασία με εθνικούς στόλους μέσω των εθνικών τους ναυτιλιακών εταιρειών, ειδικά όταν η εθνική τους κυριαρχία κινδυνεύει.. (ενεργειακές προμήθειες, στρατιωτικό εξοπλισμο).

Για να εξαλειφθούν οι αναποτελεσματικότητες και για να ενταχθούν στην αγορά και οι ξένες ναυτιλιακές εταιρείες, ώστε να βελτιωθεί η παρεχόμενη ποιότητα και να μειωθεί το κόστος μεταφοράς. Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου προβλέπει ότι όπου το δεν τίθεται θέμα εθνικής κυριαρχίας, η αγορά για τη μεταφορά τέτοιων φορτίων θα πρέπει να είναι ανοιχτή και για τους ξένους παροχείς υπηρεσιών. (Alan, E., (1998))

#### *1.3.4 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΕΜΠΟΡΙΟΥ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΩΔΙΚΑ ΤΗΣ LINER ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ*

Ο κώδικας της Liner Ναυτιλίας πρωταρχικά δημιουργήθηκε για να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες να διατηρήσουν τον εθνικό τους στόλο με το διασφαλίσουν μια σταθερή προσφορά φορτίου στις εθνικές ναυτιλιακές εταιρείες. Υιοθετήθηκε στις 06 Απριλίου το 1974, παρά τις διαφωνίες πολλών κρατών με παράδοση στη ναυτιλία και τέθηκε σε ισχύ στις 6 Οκτωβρίου 1983

Ο κώδικας αυτός παρέχει όλο το νομικό καθεστώς στη λειτουργία των διασκέψεων της liner ναυτιλίας.

Σύμφωνα με τον κανόνα 40/40/20 του Αρθρου 2 του Κώδικα, παρέχεται σε οποιαδήποτε ναυτιλιακή εταιρεία, μέλος των διασκέψεων το δικαίωμα να πλοηγείται και να φορτώνει το 40 τις εκατό του φορτίου την εταιρεία από όπου προέρχονται τα αγαθά, 40 τις εκατό στην εταιρεία όπου προορίζονται τα αγαθά και 20 τις εκατο σε τρίτη εταιρεία. γραμμών. (OECD Doc. No. DSTI/DOT(2001)3,(2002), "Regulatory Issues in International Maritime Transport")

Μεταξύ των κρατών μελώ του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου που είναι ταυτόχρονα κα μέλη των διασκέψεων του Κώδικα της liner ναυτιλίας, δεν έχει υπάρξει από κοινού συμφωνία για την εξάλειψη των κανόνων που αντιτίθεται στον ελεύθερο ανταγωνισμό.

Ίσως ο μόνος λόγος που οι διαπραγματεύσεις για τον κώδικα, ο οποίος παρά το μεγάλο ενδεχόμενο στρέβλωσης του ελεύθερου ανταγωνισμού, στην πράξη έχει ελάχιστη επίδραση στην οργάνωση του τομέα της liner ναυτιλίας ή στη συμμετοχή όλων των ναυτιλιακών εταιρειών, ανεξαρτήτως σημαίας.

Παρόλα αυτά, ο κώδικας είναι ακόμα σε ισχύ, όπως επίσης και το καρτέλ των φορτωτών να διαμορφώνουν τις τιμές και την χωρητικότητα του φορτίου, με τη δικαιολογία ότι έτσι εγγυόνται τακτικά δρομολόγια και υψηλού επιπέδου υπηρεσίες. (Lenore, M., (1996))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### **ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΟΣΟ ΑΦΟΡΑ ΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΑΠΟ ΤΗ ΜΟΛΥΝΣΗ ΠΟΥ ΠΡΟΚΑΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΕΝ ΠΛΩ**

#### 2.1 ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Λόγω της δομής της ναυτιλίας, όπου τα πλοία πλέον μεταξυ των χωρών, ανάμεσα σε διαφορετικές ηπείρους και επομένως μεταξυ διαφορετικών νομοθετικών καθεστώτων, είναι απαραίτητη η εφαρμογή και η τήρηση γενικώς αποδεκτών κανόνων. Γι αυτό το λόγο ιδρύθηκε ο οργανισμός IMO, ώστε να παρέχει στα κράτη νομοθεσίες τέτοιες ώστε όταν κυρωθούν από τα κράτη να πρέπει να ενσωματωθούν στη εθνική τους νομοθεσία. Έτσι, η ναυτιλία καθίσταται πλέον ένα ασφαλές και αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς και κυρίως φιλικό προς το περιβάλλον.

Ρόλος του IMO είναι η προώθηση της συνεργασίας μεταξυ των κρατών για την υιοθέτηση κανονισμών και συστάσεων που να καθιερώνουν διεθνή πρότυπα όσο αφορά τη ναυτική ασφάλεια, την αποδοτική ναυσιπλοία, την πρόληψη αλλά και τη μείωση της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχοντας υιοθετήσει συμβάσεις για τη ναυτική ασφάλεια, την πρόληψη ρύπανσης, την αποδοτική ναυσιπλοία, καθώς και ένα μεγάλο αριθμό αυτοτελών υποχρεωτικών και μη κωδικών, έχει πετύχει να μειωθεί δραστικά τη ρύπανση από τα πλοία και να αυξηθεί η ασφάλεια εν πλω.

Η υιοθέτηση και η εφαρμογή αυτών των συμβάσεων από τα κράτη-μέλη του Οργανισμού, αποδεικνύουν την δέσμευση της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τη σωστή εφαρμογή των νομοθετημάτων όσο αφορά τη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Μέτρα και νομοθετήματα του Παγκόσμιου Νόμου της Θάλασσας (UNCLOS) συμπληρώνουν ή ενισχύουν το διεθνές νομοθετικό καθεστώς.

Επίσης, εκτός από τα νομοθετήματα του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και UNCLOS, η ναυτιλία έχει δημιουργήσει στα πλαίσια της ασφαλούς και αποδοτικής πλοήγησης, δικές της διαδικασίες αυτορρύθμισης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code) προέρχεται από τα διεθνή ναυτιλιακά πρότυπα και η εφαρμογή του είναι υποχρεωτική για όλα τα τα

πλοία, καθώς και οι διάφοροι κανονισμοί και οι απαιτήσεις των νηογνώμωνων που θα αναλυθούν παρακάτω.

Όμως, η ασφάλεια και η αποφυγή της ρύπανσης εξαρτώνται από όλους τους τομείς που διέπουν την ναυτιλιακή βιομηχανία, δηλαδή τα κράτη της σημαίας, τους πλοιοκτήτες/διαχειριστές πλοίων, ναυτικούς και τους νηογνώμονες.

## 2.2. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΝΟΜΟΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ (UNCLOS-UNITED LAW OF THE SEA)

Τα δικαιώματα και οι υποχρεώσεις των κρατών να ρυθμίζουν τη ναυτιλία μέσω κανόνων προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, εκφράζονται μέσω ενός παγκοσμίου αποδοχής νόμου που υιοθετήθηκε από τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τον Νόμο της Θάλασσας το 1982, αλλά τέθηκε σε εφαρμογή στις 14 Νοεμβρίου το 1994 και το 2008 εφαρμόζοταν σε 155 κράτη.

Η Σύμβαση αυτή περιέχει πολλούς κανονισμούς σχετικούς με την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία, αλλά οι πιο σημαντικοί περιέχονται στο κεφ.ΧΙΙ (Προστασία και Διατήρηση του Περιβάλλοντος) (Unclos Sect.1. Art.1)

Στο κεφάλαιο I της Συνθήκης, ορίζονται οι τύποι των πλοίων στους οποίους εφαρμόζεται η Σύμβαση. Περιέχει κανονισμούς για την έκδοση πιστοποιητικών, ώστε να συμμορφώνεται το πλοίο με τη Σύμβαση και παρέχει κανονισμούς για τον έλεγχο των πλοίων στα λιμάνια των συμβαλλόμενων με τη Συνθήκη κρατών.

Στο κεφάλαιο 2 αναφέρονται οι κανόνες όσο αφορά την κατασκευή και τη δομή του πλοίου και ορίζονται οι κοιριότετοι διεθνείς κανονισμοί για την ασφαλή κατασκευή των πλοίων.

Αυτοί οι κανονισμοί δημιουργήθηκαν με αφορμή την καταστροφή του πλοίου «Τιτανικός» και αφορούν κυρίως κανονισμούς για τον φωτισμό του νερού ώστε να διατηρείται η σταθερότητα του πλοίου σε περίπτωση καταστροφής του καταστρώματος.

Επίσης, περιλαμβάνει κανονισμούς σχετικούς με τα μηχανήματα και τις ηλεκτρικές εγκαταστάσεις, ώστε να εξασφαλισθεί ότι θα λειτουργήσουν σε έκτακτο περιστατικό για την ασφάλεια του πλοίου και των πληρωμάτων. (Solas Chap. II)

Επιπλέον, στο κεφάλαιο 2, ορίζονται οι κανόνες ασφαλείας για την πρόληψη φωτιάς, την ανίχνευση και το σβήσιμο της φωτιάς για όλα τα πλοία, με περισσότερους κανόνες για τα επιβατηγά πλοία, με περισσότερους κανόνες για τα επιβατηγά πλοία,

τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία μεταφοράς φορτίων. Λόγω των πολλών ατυχημάτων πυρκαγιάς, το κεφάλαιο 2 αναθωρήθηκε και τέθηκε σε ισχύ το 2002 και δημιουργήθηκε λοιπόν το υποχρεωτικό σύστημα για την ασφάλεια από πυρκαγιά (fire safety system-fss).

Στο κεφάλαιο 3, αναφέρονται οι κανονισμοί για τις συσκευές διάσωσης, οι οποίοι συγκροτούν τον παγκόσμιο κώδικα life saving appliance (lsa). Αυτός ο κώδικας εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια ή μετά το έτος 1998. (Solas Chap. III)

Οι αναθεωρήσεις που τέθηκαν σε ισχύ την 1 Ιουλίου 2006, έχουν ως σκοπό να μειώσουν τον αριθμό των ατυχημάτων που προκύπτουν κατά την εισαγωγή των επιβατών στις βάρκες διάσωσης. Ειδικά για τα πλοία μεταφοράς φορτίου, υποχρεούνται να έχουν ένα σωσίβιο γιλέκο για κάθε άτομο επί του πλοίου.

Στο κεφάλαιο 4, αναφέρονται οι κανονισμοί για τις τηλεπικοινωνίες, όπου εγκαθιδρύεται ο κανονισμός Global Maritime Distress & Safety (GMDS).

Σύμφωνα με αυτόν τον κανόνα, τα πλοία θα πρέπει να μεταφέρουν εξοπλισμό τέτοιο ώστε να ενισχύσουν τις πιθανότητες ατυχήματος μλέσω δορυφόρουμ επιδεικνύοντας τα λεγόμενα radio bacons EPIRBS και rescue transporters sarts.

Στο κεφάλαιο 5, αναδεικνύονται οι κανονισμοί για την ασφάλεια πλοήγησης που θα πρέπει να εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία, ειδικά όσο αφορά τις μετεωρολογικές υπηρεσίες εύρεσης και διάσωσης. Επίσης, περιέχει τον παγκόσμιο νομοθετικό καθεστώς που υποχρεώνει τα πλοία να είναι επαρκώς επανδρωμένα. (Solas Chap. V)

Στο κεφάλαιο 6, καλύπτονται όλοι οι τύποι φορτίου οι οποίοι λόγω της ιδιαιτερότητας που μπορεί να χρήζουν ιδιαίτερης προφύλαξης κατά τη μεταφορά τους στο πλοίο ή το πλήρωμα. Όλα τα φορτία, εκτός από το υγρό φορτίο, πρέπει να φορτώνονται, να στιβάζονται και να φυλάσσονται σύμφωνα με το εγχειρίδιο ασφάλειας φορτίου. (Cargo Securring Manual)

Στο κεφάλαιο 7, αναφέρονται οι κανόνες για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων και κυρίως επικίνδυνων υγροποιημένων αερίων καθώς και κανονισμούς για την κατασκευή των πλοίων για να μεταφέρουν με ασφάλεια τέτοιου είδους φορτία., υιοθετώντας έτσι τον κώδικα για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων (IMDG Code), ο οποίος έγινε υποχρεωτικός από 1/1/2004.

Στο κεφάλαιο 8, εμπεριέχονται οι κανόνες με πυρηνική ενέργεια και εκθειούνται οι επικείμενοι κίνδυνοι για διαρροή ραδιενέργειας. Αυτοί οι κανονισμοί συντελούν τον



κώδικα για την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων κινούμενα με πυρηνική ενέργεια, ο οποίος υιοθετήθηκε το 1981 από τον IMO.

### 2.3 ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ-ΣΗΜΑΙΑΣ

Τα κράτη έχουν δικαιοδότησία στα πλοία που πλέουν με τη σημαία τους σε όλα τα μέρη του κόσμου, αλλά και σε όσα πλοία ξένης σημαίας που πλέουν εντός των εθνικών υδάτων. Γι αυτό το λόγο το κράτος σημαίας φέρει την ευθύνη τα πλοία που είναι γραμμένα στο νηολόγιό τους, να ακολουθούν τους κανόνες ασφαλείας αλλά και προστασίας του περιβάλλοντος του περιβάλλοντος.

Τα κράτη σημαίας είναι υποχρεώμενα να λαμβάνουν τέτοια μέτρα ώστε να εξασφαλίσουν την ασφάλεια στα πλοία τους όσο αφορά την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την αξιοπλοΐα τους, τις συνθήκες εργασίας και εκπαίδευσης προσωπικού, την καλή διατήρηση των τηλεπικοινωνιών του πλοίου. (SOLAS Art. 94) Εκτός από αυτές τις υποχρεώσεις, τα πλοία έχουν καθήκον να υιοθετούν κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της μόλυνσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Τέτοιοι κανόνες ασφαλείας εσωκλείονται στη νομοθεσία της SOLAS και MARPOL, αλλά και στον IMO.

Η επιβολή των κανονισμών προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι θέμα της νομοθεσίας του κάθε κράτους, η οποία όμως είναι υπό την κυριαρχία της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για τον νόμο της Θάλασσας. Παρολαυτά, στις σύγχρονες μέρες, λόγω των καταστροφικών συνεπειών στο θαλάσσιο περιβάλλον από αυτυχήματα πετρελαιοφόρων, τα κράτη που πλήττονται, επέβαλαν αυστηρότερους ελέγχους σε όσα πλοία φτάνουν στα λιμάνια τους.

Τα κράτη σημαίας είναι υποχρεωμένα να επιθεωρούν τα πλοία και όσα από αυτά δε συμμορφώνονται με τους παγκόσμια θεσμοθετημένους κανόνες, να ενημερώνουν το εν λόγω κράτος στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο καθώς και τον IMO.

Επίσης, ο κανονισμός του κώδικα IMO (IMO code for the investigation of maritime casualties & incidents), είναι υποχρεωτικός.

Στην πράξη όμως, πολλά κράτη σημαίας εκδίδουν πιστοποιητικά σε συνθήκες, όπου άλλα κράτη δε θα το έκαναν. Επίσης, κάποια κράτη σημαίας δεν έχουν ναυτική διοίκηση ικανού μεγέθους και ειδίκευση τέτοια ώστε να επιθεωρήσουν. Επομένως, τα πιστοποιητικά που εκδίδουν δεν αντικατοπτρίζουν την πραγματική κατάσταση του πλοίου. Σε αυτές τις περιπτώσεις, τα πιστοποιητικά τα εκδίδει ο νηογνώμονας, στον οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο.

## 2.4 ΕΛΕΓΧΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ (PORT STATE CONTROL)

Μέθοδοι ελέγχου και βελτίωσης του ελέγχου από τα κράτη που είναι νηολογημένο το πλοίο, emπίπτουν στην υποχρέωση του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού, μέσω της Επιτροπής για τη Θαλάσσια Ασφάλεια, (Flag State Implementation Sub-Committee), η οποία ιδρύθηκε το 1972. (IMO Resol. A 718)

Ένα μέτρο βελτίωσης του ελέγχου είναι η ενδυνάμωση της δυνατότητας των λιμενικών αρχών να επιθεωρούν τα πλοία αλλά και η δυνατότητα του νηογνώμονα να παρέχει τεχνική, επιστημονική και διοικητική υποστήριξη στα πλοία.

Τα παραθαλάσσια κράτη κατά την επιθεώρηση, όταν κρίνουν ότι είναι απαραίτητο, κρατούν ένα πλοίο στο λιμάνι, προς αποφυγή ρύπανσης από πλοίο. Αν οι βλάβες του πλοίου δεν μπορούν να επιδιορθωθούν στο λιμάνι, μπορεί να δώσει άδεια στο πλοίο να προσαράξει στο πιο κοντινό και κατάλληλο μέρος για επισκευή.

Η επιβολή των κανονισμών εντός των λιμανιών παρέχονται από το Unclos και απαγορεύεται η υπέρμετρη και άδικη επιβολή τους.

Κατά την επιθεώρηση του πλοίου στο λιμάνι, οι γενικοί κανόνες είναι να εξετάζεται κατ'αρχήν αν είναι προμηθευμένο με όλα τα πιστοποιητικά που χρειάζεται σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες. Η περαιτέρω επιθεώρηση θα γίνει μόνο όταν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι η αξιοπλοία του πλοίου δεν είναι επαρκής ή ότι το περιεχόμενο των πιστοποιητικών δεν είναι επαρκές για να βεβαιωθεί ότι το πλοίο δε θα προκαλέσει κάποια ζημιά.

Μια σύγχρονη εξέλιξη είναι ο σχηματισμός ομάδων-λιμανιών, οι οποίες υιοθετούν ένα επίσημο καθεστώς, ώστε να επιβάλλονται οι παγκοσμιώς αποδεκτές παραδοχές και κανονισμοί.

Ο γενικός κανόνας ορίζει ότι ποιαδήποτε φυσική κράτηση ενός πλοίου πρέπει να περιορίζεται μόνο στην εξέταση των πιστοποιητικών και εγγράφων τα οποία οφείλουν βρίσκονται στο πλοίο, σύμφωνα με τους διεθνείς κανόνες. Περιοριστική κράτηση γίνεται μόνο αφού υπάρξουν σαφείς ενδείξεις ότι η κατάσταση του πλοίου ή του εξοπλισμού του δεν ανταποκρίνεται με τα πιστοποιητικά, ή ότι το περιεχόμενο των πιστοποιητικών δεν είναι επαρκές να πιστοποιήσει ότι το πλοίο δεν έχει έγκυρα πιστοποιητικά και έγγραφα.

Είναι κοινή πρακτική του εκάστοτε λιμένα να βασίζεται σε παλιά αρχεία και στατιστικές πληροφορίες για να αποφευχθεί καθυστέρηση ή απαράδεκτη κράτηση του πλοίου στο λιμάνι.

Εάν κατά την επιθεώρηση του πλοίου διαπιστωθεί διενεργήθηκαν παραβάσεις των κανονισμών που ορίζουν οι Διεθνείς Οργανισμοί, τότε γίνεται κράτηση του πλοίου.

Εάν γίνει αδιακιολόγητη κράτηση του πλοίου, τότε ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα αποζημίωσης. (Marpol Art.7)

Ένας πολύ σημαντικός κανόνας της UNCLOS είναι ότι οι αρχές του λιμένα δε πρέπει να κάνει διακρίσεις μεταξύ πλοίων διαφορετικών κρατών. (UNCLOS Art.227)

Η πρώτη τοπική συμφωνία ήταν το (Paris Memorandum of Understanding), Paris Mou, σύμφωνα με το οποίο δε δημιουργούνται νέες υποχρεώσεις ή δικαιώματα για τα κράτη μέλη, αλλά εγκαθιδρύει ένα επίσημο καθεστώς ώστε να ενδυναμωθούν οι παγκόσμιοι κανόνες στα πλαίσια ενός σύγχρονου και ομοιόμορφου τρόπου ελέγχου από τις λιμενικές αρχές. Δημιουργήθηκε στη Σκανδιναβική Χερσόνησο τον Ιανουάριο 1982. Η διαχείριση του Paris Mou στην πράξη θεωρήθηκε επιτυχής και το 1991 η επιτροπή του IMO αναγνώρισε τη συμβολή του Paris Mou στην θαλάσσια ασφάλεια και πρόληψη της μόλυνσης.

Το αρχείο των επιθεωρήσεων διατηρείται σε μια κεντρική βάση δεδομένων. Τη SIREMac, η οποία είναι διαθλεσιμη για αναζήτηση και αναθεώρηση από τα κράτη μέλη. Η μηνιαία λίστα με όλες τις επιθεωρήσεις αλλά και κράτησης πλοίων είναι δημοσίως διαθέσιμη.

Από το 2011, τα κράτη μέλη που επιθεωρούν, οφείλουν να επιθεωρούν το 25% των ξένων πλοίων που επισκέπτονται τους λιμένες τους, σύμφωνα με τη σημαία, τον νηογνώμονα, την ηλικία και την ημερομηνία προηγούμενης επιθεώρησης του πλοίου, πληροφορίες που ανακτώνται από τη βάση δεδομένων SIREMac. Paris Mou (IMO Assembly Resolution, (1991))

Ο Έλεγχος από τις Αρχές Λιμένων διαδόθηκε αρχικά με την ίδρυση το 1982 του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων (MoU) που ακολουθήθηκε από το Asia and the Pacific (Tokyo) MoU. Ο IMO ενθάρρυνε την ίδρυση περιοχικών οργανισμών για τον έλεγχο από τις Αρχές των λιμένων και έχουν υπογραφεί MoUs που καλύπτουν άλλες περιοχές του κόσμου: Λατινική Αμερική (Acuerdo de Vina del Mar), Καραϊβική (Caribbean MoU), Δυτική και Κεντρική Αφρική (Abuja MoU), Μαύρη Θάλασσα (Black Sea MoU), Μεσόγειος (Mediterranean MoU), Ινδικός Ωκεανός (Indian Ocean MoU), και Περσικός Κόλπος (Riyadh MoU). Πάνω από 22.000 επιθεωρήσεις λαμβάνουν χώρα κάθε έτος στη γεωγραφική περιοχή του Paris Mou. Τα πλοία, μετά την αξιολόγηση, κατατάσσονται σε 3 κατηγορίες, στη λευκή, στη γκρι ή

τη μαύρη ζώνη, ανάλογα με τη συμμόρφωση τους ως προς τους κανόνες ασφάλειας και διαθεσιμότητας των πιστοποιητικών. (Paris MOU Annex I, Sect.2)

### ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ ΤΟΥ PARIS- MoU 2008-2010

ΜΑΥΡΗ ΖΩΝΗ	ΓΚΡΙ ΖΩΝΗ	ΛΕΥΚΗ ΖΩΝΗ
ΤΟΓΚΟ	ΑΙΓΥΠΤΟΣ	ΚΑΖΑΚΣΤΑΝ
ΣΙΕΡΡΑ ΛΕΟΝΕ	COOK ISLANDS	ΚΑΤΑΡ
ΜΟΝΤΕΝΕΓΡΟ	BIENTNAM	ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ
ΑΛΒΑΝΙΑ	DOMINICA	ΠΑΝΑΜΑΣ
ΜΟΛΔΑΒΙΑ	ΑΛΓΕΡΙΑ	ΙΝΔΙΑ
ΚΑΜΠΟΤΖΗ	ΣΛΟΒΑΚΙΑ	ΚΟΡΕΑ
COMOROS	HONDURAS	ΙΝΔΙΑ
ΓΕΩΡΓΙΑ	ΤΥΝΗΣΙΑ	ΙΑΠΩΝΙΑ
ΒΟΛΙΒΙΑ	ΤΖΑΜΑΪΚΑ	ΚΙΝΑ
ΛΙΒΑΝΟΣ	ΜΟΓΓΟΛΙΑ	ΤΟΥΡΚΙΑ
ΣΥΡΙΑ	TUVALU	ΛΙΘΟΥΑΝΙΑ
TANZANIA	ΜΑΡΟΚΟ	ΙΣΠΑΝΙΑ
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	ΣΑΟΥΔΙΚΗ ΑΡΑΒΙΑ	ΡΩΣΙΑ
ST.VINCENT AND THE GRENADINES	ΒΟΥΛΓΑΡΙΑ	ΝΗΣΙΑ BARBADOS
AZERMPIAΪTZAN	ΜΑΛΑΙΣΙΑ	ΝΗΣΟΙ CAYMAN, UK
	ΕΛΒΕΤΙΑ	

ΠΙΝΑΚΑΣ 1, πηγή MARITECH, Ιουλιος-Αυγουστος 2011, σελ.16-17

#### 2.5 ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ

Οι νηογνώμονες κατά κύριο λόγο είναι ανεξάρτητες, μη κερδοσκοπικές οργανώσεις των οποίων ο ρόλος είναι να εξασφαλίσουν ότι ένα συγκεκριμένο πλοίο έχει σχεδιαστεί, κατασκευαστεί και διατηρηθεί σύμφωνα με τους κανόνες των διεθνών οργανισμών. (Jonathan, L.(1993))

Υπάρχουν πάνω από 50 οργανώσεις που ορίζουν τη δραστηριότητα ως παροχή ναυτιλιακής αξιολόγησης. Οι 10 μεγαλύτερες από αυτές τις οργανώσεις δημιούργησαν την ένωση IACS (International Association of Classification), το 1968. Υπάρχουν ωστόσο κάποιες ανησυχίες για την επιλογή του νηογνώμονα, η οποία γίνεται κατ'εξοχήν από τον πλοιοκτήτη, οποίος πληρώνει τον νηογνώμονα που έχει επιλέξει να του παρέχει τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα για το πλοίο του. Οι ανησυχίες αυτές είναι δικαιολογημένες καθότι οι επιθεωρήσεις δεν γίνονται ανεξάρτητα, είτε οι πλοιοκτήτες τείνουν να νηολογούν τα πλοία τους σε νηογνώμονες

που δεν τηρούν υψηλές προδιαγραφές, με αποτέλεσμα όμως να συμβαίνουν ατυχήματα ή να κρατούνται στους λιμένες κατά την επιθεώρηση πλοίων.

Η IACS δημιούργησαν ένα πρόγραμμα νέων μέτρων που τέθηκε σε ισχύ το 1996, έτσι ώστε να ανέβουν σε επίπεδο οι προδιαγραφές που θα πρέπει να τηρούν τα νηολογημένα σε αυτές πλοία και να ανακτηθεί η εμπιστοσύνη της ναυτικής κοινότητας στην IACS. (OECD Report, “Report on the Removal of Insurance form Substandard Shipping” (2004), at 14).

ΧΩΡΑ	ΠΟΣΟΣΤΟ ΤΟΥ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΤΟΝΑΖ (DWT)	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΛΟΙΩΝ ΝΗΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΥΠΟ ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ
Greece	18.02	70.95
Japan	14.52	91.07
Germany	7.89	81.66
USA	5.18	78.32
Norway	5.01	69.91
United Kingdom	2.35	57.92

Πίνακας 2, Νηολόγηση υπό ξένη Σημαία, UNCTAD (2006)

## 2.6 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΜΟΛΥΣΗΣ ΑΠΟ ΤΑ ΠΛΟΙΑ (MARPOL 73/78)

Κατά τη διάρκεια του πρώτου μισού του 20<sup>ου</sup> αιώνα τα ατμόπλοια και τα μηχανοκίνητα πλοία άδειάζαν στους ωκεανούς μεγάλες ποσότητες παράγωγα του πετρελαίου και απόβλητα πετρελαίου ως μέρος της συνήθους λειτουργίας των πλοίων, προκαλώντας έτσι τεράστια περιβαλλοντική καταστροφή. (Jeff B. Courtis, (1985))

Το 1973 έλαβε χώρα ένα Διεθνές Συνέδριο στα πλαίσια της Σύμβασης OILPOL 54, ώστε να την εκσυγχρονίσει με τα δεδομένα της εποχής, όσο αφορά τη λειτουργία των πετρελαιοφόρων. Ως αποτέλεσμα ήταν να δημιουργηθεί η Σύμβαση Marpol 73.

### *2.6.1. Marpol 73/78*

Η Σύμβαση Marpol 73 επέβαλε κανονισμούς υποχρεωτικούς για τη λειτουργία των πετρελαιοφόρων και των πλοίων που μεταφέρουν χημικά προϊόντα, όμως λόγω του αυξημένου κόστους να αναποκριθούν τα πλοία σε αυτούς τους κανονισμούς, η Σύμβαση δεν υλοποιήθηκε. Γι αυτό το λόγο, έλαβε χώρα ένα δεύτερο Συνέδριο για

την Ασφάλεια των Πετρελαιοφόρων και την Πρόληψη της Ρύπανσης το 1978, δημιουργώντας έτσι τη Σύμβαση Marpol 73/78.

Η ανανεωμένη αυτή Σύμβαση περιείχε ένα μεγάλο αριθμό ουσιαστικών αλλαγών του Παραρτήματος I δίνοντας περισσότερη έμφαση στις επιθεωρήσεις των πλοίων.

Τα σημαντικότερα παραρτήματα της Σύμβασης Marpol 73/78, δηλαδή το Παράρτημα I και II, υιοθετήθηκαν τον Οκτώβριο του 2004, αλλά τέθηκαν σε εφαρμογή την 1 Ιανουαρίου το 2007. (Marpol, Annex I, Resolution MEPC)

Στο παράρτημα I της Σύμβασης αναφέρονται οι κανονισμοί παγκοσμιας εμβέλειας, ώστε να αποτραπεί η μόλυνση από τα πλοία, ανεξαρτήτως τύπου. (Υιοθέτηση: 27 Απριλίου 2001 και έναρξη ισχύος: 1 Σεπτεμβρίου 2002)

Λόγω της έλλειψης αρκετών μερών υποδοχής καταλοίπων πλοίων, ήταν απαραίτητο να εξασφαλιστεί με νόμο η ρίψη καταλοίπων στη θάλασσα, η οποία όμως θα δημιουργεί όσο το δυνατό μικρότερη μόλυνση, αφού τα πλοία θα υποχρεούνται να είναι εξοπλισμένα με φίλτρα. Επίσης, οι πλοικτήτες είναι υποχρεωμένοι να τηρούν βιβλίο πετρελαίου στα πλοία τους, στο οποίο θα καταγράφουν τις ποσότητες πετρελαίου, καθώς και λεπτομέρειες σχετικά με τα υπολείμματα που απορρίφθηκαν.

Αυτοί οι κανονισμοί δεν ισχύουν όταν είναι απολύτως αναγκαία η ρίψη καταλοίπων στη θάλασσα για τη διάσωση ζωής ή την ασφάλεια του πλοίου. (MARPOL Annex I-Reg.3.1)

Επίσης, στο Παράρτημα I, αναφέρονται οι Ειδικές Περιοχές στις οποίες απαγορεύεται η ρίψη αποβλήτων. Αυτές οι περιοχές είναι η Μεσόγειος θάλασσα, Μαύρη θάλασσα και Βαλτική θάλασσα, η Ερυθρά θάλασσα και ο Περσικός κόλπος.

Τα πλοία κατά τη διέλευση τους από αυτές τις περιοχές θα πρέπει να είναι κατάλληλα εξοπλισμένα για τη συγκράτηση των αποβλήτων ώστε να τα παραδώσουν στον πλησιέστερο σταθμό υποδοχής καταλοίπων.

Σύμφωνα με την τροποποίηση του παραρτήματος I, επιταχύνθηκε η σταδιακή κατάργηση των πετρελαιοφόρων single-hull. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα του παραρτήματος, μέχρι το 2015 ή νωρίτερα προσδοκάται η απομάκρυνση των Single-hull πετρελαιοφόρων.

Κατά αυτόν τον τρόπο εξασφαλίζεται μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος από τη θαλάσσια ρύπανση από πετρέλαιο. Εξάλλου, όλα τα πετρελαιοφόρα με έτος κτίσης μετά το 1996, υποχρεούνται να έχουν διπλά τοιχώματα.

Σύμφωνα με τους κανονισμούς στο παράρτημα II για τον έλεγχο της ρύπανσης από υγρές τοξικές ουσίες χύδην, (Εναρξη ισχύος: 6 Απριλίου 1987) καθορίζονται τα κριτήρια απόρριψης καθώς και τα μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται χύμα. Περίπου 250 ουσίες έχουν εκτιμηθεί και περιληφθεί στον κατάλογο που περιλαμβάνεται στη Σύμβαση. Η απόρριψη των καταλοίπων τους επιτρέπεται μόνον σε ευκολίες υποδοχής.

Η απόρριψη καταλοίπων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες δεν επιτρέπεται εντός 2 μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά. Αυστηρότεροι περιορισμοί εφαρμόζονται στις περιοχές της Βαλτικής και Μαύρης Θάλασσας.

Στο κεφάλαιο 2 διακρίνονται οι βλαβερές ουσίες καταλοίπων σε 4 κατηγορίες (X,Y,Z, OS), ανάλογα με το επίπεδο δραστηκότητας θαλάσσιας ρύπανσης και βλαπτικότητας της ανθρώπινης υγείας.

Η ρίψη καταλοίπων επιπέδου X απαγορεύεται και η ρίψη ουσιών Y και Z εμπεριέχεται σε περιορισμούς. Η ρίψη ουσιών OS θεωρείται ότι δεν είναι επιβλαβής για τα θαλάσσια οικοσυστήματα καθώς και την ανθρώπινη υγεία. (IMO MARPOL Annex II - Reg.6.1.)

Επίσης, στο παράρτημα II, αναφέρονται οι κανονισμοί όσο αφορά τον σχεδιασμό και την κατασκευή των πλοίων που μεταφέρουν επιβλαβείς ουσίες.

Ακόμα, στο παράρτημα II υπογραμμίζεται ότι κάθε πλοίο άνω των 150 τόνων που μεταφέρει επιβλαβείς ουσίες, υποχρεούται να έχει και ένα σχέδιο αντίδρασης σε περίπτωση ατυχήματος. (IMO MARPOL Annex II- Reg.17)

Στο παράρτημα III ,το οποίο έχει έναρξη ισχύος την 1η Ιουλίου 1992 και που αναφέρεται στην πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται δια θαλάσσης σε συσκευασμένη μορφή, περιέχονται οι γενικές απαιτήσεις για την έκδοση λεπτομερών προτύπων για συσκευασία, σήμανση, τοποθέτηση ετικετών, έκδοση εγγράφων, στοιβασία, ποσότητες, περιορισμούς, εξαιρέσεις και αναφορές για την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικινδύνων Φορτίων (IMDG Code) έχει συντάξει λίστα με τους θαλάσσιους ρυπαντές. (IMO MARPOL Annex III- Reg.7)

Στο παράρτημα IV που αναφέρεται στην πρόληψη ρύπανσης από λύματα από τα πλοία, (τέθηκε σε ισχύ την 27 Σεπτεμβρίου 2003), περιλαμβάνονται οι κανονισμοί όσο αφορά την απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα, τον εξοπλισμό και συστήματα των πλοίων για τον έλεγχο των απορρίψεων λυμάτων, την παροχή ευκολιών στα λιμάνια

και τερματικούς σταθμούς για την παραλαβή λυμάτων καθώς και τις απαιτήσεις για την επιθεώρηση και έκδοση πιστοποιητικών των πλοίων.

Τα πλοία υποχρεούνται να εφοδιάζονται με εγκατάσταση βιολογικού καθαρισμού ή ή δεξαμενή συγκράτησης λυμάτων. Το εν λόγω απαγορεύει τη διάθεση λυμάτων από τα πλοία σε απόσταση μικρότερη των τεσσάρων ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή εκτός αν διαθέτουν σε λειτουργία μια μονάδα επεξεργασίας των λυμάτων εν πλώ. Σε αυτή την περίπτωση τα όρια επεκτείνονται στα 4 έως 12 ναυτικών μιλίων από την ακτή.

Οι κανονισμοί εφαρμόζονται σε πλοία 400 τόνων και άνω καθώς και σε πλοία που είναι πιστοποιημένα να μεταφέρουν περισσότερους από 15 επιβάτες αλλά είναι μικρότερα των 400 τόνων. (IMO MARPOL Annex IV- Reg.1)

Το παράρτημα V περιέχει κανονισμούς για την πρόληψη της μόλυνσης από απορρίμματα. Το παράρτημα τέθηκε σε ισχύ στις 31/12/1998 και εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους πλοίων. (IMO MARPOL Annex V-Reg.2)

Οι κανονισμοί αυτοί απαγορεύουν τη ρίψη στο θαλάσσιο οικοσύστημα όλων των πλαστικών υλών, συμπεριλαμβανομένων των συνθετικών σχοινιών, διχτυών ψαρέματος και σακουλών απορριμμάτων. Η ρίψη άλλων ειδών απορριμμάτων πρέπει να γίνεται όσο το δυνατόν πιο μακριά από την πλησιέστερη ακτή. Επίσης, απαγορεύεται η ρίψη όσων απορριμμάτων επιπλέουν και η ρίψη εντός 12 ναυτικών μιλίων απορριμμάτων τροφίμων και γυαλιού. (IMO MARPOL Annex V-Reg 3)

Το παράρτημα που αναφέρεται στην πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης υιοθετήθηκε το 1997 και τέθηκε σε ισχύ στις 19/5/2005. Το 2008 στο ανανεωμένο παράρτημα VI αποφασίστηκε να τεθεί σε ισχύ την 1/7/2010. Το παράρτημα αυτό είναι αποτέλεσμα πρωτοβουλίας του IMO για υιοθέτηση κανονισμών για την πρόληψη και μείωση ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Το παράρτημα VI θέτει τις βάσεις για τον έλεγχο εκπομπών τεσσάρων επιβλαών ουσιών που επιδρούν αρνητικά στο στρώμα του όζοντος.

Πρόκειται για τα οξείδια του νατρίου, τα οξείδια του θείου καθώς και πτητικές ουσίες. Ο IMO έχει προτείνει μέτρα για τη μείωση των εκπομπών των εκπομπών των αερίων θερμοκηπίου και διοξειδίου του άνθρακα, που προέρχονται από πλοία.

Όσο αφορά τα οόρια των οξειδίων του νατρίου, το παράρτημα VI απαγορεύει τη λειτουργία μηχανών ντίζελ οι οποίες είναι εγκατεστημένες σε νέα πλοία που κατασκευάστηκαν κατά τη διάρκεια ή μετά από τις 1/1/2000, εκτός κι αν οι εκπομπές του διοξειδίου του νατρίου είναι εντός επιτρεπών ορίων.



Στον κώδικα Οξειδίων του Νατρίου (Nox Technical Code), εμπεριέχονται οι υποχρεωτικές διαδικασίες για τη μέτρηση αυτών των εκπομπών.

Επίσης, στο παράρτημα VI τίθεται ο κανονισμός τα καύσιμα να έχουν έως 4,5 % οξείδα του Θείου

Επειδή η περιεκτικότητα θείου στην ατμόσφαιρα είναι μεγαλύτερη στις βόρειες περιοχές του πλανήτη, οι οποίες θεωρούνται περιοχές ελέγχου εκπομπής θείου (Sox Emission Control Areas- SECAS) η περιεκτικότητα θείου στα καύσιμα περιορίζεται στο 1,5%.

Σύμφωνα με την αναθεώρηση του παραρτήματος VI από 1/1/2012 το αμώτατο όριο περιεκτικότητας καυσίμων σε θείο θα είναι 3,5 Reg. 14 & 14.8, ενώ στις SECAS από 1/7/2010 θα είναι 1,0% και από 1/1/2015 σε 0,10% Reg.14.3.

Επιπροσθέτως, όσο αφορά τις πτητικές ουσίες, το παράρτημα VI προβλέπει ότι οι εκπομπές πτητικών ουσιών από πετρελαιοφόρα πρέπει να είναι βασισμένες και σύμφωνες στους κανονισμούς ασφαλείας του IMO. (Bin,Okamura.,(1995))

## 2.7 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΕΛΕΓΧΟ ΤΩΝ ΕΠΙΒΛΑΒΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΥΦΑΛΟΧΡΩΜΑΤΩΝ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ, 2001

Παρόλο που τα υφαλοχρώματα χρησιμοποιούνται για τη μείωση της κατανάλωσης καυσίμου και μείωση του χρόνου ταξιδιού, επιστημονικές μελέτες έχουν αποδείξει ότι οι ουσίες που διαχέονται στο θαλάσσιο περιβάλλον, προκαλούν θαλάσσια ρύπανση και πιθανόν να εισέρχονται στην τροφική αλυσίδα.

Το 1990, η Επιτροπή του IMO για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υιοθέτησε τη ρύθμιση η οποία προτείνει στα κράτη να λάβουν μέτρα για τον περιορισμό της χρήσης υφαλοχρωμάτων, ειδικότερα εκείνα που περιέχουν την ουσία TBT, δηλαδή ουσία με περιεκτικότητα κασσίτερου, η οποία θεωρείται ως η πιο βλαβερή. (IMO-Marpol,MEPC 46)

Για να αντιμετωπιστεί πλήρως το ζήτημα της χρήσης των υφαλοχρωμάτων, ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας IMO, δημοσίευσε στις 5 Οκτωβρίου 2001 την Παγκόσμια Συνθήκη για την Ελαχιστοποίηση της Χρήσης των Υφαλοχρωμάτων στα Πλοία και η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 17 Σεπτεμβρίου 2008.

Σύμφωνα με τα όσα ορίζει η εν λόγω Συνθήκη, θα απαγορεύεται τη χρήση υφαλοχρωμάτων που περιέχουν την ουσία TBT ή άλλες βλαβερές ουσίες από 1 Ιανουαρίου 2003, ενώ οι επιφάνειες του κοίτους των πλοίων που ήδη έχουν

επιστρωθεί με τέτοιου είδους υφαλοχρώματα, πρέπει να έχουν αφαιρεθεί έως την 1 Ιανουαρίου 2008. (IMO, Art.10, Annex 4)

Σύμφωνα με τη Συνθήκη, τα πλοία των 400 κόμβων ολικής χωρητικότητας και άνω που εκτελούν δρομολόγια παγκοσμίως, είναι υποχρεωμένα να περάσουν από μι αρχική επιθεώρηση πριν εκτελέσουν δρομολόγιο ή πριν τους εκδοθεί πιστοποιητικό ασφαλούς χρήσης υφαλοχρωμάτων για πρώτη φορά.

Επιπλέον, η λίστα με τα βλαβερά υφαλοχρώματα αναφέρεται στο παράρτημα 1 της Συνθήκης και όταν κρινεται αναγκαίο ανανεώνεται. Η Συνθήκη ορίζει κάθε πλοίο μπορεί να επιθεωρηθεί από ειδικευμένο προσωπικό, ούτως ώστε να καθορισθεί αν η λειτουργία του πλοίου είναι σύμφωνη με τα όσα ορίζει η Συνθήκη.

Κατά την είσοδο του πλοίου σε ένα λιμάνι ή ναυπηγείο, ακολουθείται επιθεώρηση, εάν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι λόγω της μη σωστής λειτουργίας του πλοίου, παραβιάζεται η Συνθήκη, οπότε και ακολουθείται εκτεταμένη επιθεώρηση.

Εάν όμως το πλοίο κατακρατηθεί και καθυστερήσει στις υποχρεώσεις του λόγω της διεξαγωγής της επιθεώρησης, ο πλοιοκτήτης έχει δικαίωμα να ζητήσει ποζημίωση.

Εάν παρολαυτά αποδειχθεί ότι η Συνθήκη παραβιάστηκε, επιβάλλονται ποινές στο πλοίο από τις αρχές του κράτους στο οποίο είναι νηολογημένο. Οι ποινές είναι αρκετά αυστηρές για να αποθαρρυνθεί κάποια επόμενη μη συμμόρφωση με τους όρους της Συνθήκης. (IMO, Art.4)

Τα μέλη του IMO, σε συνεργασία με τον IMO, προωθούν και παρέχουν υποστήριξη στα κράτη, ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες, οι οποίες ζητούν τεχνική βοήθεια όσο αφορά την ξιολόγηση, την αποδοχή και τη συμμόρφωση με τη Συνθήκη, καθώς και την ανάπτυξη εθνικής νομοθεσίας και εκπαίδευσης προσωπικού για την αποτελεσματική εφαρμογή της Συνθήκης.

## 2.8 ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΤΟΙΜΟΤΗΤΑ, ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΑΠΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ, 1990 (OPRC 1990)

Η Σύμβαση αυτή εγκρίθηκε από την Διπλωματική Διάσκεψη που συγκλήθηκε από τον IMO, τον Νοέμβριο 1990 και τέθηκε σε ισχύ τον Μάιο του 1995. Η Σύμβαση αυτή, ασχολείται με την προετοιμασία και την αντιμετώπιση των περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο, όχι μόνο από τα πλοία, αλλά και από την υπεράκτια εξερεύνηση πετρελαίου και τις πλατφόρμες παραγωγής, λιμάνια και εγκαταστάσεις διακίνησης πετρελαιοειδών. Τα διάφορα άρθρα της Σύμβασης καλύπτουν την

εκπόνηση σχεδίων έκτακτης ανάγκης ρύπανσης από το πετρέλαιο. Η σύμβαση έχει σχεδιαστεί κυρίως για να βοηθήσει τις αναπτυσσόμενες χώρες για την προετοιμασία και την αντιμετώπιση σοβαρών περιστατικών ρύπανσης από πετρέλαιο. Η σύμβαση θα αποβεί προς όφελος των πλοιοκτητών αφού κατά πάσα πιθανότητα θα οδηγήσει σε πιο αποτελεσματική αντιμετώπιση πετρελαιοκηλίδων σε διάφορα μέρη του κόσμου.

#### ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΕΣ ΔΙΑΡΡΟΕΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑΟΥ

ΟΝΟΜΑ ΔΕΞ/ΠΛΟΙΟΥ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΗΜΕΡΟΝΗΝΙΑ
<i>Urquiola</i>	ΙΣΠΑΝΙΑ,ΚΟΡΟΥΝΑ	12/5/1976
<i>Torrey Canyon</i>	ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ,Isles of Scilly	18/3/1967
<i>Sea Star</i>	ΙΡΑΝ, Κόλπος του Ομάν	19/12/1972
<i>Odyssey</i>	Καναδάς	10/11/1988
Nowruz	Ιράν, Περσικός Κόλπος	4/2/1983
<i>MT Haven</i>	Ιταλία, κοντά στη Γενόβη	11/4/1991
<i>Ixtoc</i>	Κόλπος του Μεξικού	23/3/1980
<i>Irenes Serenade</i>	Ελλάδα, Πύλος	23/2/1980
Fergana Valley	Ουζμπεκιστάν	2/3/1992
<i>Deepwater Horizon</i>	Κόλπος του Μεξικού	20/4/2010
<i>Castillo de Bellver</i>	Νότιος Αφρική, Saldanah Bay	6/8/1983
<i>Amoco Cadiz</i>	Γαλλία, Βρετανία	16/3/1978
<i>ABT Summer</i>	Ανγκόλα	5/5/1991

Πίνακας 3, πηγή[http://en.wikipedia.org/wiki/Oil\\_spill#Largest\\_oil\\_spills](http://en.wikipedia.org/wiki/Oil_spill#Largest_oil_spills)

#### 2.9 ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΠΟ ΤΗΝ ΑΠΟΡΡΙΨΗ ΚΑΤΑΛΟΙΠΩΝ ΚΑΙ ΆΛΛΩΝ ΥΛΩΝ, 1972

Η Σύμβαση για την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από την απόρριψη ξαταλοίπων και άλλων υλών, συντάχθηκε στο πλαίσιο της Διακυβερνητικής Διάσκεψης για την ασφαλή καταβύθιση των αποβλήτων στη θάλασσα στις 13 Νοεμβρίου 1972 στο Λονδίνο και υπογράφηκε στις 29 Δεκεμβρίου 1972. Τέθηκε σε ισχύ στις 30 Αυγούστου 1975, όταν 15 χώρες την επικύρωσαν. Από τις 1 Οκτωβρίου 2001, υπάρχουν 78 συμβαλλόμενα μέρη στην εν λόγω σύμβαση.

Τη σύμβαση τη χειρίζεται ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), μέσω συμβουλευτικών συναντήσεων. Η Σύμβαση του Λονδίνου αποτελείται από 22 άρθρα και τρία παραρτήματα.

Στο παράρτημα I της σύμβασης καθορίζονται τα υλικά της «μαύρης λίστας», τα οποία δεν επιτρέπεται να απορριφθούν στον ωκεανό, (αν και για ορισμένα υλικά του παραρτήματος I μπορεί να επιτρέπεται η απόρριψη τους εάν υπάρχουν μόνο ίχνη ρύπων).

Στο παράρτημα II, καθορίζονται τα υλικά γκρίζας λίστας, για τα οποία απαιτείται ιδιαίτερη προσοχή κατά την απόρριψη τους ώστε να μην προκαλέσουν ρύπανση. Ο κύριος στόχος της σύμβασης του Λονδίνου είναι να αποτραπεί η αδιάκριτη απόρριψη στη θάλασσα των αποβλήτων που θα μπορούσαν να ευθύνονται για τη δημιουργία κινδύνων για την ανθρώπινη υγεία ή να βλάψουν το θαλάσσιο οικοσύστημα και τη θαλάσσια ζωή. Η Σύμβαση του 1972 επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής της σε όλα τα θαλάσσια ύδατα και απαγορεύει την απόρριψη ορισμένων επικίνδυνων υλικών. Από την έναρξη ισχύος της το 1975, η Σύμβαση παρέχει ένα πλαίσιο για διεθνή έλεγχο της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης εντός του οποίου τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν επιτύχει συνεχή πρόοδο στη διατήρηση καθαρών ωκεανών.

Το 1993 απαγόρευτηκε η απόρριψη στους ωκεανούς χαμηλού επιπέδου ραδιενεργών απόβλητων. Οι κανονισμοί της σύμβασης καθιερώνονται από ειδικούς εμπειρογνομόνες που διορίζονται από τον IMO και άλλους οργανισμούς.

Η σύμβαση ορίζει τη λίστα των ουσιών που επιτρέπεται να απορριφθούν στη θάλασσα και η οποία περιλαμβάνει ουσίες όπως υλικά εκσκαφών, λάσπη βιολογικών καθαρισμών, υπολείμματα ψαριών ή οργανικά υλικά που προέρχονται από εργασίες βιομηχανικής επεξεργασίας ψαριών, αδρανή, ανόργανα γεωλογικά υλικά, οργανικά υλικά φυσικής προέλευσης και ογκώδη υλικά που αποτελούνται κυρίως από σίδηρο, χάλυβα, τσιμέντο και παρόμοια αβλαβή υλικά, όπου αυτά τα απόβλητα παράγονται σε τοποθεσίες, όπως μικρά νησιά με απομονωμένες κοινότητες που δεν έχουν στην πράξη άλλη επιλογή απαλλαγής από την απόρριψη. Θαλάσσιο Περιβάλλον, (Υπουργείο Περιβάλλοντος Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής, <http://www.ypeka.gr/Default.aspx?tabid=561&language=el-GR>)

## 2.10. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΈΛΕΓΧΟ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΘΑΛΑΣΣΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΙΖΗΜΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ

Τα πλοία που φορτώνουν θαλάσσερμα από το ένα μέρος και το εκφορτώνουν σε ένα άλλο μέρος, με αποτέλεσμα να προξενείται θαλάσσια ρύπανση και καταστροφή λόγω της εισαγωγής ξένων παθογόνων μικροοργανισμών στο μη φυσικό τους περιβάλλον.

Προβλήματα τέτοιου είδους αναγνωρίστηκαν για πρώτη φορά στις αρχές του 20<sup>ου</sup> αιώνα και αυξήθηκαν σημαντικά κατά την ανάπτυξη του παγκοσμίου εμπορίου στη δεκαετία του 1970.

Έχει υπολογιστεί ότι στις μέρες μας μεταφέρονται μεταξύ 3 και 10 δισεκατομμυρίων τόνων θαλασσέριματος κάθε χρόνο παγκοσμίως.

Το εν λόγω θέμα απασχόλησε τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO για πρώτη φορά κατά τη δεκαετία του 1990, όπου και αναπτύχθηκε το πρόγραμμα δράσης τον Νοέμβριο 1993, καθώς και το πρόγραμμα διαχείρισης για τον έλεγχο και διαχείριση του θαλασσέριματος των πλοίων, το 1997, ώστε να μειωθεί η μεταφορά επιβλαβών και παθογόνων θαλάσσιων μικροοργανισμών. (IMO, Resol. 4 774)

Στις 13 Φεβρουαρίου 2004 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός Ναυτιλίας IMO, υιοθέτησε την υποχρεωτική Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλάσσιου Έριματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία. Η Συνθήκη τέθηκε σε ισχύ 12 μήνες μετά από την έγκριση της από 30 κράτη, τα οποία αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 35% του παγκόσμιου εμπορίου. (IMO Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλάσσιου Έριματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία Αρθρ.18)

Τα κράτη που την έχουν υπογράψει είναι υποχρεωμένα να συμβαδίζουν πλήρως με αυτή και τα παραρτήματά της, ούτως ώστε να ελαχιστοποιηθεί η μεταφορά επιβλαβών και παθογόνων μικροοργανισμών μέσω του ελέγχου του θαλασσέριματος και των ιζημάτων.

Τα κράτη συμφωνούν να λάβουν μέτρα το καθένα ξεχωριστά ή όλα μαζί για τον έλεγχο και διαχείριση του θαλασσέριματος και ιζημάτων που προέρχονται από πλοία. (IMO Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλάσσιου Έριματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία, Αρθρ.2 Γενικές Υποχρεώσεις)

Επίσης, τα κράτη οφείλουν να εξασφαλίσουν ότι οι λιμένες και οι τερματικοί σταθμοί της διακιώσεώς τους παρέχουν ευκολίες υποδοχής για τον καθαρισμό ή/και την επισκευή των δεξαμενών που φορτώνουν θαλάσσιο έρμα

Τα κράτη αποδέχονται την ευθύνη για προώθηση και διευκόλυνση επιστημονικής και τεχνικής βοήθειας στη διαχείριση θαλάσσιου έριματος και επίβλεψη των επιδράσεων της διαχείρισης του θαλάσσιου έριματος και των ιζημάτων στα χωρικά τους ύδατα, μονομερώς ή σε συνεργασία με άλλα κράτη μέλη.

Τα πλοία οφείλουν να διατηρούν ένα σχέδιο διαχείρισης θαλασσέρματος, το ποίο πρέπει να έχει εγκριθεί από τη διαχείριση του κράτους που είναι νηολογημένο το πλοίο.

Το σχέδιο αυτό ποικίλει ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και περιλαμβάνει λεπτομερείς περιγραφές των βημάτων και διαδικασιών διαχείρισης του θαλάσσιου έρματος και ιζημάτων.

Τα πλοία οφείλουν να καταγράφουν τις διάφορες πρακτικές σε ένα ειδικό βιβλίο θαλασσέρματος, συμπεριλαμβανομένου της φόρτωσης και εκφόρτωσης θαλασσέρματος και την υποδοχή τους στους ειδικούς χώρους υποδοχής, ανάλογα με την ημερομηνία κατασκευής και χωρητικότητας των δεξαμενών.

## 2.11 ΚΩΔΙΚΕΣ ΤΟΥ ΙΜΟ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΖΩΗΣ ΕΝ ΠΛΩ ΚΑΙ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΖΩΗΣ

### *2.11.1. Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ISM Code)*

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί ένας μεγάλος αριθμός ναυτικών ατυχημάτων, γεγονός που οφείλεται σε μεγαλύτερο βαθμό στον ανθρώπινο παράγοντα. Γι αυτό το λόγο ήταν επιτακτική ανάγκη η υιοθέτηση και εφαρμογή ενός συστήματος ασφάλειας στα πλοία από την Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στην Θάλασσα (SOLAS), το οποίο ήταν ο κώδικας για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (ISM Code: International Management Code for Safe Operation of Ships and for the Pollution Preventing).

Το 1993 ο ΙΜΟ υιοθέτησε τον προαναφερόμενο κώδικα και τέθηκε σε εφαρμογή τον Ιούλιο του 1998.

Στην Ε.Ε. εφαρμόζεται σε όλα τα κράτη σύμφωνα με την κοινοτική Οδηγία 336/2006, κατά την οποία τα κάθε κράτος οφείλει να ακολουθεί τις οδηγίες του κώδικα για την επιθεωρήσεις των πλοίων ως προς την ασφάλεια και να εφαρμόζει τις ανάλογες κυρώσεις για τη μη εφαρμογή του κώδικα.

Η εφαρμογή του κώδικα ISM περιλαμβάνει τη συμμόρφωση με τις διεθνείς συνθήκες και κανόνες της SOLAS και MARPOL καθώς και λήψη των αναγκαίων προληπτικών μέτρων για τη μείωση των ατυχημάτων στο προσωπικό, ζημιών στα πλοία, στον εξοπλισμό ή στα φορτία καθώς και μείωση της ρύπανσης και προστασίας του περιβάλλοντος. (Κωσταγιαλάς Πέτρος, Χλωμούδης Κ., (2011))

Πρέπει να σημειωθεί ότι η ναυτιλιακή εταιρεία πρέπει να προβλέπει τρόπους εντοπισμού και πρόληψης ατυχημάτων. Για το σύστημα ασφαλείας του ISM χρησιμοποιείται το Εγχειρίδιο Διαχείρισης Συστήματος Ασφαλείας, στο οποίο εμπεριέχονται οι πολιτικές ασφαλείας και οι οδηγίες ασφαλείας που θα πρέπει να ακολουθούνται στο πλοίο και αντίγραφο του εσοπίου πρέπει να τηρείται στο πλοίο.

Το εγχειρίδιο εκδίδεται από την Αρχή της χώρας της σημαίας του πλοίου.

Επίσης, Τα έγγραφα ασφαλείας του πλοίου πρέπει να είναι άμεσα διαθέσιμα κατά την επιθεώρηση του πλοίου.

Οι διαδικασίες ασφαλείας που σχετίζονται με τον ISM αναφέρονται στην συντήρηση του εξοπλισμού, στην διαχείριση του προσωπικού απρόβλεπτων καταστάσεων που επηρεάζουν την ασφαλεία στο πλοίο και το θαλάσσιο περιβάλλον καθώς και στη, αντιμετώπιση των ελλείψεων που παρατηρούνται κατά τη διάρκεια των ελέγχων.

Αρχικά, ο κώδικας τέθηκε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998 για τα πλοία 500 κοχ και άνω και στα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν 15 άτομα και άνω, συμπεριλαμβανομένων και ταχυπλόων σκαφών αλλά και στα πετρελαιοφόρα, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων, δεξαμενόπλοια μεταφοράς αερίου, μεταφοράς ξηρού και χύδην φορτίου.

Στη δεύτερη φάση εφαρμογής του ISM Κώδικα, οι διατάξεις του θα τεθούν σε ισχύ από 1η Ιουλίου 2002 για άλλους τύπους πλοίων.

Ο Κώδικας καθιερώνει στόχους διαχείρισης της ασφαλείας και απαιτεί να καθιερωθεί σύστημα διαχείρισης ασφαλείας (SMS) από την “Εταιρεία”, που καθορίζεται ως ο πλοιοκτήτης ή κάθε άλλο πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ναυλωτής γυμνού πλοίου, που έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου. Στη συνέχεια η εταιρεία απαιτείται να καθιερώσει και εφαρμόσει πολιτική για την επίτευξη αυτών των στόχων.

Τούτο απαιτεί την παροχή των αναγκαίων πόρων και υποστήριξη από την ξηρά. Κάθε εταιρεία πρέπει «να ορίσει στην ξηρά άτομο ή άτομα που θα έχουν άμεση επαφή με το ανώτατο επίπεδο διαχείρισης και θα είναι υπεύθυνα για την παρακολούθηση εφαρμογής του Συστήματος Διαχείρισης Ασφαλείας». Όσο αφορά την εφαρμογή του κώδικα ISM, η συνολική ευθύνη ανήκει στον πλοίαρχο.

### 2.11.2. Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και Εξοπλισμό Πλοίων που μεταφέρουν Χύμα Υγροποιημένα Αέρια (IGC Code)

Ο διεθνής κώδικας για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύμα (Κώδικας IGC), εφαρμόζεται σε πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου που κατασκευάστηκαν μετά το πέρας του Ιουλίου 1986. Πλοία μεταφοράς φυσικού αερίου που κατασκευάστηκαν πριν από την ημερομηνία αυτή, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Κώδικα για την κατασκευή και τον εξοπλισμό των πλοίων που μεταφέρουν υγροποιημένα αέρια χύδην.

Σκοπός του κώδικα είναι να καθιερωθεί ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά χύδην υγροποιημένων αερίων και ορισμένων άλλων φορτίων, από τα πλοία που χρησιμοποιούνται για αυτές τις μεταφορές, ώστε να εξασφαλισθεί η προστασία της ανθρώπινης ζωής καθώς και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Για παράδειγμα, κάποια σοβαρή συγκρούση κατά την προσαράξη θα μπορούσε να οδηγήσει σε βλάβη της δεξαμενής φορτίου και σε ανεξέλεγκτη έκλυση του προϊόντος. Η εν λόγω απελευθέρωση θα μπορούσε να οδηγήσει στην εξάτμιση και τη διασπορά του φορτίου και σε ορισμένες περιπτώσεις, θα μπορούσε να προκαλέσει θραύση του κύτους του πλοίου.

Ένα πλοίο τύπου 1 είναι ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων που απαιτούν μέγιστα προληπτικά μέτρα για να αποφευχθεί μια θαλάσσια ρύπανση.

Ένα πλοίο τύπου 2 είναι ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων που απαιτούν σημαντικά προληπτικά μέτρα για να αποφευχθεί μια θαλάσσια ρύπανση.

Ένας πλοίο τύπου 3 είναι ένα δεξαμενόπλοιο μεταφοράς χημικών προϊόντων που απαιτούν μέτριου βαθμού προληπτικά μέτρα για να αποφευχθεί μια θαλάσσια ρύπανση από το φορτίο αυτό.

«Πρόληψη Θαλάσσιας Ρύπανσης από Υγροποιημένα Αέρια»  
<http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/IGCCode.aspx>



### *2.11.3. Διεθνής Κώδικας για την Κατασκευή και Εξοπλισμό Πλοίων που μεταφέρουν Χύμα Χημικά Προϊόντα (IBC Code)*

Η μεταφορά των χύδην χημικών ουσιών καλύπτεται στα πλαίσια των κανονισμών της SOLAS Κεφάλαιο VII - Μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων και της MARPOL, Παράρτημα II - Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες υγρών χύδην.

Σύμφωνα και με τις 2 προαναφερόμενες συμβάσεις, για τα δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν μετά την 1 Ιουλίου 1986 και τα οποία μεταφέρουν υγρά χημικά προϊόντα, απαιτείται να συμμορφώνονται με τον Διεθνή Κώδικα για την κατασκευή και εξοπλισμό τους, ο οποίος ονομάζεται κώδικας IBC (International Code for the Construction and Equipment of Ships carrying Dangerous Chemicals in Bulk).

Ο Κώδικας IBC ουσιαστικά αποτελεί το διεθνές πρότυπο για την ασφαλή θαλάσσια μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών υγρών χημικών ουσιών.

Επίσης, ο Κώδικας IBC στοχεύει στην κατά το δυνατό μεγαλύτερη ελαχιστοποίηση των κινδύνων που διατρέχουν τα πλοία, τα πληρώματα και τον θαλάσσιο περιβάλλον από τη μεταφορά υγρών χημικών προϊόντων.

Επιπροσθέτως, ο κώδικας ορίζει τα πρότυπα σχεδιασμού και κατασκευής των πλοίων και τον εξοπλισμό που πρέπει να φέρουν, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση των υγρών χημικών προϊόντων.

Σύμφωνα με το ψήφισμα MEPC.19 (22), τον Δεκέμβριο του 1985, η διακαιοδοσία του Κώδικα επεκτάθηκε ώστε να καλύπτει και ζητήματα που σχετίζονται με τη θαλάσσια ρύπανση και τον Οκτώβριο του 2004, ο IMO ενέκρινε το ψήφισμα αυτό.

Να σημειωθεί ότι ο κανονισμός αυτός, ο οποίος τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2007, ενσωματώνει ένα σύστημα κατηγοριοποίηση χημικών ουσιών σε 4 κατηγορίες ανάλογα με την επικινδυνότητα τους.

Τα πλοία που σχεδιάζονται σύμφωνα με τον κώδικα IBC. Οφείλουν να είναι σύμφωνα με ένα από τα ακόλουθα πρότυπα.

Η πρώτη κατηγορία αναφέρεται στα πλοία τύπου 1. Πρόκειται για δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων που προορίζονται για τη μεταφορά επικίνδυνων χημικών προϊόντων. Απαιτείται, λοιπόν, η μέγιστη λήψη προληπτικών μέτρων για να αποφευχθεί ένα ατύχημα από τέτοιου είδους φορτία. Επίσης, τα φορτία στον συγκεκριμένο τύπο πλοίου, είναι απαραίτητο κατά τη μεταφορά τους να βρίσκονται

στη μέγιστη απόσταση που προβλέπεται από το εξωτερικό περίβλημα των δεξαμενών.

Κατόπιν, η δεύτερη κατηγορία περιλαμβάνει τα πλοία τύπου 2, τα οποία είναι δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων που προορίζονται για τη μεταφορά λιγότερο επικίνδυνων χημικών προϊόντων. Απαιτείται, λοιπόν, λήψη προληπτικών μέτρων για να αποφευχθεί ένα ατύχημα είτε στο θαλάσσιο περιβάλλον, είτε στο πλοίο, από τη διαρροή αυτών των αρκετά επικίνδυνων χημικών προϊόντων. Τέλος, πλοία τύπου 3 είναι δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων που μεταφέρουν μέτριας επικινδυνότητας χημικά προϊόντα. Κατά συνέπεια, απαιτείται λιγότερο αυστηρή λήψη προληπτικών μέτρων κατά τη μεταφορά τους.

(IMO, «Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από Χημικές Ουσίες», <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/IBCCode.aspx>)

#### *2.11.4 Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την Φιλική Ανακύκλωση των Πλοίων*

Η σύμβαση τέθηκε σε ισχύ 24 μήνες μετά την ημερομηνία υπογραφής της στις 15 Μαΐου 2009, κατά την οποία 15 κράτη, αντιπροσωπεύοντας το 40 τοις εκατό της εμπορικής ναυτιλίας παγκοσμίως από κόρους ολικής χωρητικότητας, είτε την έχουν υπογράψει είτε αποδεχτεί, είτε εγκρίνει. Επιπλέον, ο μέγιστος ετήσιος όγκος ανακύκλωσης των πλοίων από τα κράτη αυτά θα πρέπει, κατά τα προηγούμενα 10 χρόνια, να αποτελεί όχι λιγότερο από το 3 τοις εκατό της συνολικής χωρητικότητας εμπορικού ναυτικού στόλου τους.

Η Σύμβαση αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι τα πλοία, όταν ανακυκλωθούν μετά το τέλος της ζωής τους, δεν πρόκειται να θέσουν κανένα κίνδυνο για την ανθρώπινη υγεία και την ασφάλεια ή το θαλασσιο περιβάλλον.

Η Σύμβαση υιοθετήθηκε στη διάσκεψη που πραγματοποιήθηκε στο Χονγκ Κονγκ, στις 11 με 15 Μαΐου του 2009.

Η σύμβαση σκοπεύει να αντιμετωπίσει όλα τα θέματα γύρω από την ανακύκλωση των πλοίων, συμπεριλαμβανομένου του γεγονότος ότι τα πλοία που πωλούνται για διάλυση μπορεί να περιέχουν επικίνδυνες για το περιβάλλον ουσίες όπως ο αμιάντος, βαρέα μέταλλα, υδρογονάνθρακες και άλλα.

Το κείμενο της σύμβασης για την ανακύκλωση πλοίων αναπτύχθηκε με τη συμβολή των κρατών μελών του IMO και των σχετικών μη κυβερνητικών οργανώσεων, και σε συνεργασία με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης της Βασιλείας.

Οι κανονισμοί στην εν λόγω Σύμβαση καλύπτουν τον σχεδιασμό, την κατασκευή, τη λειτουργία και την προετοιμασία των πλοίων, έτσι ώστε να διευκολύνουν την ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθή ανακύκλωση, χωρίς να διακυβεύεται η ασφάλεια και η λειτουργική αποδοτικότητα των πλοίων αλλά και τη λειτουργία των εγκαταστάσεων ανακύκλωσης των πλοίων κατά τρόπο ασφαλή και περιβαλλοντικά ορθό τρόπο και τέλος τη δημιουργία ενός κατάλληλου μηχανισμού υλοποίησης της ανακύκλωσης των πλοίων. («Σύμβαση του Χονγκ Κονγκ για την Ασφαλή Ανακύκλωση των Πλοίων»

<http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/the-hong-kong-international-convention-for-the-safe-and-environmentally-sound-recycling-of-ships.aspx>)

## 2.12 ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑ, ΤΗΝ ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑΒΙΩΣΗΣ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

Η κοινοτική οδηγία 1995/21 ενισχύει τη βελτίωση της θαλάσσιας ασφάλειας, εξασφαλίζοντας ότι δε θα διέρχονται πλοία εντός των υδάτων της Ε.Ε, τα οποία δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα ασφάλειας και ποιότητας.

Γι αυτό τον λόγο η Οδηγία θέτει όρους εφαρμογής διεθνών κανόνων σχετικά με τη πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, την ασφάλεια και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών εν πλω.

Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συστήσουν αρμόδιους ελεγκτικούς ελέγχους για την επιθεώρηση των πλοίων που προσδένουν στους λιμένες τους ή πλέουν εντός των χωρικών τους υδάτων. Επίσης, είναι υποχρεωμένα να επιθεωρούν το 25% των πλοίων που φέρουν ξένη σημαία. Σε περίπτωση μη συμμορφώσεων, τα πλοία ακινητοποιούνται.

Σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία 1999/97, προσδιορίζονται οι τροποποιήσεις των συμβάσεων και κωδικών του ΙΜΟ.

Σύμφωνα με την Κοινοτική Οδηγία 2001/106, ενισχύονται οι κρατικές επιθεωρήσεις των πλοίων που θεωρούνται επικίνδυνα για πρόκληση θαλάσσιας ρύπανσης.

Σύμφωνα με την Οδηγία 2002/84, βελτιώνεται η νομοθεσία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία καθώς και τους όρους διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου. Κωσταγιαλάς Πέτρος, Χλωμούδης Κ., (2011))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΟ ΤΟΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### 3.1 Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας ILO

Τα διεθνή πρότυπα εργασίας αναφέρονται σε συμβάσεις που έχουν επικυρωθεί από διεθνείς οργανισμούς, ώστε να προστατευθούν τα βασικά δικαιώματα των εργαζομένων και να βελτιωθούν οι όροι απασχόλησης τους σε παγκόσμια κλίμακα.

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, ιδρύθηκε το 1919 και υποστηρίζει διεθνή πρότυπα εργασίας ως απαραίτητα για την εξάλειψη των συνθηκών εργασίας που αφορούν αδικία, κακουχίες και στέρησης.

#### *3.1.1 Αποστολή του ILO*

Η αποστολή του Οργανισμού Ναυτικής Εργασίας, είναι να καταστήσει τις συνθήκες εργασίας αξιοπρεπείς, λαμβάνοντας υπόψιν ότι οι ναυτικοί εργάζονται σε διεθνές περιβάλλον, σε πληρώματα με σύνθεση από διαφορετικές εθνικότητες και κουλτούρες. Γι αυτό το λόγο χρήζουν ιδιαίτερης φροντίδας και θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως εργαζόμενοι μετανάστες σε διεθνές επίπεδο.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί αλλαγή στη σύνθεση των πληρωμάτων, διότι έχει μειωθεί η προσφορά ναυτεργατών από τις ανεπτυγμένες χώρες και συγχρόνως έχει δημιουργηθεί η τάση το ναυτεργατικό δυναμικό να προέρχεται από χώρες αναπτυσσόμενες που δε συνδέονται παραδοσιακά με τη ναυτιλία.

Η πρόθεση αυτών των προτύπων, τότε, είναι να καθιερώσει σε παγκόσμιο επίπεδο την ελάχιστη προστασία από απάνθρωπες πρακτικές εργασίας, με την υιοθέτηση και την εφαρμογή βασικών προτύπων εργασίας.

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, τα διεθνή πρότυπα εργασίας, πρέπει να συμβάλλουν στην δυνατότητα της διαρκούς ειρήνης, στην άμβλυνση δυνητικά αρνητικών επιπτώσεων του διεθνούς ανταγωνισμού στην αγορά και να βοηθήσει την πρόοδο της διεθνούς ανάπτυξης. «Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας, <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C186>»

### *3.1.2 Συνεργασία του Παγκόσμιου Ναυτιλιακού Οργανισμού IMO και του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας ILO*

Οι δραστηριότητες του παγκόσμιου ναυτιλιακού οργανισμού IMO και του οργανισμού εργασίας ILO είναι συμπληρωματικές, με μερικές από τις δραστηριότητες τους να έχουν αναπτυχθεί σε μια διαφορετική, αλλά παράλληλη βάση.

Ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί ο καθορισμός των προτύπων για την κατάρτιση, τις ικανότητες και την πιστοποίηση των ναυτικών. Τέτοια παραδείγματα αποτελούν τα πιστοποιητικά ικανότητας των αξιωματικών, με τη Σύμβαση του 1936 και η Σύμβαση του 1946 για την πιστοποίηση Μαγείρων των Πλοίων, ενώ το 1978, ο IMO, εξέδωσε τη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών. Επιπροσθέτως, ο παγκόσμιος ναυτιλιακός οργανισμός IMO και του οργανισμός εργασίας ILO, συνεργάστηκαν στο θέμα της δίκαιης μεταχείρισης των ναυτικών στην περίπτωση ενός ναυτικού ατυχήματος.

(ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005))

### *3.1.3 Συνεργασία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας ILO και της Ευρωπαϊκής Ένωσης*

Τα τελευταία χρόνια ο παγκόσμιος οργανισμός εργασίας ILO, συνεργάζεται στενά με την Ευρωπαϊκή Ένωση. Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει παρακολουθήσει μια σειρά από θαλάσσιες συνεδριάσεις ως παρατηρητής. Εκτός από την υιοθέτηση και προώθηση των υφιστάμενων συμβάσεων ναυτικής εργασίας, με τη μορφή οδηγιών που εξέδωσε το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο Council Directive 1999/63/EC of 21 June 1999 η Ευρωπαϊκή Ένωση συμμετέχει ενεργά στην ανάπτυξη της προτεινόμενης ενοποιημένης Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας.

(ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005))

### 3.1.4 Συνεργασία του Παγκόσμιου Οργανισμού Εργασίας ILO και των Νηογνώμωνων

Οι νηογνώμονες είναι ιδιωτικοί φορείς που εποπτεύουν την κατασκευή και συντήρηση των πλοίων σε σχέση με την αξιοπλοία τους. Κατατάσσουν τα πλοία σε βαθμίδες ή "τάξεις" για κάθε συγκεκριμένο τύπο. Οι νηογνώμονες μπορούν να επιθεωρούν τα πλοία αλλά και να εκδίδουν τα πιστοποιητικά ασφαλούς εργασίας εξ ονόματος των κρατών όπου έχουν νηολογηθεί τα πλοία. Γι αυτό το λόγο είναι σημαντικό να ακολουθείται και να εφαρμόζεται η Σύμβαση από τους νηογνώμονες.

ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005))

### 3.2 ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΈΚΘΕΣΗ (JOINT MARITIME CONVENTION)

Το 2001, ο οργανισμός ILO εξέδωσε μια πολύ σημαντική επισκόπηση της κατάστασης στην οποία βρίσκεται η εργασία τη ναυτιλία, η οποία ήταν η Ενοποιημένη Ναυτιλιακή Έκθεση (Joint Maritime Convention). Η Έκθεση αυτή περιείχε μια πλήρη κατάσταση με τις καινοτομίες στη ναυτική βιομηχανία, όσο αφορά τη ναυτική εργασία. (ILO: The Impact on Seafarers: Living and Working Conditions of Changes in the Structure of Shipping Industry, Report for Discussion at the 29th Session of the Joint Maritime Commission (Geneva, 2001))

Το 2003, ανέλαβε επίσης την επανεξέταση της διάκρισης φύλου στον τομέα της ναυτιλίας και δημοσίευσε έκθεση σχετικά με τα συμπεράσματα. (ILO: Women Seafarers: Global Employment Policies and Practices, Geneva, 2003))

Εκτός από τη δημοσίευση της έκθεσης αυτής, ο οργανισμός ILO έχει συμμετάσχει ενεργά, από το 2001, σε μια σημαντική διάσκεψη που αφορά την εδραίωση μιας ενιαίας ναυτικής συνθήκης εργασίας, η οποία θα περιγράφει τα πρότυπα ναυτικής εργασίας. Ο Οργανισμός ILO επίσης έχει ανταποκριθεί σε σημαντικά θέματα που έχουν επηρεάσει τον ναυτιλιακό τομέα, ως αποτέλεσμα της αυξανόμενης ανησυχίας σχετικά με την ασφάλεια, τόσο στα πλοία και στην ξηρά. Άλλα ουσιώδη θέματα περιλαμβάνουν την ποινικοποίηση των ναυτικών μετά από ατυχήματα θαλάσσιας ρύπανσης, την εξάλειψη των διακρίσεων, συμπεριλαμβανομένων των διακρίσεων λόγω φύλου, η βελτίωση της ασφάλειας και της υγείας επί των πλοίων, καθώς και τη συνεργασία του οργανισμού ILO με άλλους οργανισμούς.

Στόχος της Διάσκεψης ήταν η υιοθέτηση μιας ενιαίας Συνθήκης, η οποία θα είχε πρωτοφανή σημασία στην ιστορία των δραστηριοτήτων του οργανισμού εργασίας ILO. Να σημειωθεί ότι ο οργανισμός εργασίας ILO, σκόπευε να καθορίσει πρότυπα εργασίας στην παγκοσμιοποιημένη ναυτική βιομηχανία.

Οι προηγούμενες Συνεδρίες είχαν υιοθετήσει περισσότερες από μια Συμβάσεις και Συστάσεις για να αντιμετωπίσουν θέματα που απασχολούν τη ναυτική εργασία. ILO Decent Work, Report of the Director General, op.cit

(ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005))

Η υιοθέτηση, λοιπόν, μιας ενιαίας και συνολικής Συνθήκης αντικατοπτρίζει μια νέα προσέγγιση για τον καθορισμό προτύπων στο τομέα της ναυτιλίας και φιλοδοξεί να απαντήσει σε ερωτήματα που εμπίπτουν στον τομέα της ναυτιλίας. Η Σύμβαση αυτή αναγνωρίζει τις συνεχείς αλλαγές που λαμβάνουν χώρα στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον της ναυτικής εργασίας και γι αυτό αποτελεί μια παγκοσμίως αποδεκτή και σε μεγάλο βαθμό επικυρωμένη με πλήρη εφαρμογή και επιβολή Σύμβαση.

Στη Συνθήκη περιέχονται οι ελάχιστες προδιαγραφές, ώστε να εξασφαλισθούν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και όροι διαβίωσης στη ναυτική εργασία.

Η έκθεση που συντάχθηκε το 2001, επέστησε την προσοχή στην αποδυνάμωση των εθνικών κανονισμών που ρύθμιζαν τις συνθήκες και τους όρους εργασίας επί του πλοίου, λόγω της συνεχούς αύξησης των νηολογίων σε αναπτυσσόμενες χώρες. Επίσης, η σύνδεση ανάμεσα στο κράτος σημαίας και τους ναυτικούς αποδυναμώθηκε με τη συνεχόμενη αύξηση της ποικιλίας μορφών ιδιοκτησίας, διαχείρισης και ελέγχου των πλοίων καθώς και την επιστράτευση από ένα μεγάλο αριθμό εργαζομένων από αναπτυσσόμενες χώρες. Επίσης, το γεγονός ότι ο παγκόσμιος ανταγωνισμός και η απαίτηση για υποχρεωτική συμμόρφωση τα πρότυπα τεχνικών προδιαγραφών του πλοίου καθώς και η έλλειψη ικανότητας ορισμένων χωρών να ρυθμίσουν θέματα ναυτιλίας όσο αφορά τα πλοία υπό τη σημαία τους, σήμαινε ότι οι συνθήκες εργασίας έγιναν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα για ορισμένους διαχειριστές πλοίων. Η Έκθεση υπενθύμισε την ανάγκη για αλλαγές στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ώστε να βελτωθούν οι ρυθμίσεις σε εθνικό επίπεδο από τα κράτη και να εφαρμοστούν διεθνώς αποδεκτά

πρότυπα ναυτικής εργασίας. (ILO: Adoption of an Instrument to Consolidate Labour Standards, Report I (1A) International Labour, Geneva, (2006)).

Ο οργανισμός εργασίας ILO, αφού εξέτασε την Ενοποιημένη Ναυτική Έκθεση του 2001, αποφάσισε ότι απαιτείται ένα παγκόσμιο ρυθμιστικό πλαίσιο, με πρότυπα εργασίας που να ισχύουν για το σύνολο της ναυτικής βιομηχανίας. Κατά αυτόν τον τρόπο, οι ναυτικοί θα απολαμβάνουν αξιοπρεπή ναυτική εργασία και υπογράφηκε έτσι η λεγόμενη «Συμφωνία της Γενεύης του 2001». Η εν λόγω συμφωνία αποτελεί εμπειριστατωμένη κωδικοποίηση των αρμοδιοτήτων και των δικαιωμάτων των ναυτικών.

### *3.2.1 Προστασία των Μισθών και των Εγκαταλελειμμένων Ναυτικών*

Τον Οκτώβριο του 1991, η Ενοποιημένη Ναυτική Σύμβαση υιοθέτησε ένα ψήφισμα με την προστασία των μισθών και των εγκαταλελειμμένων ναυτικών. Το ψήφισμα αναγνωρίζει το πρόβλημα των χαμένων ναυτικών οι οποίοι θα μπορούσαν να υπόκεινται σε σημαντικές κακουχίες. Η νομοθεσία του ψηφίσματος αυτού παρέχει νομοθεσία για την προστασία των μισθών αλλά και για τις περιπτώσεις όπου οι ναυτικοί εγκαταλείφθηκαν, χωρίς να έχουν τα οικονομικά μέσα επαναπατρισμού τους, ιδιαίτερα στις περιπτώσεις εκείνες όπου οι πλοιοκτήτες πτωχεύουν και η έγκαιρη βοήθεια από το κράτος σημαίας αργεί λόγω γραφειοκρατικών διαδικασιών ή λόγω της μη επικύρωσης των συμβάσεων για το επαναπατρισμό των ναυτικών του 1926 και 1987.

ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), p. 23

Το 1998, η επιτροπή του IMO, αποφάσισε την εξασφάλιση των δικαιωμάτων των ναυτικών για επαρκή αποζημίωση σε επαρκή βαθμό σε περιπτώσεις τραυματισμού και εγκατάλειψης.



### 3.2.2 Ποινικοποίηση των ναυτικών

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει σημειωθεί ένας μεγάλος αριθμός περιβαλλοντικών καταστροφών που προκαλούνται από πετρελαιοκηλίδες με αποτέλεσμα την ανάπτυξη νομοθετημάτων για την διασφάλιση της δίκαιης μεταχείρισης των ναυτικών σε περίπτωση θαλάσσιου ατυχήματος.

Σε ορισμένες χώρες, ναυτικοί, ιδίως πλοίαρχοι, έχουν φυλακιστεί Τα μέτρα που λαμβάνονται σε αυτές τις περιπτώσεις έχουν συχνά θεωρηθεί ως καταχρηστικά από τη ναυτιλιακή κοινότητα, η οποία τόνισε την ευπάθεια των ναυτικών σε αυτές τις περιπτώσεις, δεδομένου της έλλειψη εξοικείωσης των μελών του πληρώματος με τους τοπικούς νόμους και κανονισμούς, τα γλωσσικά εμπόδια, καθώς και άλλα πρακτικά προβλήματα που αφορούν την παροχή νομικών συμβουλών ή χρηματοοικονομικές εγγυήσεις. (ILO: Several Activities Programme, Final Report, Joint Maritime Commission (29<sup>th</sup> Session), Geneva, (2001), Appendix 14, resolution concerning action taken against seafarers in the event of maritime accident., p.14)

Το 1944, με τη λεγόμενη Δήλωση της Φιλαδέλφειας του ILO, αναφέρεται ότι: «όλα τα ανθρώπινα όντα, ανεξαρτήτως φυλής, θρησκείας ή φύλου, έχουν το δικαίωμα να απολαμβάνουν τόσο την υλική τους ευημερία όσο και την πνευματική τους ανάπτυξη σε συνθήκες ελευθερίας και αξιοπρέπειας, και οικονομικής ασφάλειας". Επίσης, αναγνωρίζεται ειδικότερα το δικαίωμα του ατόμου στην προστασία της άσκησης της εργασίας του.

Ακόμα, ο οργανισμός ναυτιλίας έχει ασχοληθεί με την ανάπτυξη της ταυτότητας των ναυτικών ως μέρος της συνεισφοράς του για τη βελτίωση της ασφάλειας στη ναυτιλία. Εκτός από την απειλή της τρομοκρατίας, η ναυτιλιακή βιομηχανία βρίσκεται αντιμέτωπη με έναν αυξανόμενο αριθμό παράνομων πράξεων που θέτουν σε κίνδυνο τις ζωές των ναυτικών. (IMO Res. A 584(14), MSC circulars 443,475, 476 and SUA Protocol 1988)

Ο IMO είναι στη διαδικασία της αναθεώρησης της Σύμβασης για την Καταστολή της Παράνομων Πράξεων κατά της Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, 1988 (SUA), η οποία μπορεί, σε κάποιο βαθμό να αντιμετωπίσει ορισμένες πτυχές αυτού του προβλήματος. Επιπλέον ο IMO και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών ενέκριναν ψηφίσματα εκφράζοντας ανησυχία σχετικά με παράνομες πράξεις που απειλούν την ασφάλεια των

πλοίων και την ασφάλεια των επιβατών και των πληρωμάτων τους. (International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships-2004 annual report, (Barking Essex, (2004)

### *3.2.3 ΤΣΕΣ ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΤΙΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΜΗ ΔΙΑΚΡΙΣΗΣ.*

Όσον αφορά το θέμα της ισότητας, αυτό δεν περιορίζεται αποκλειστικά στο ζήτημα της ισότητας μεταξύ γυναικών και ανδρών, αλλά περιλαμβάνει επίσης και άλλες καταστάσεις που αφορούν διακρίσεις.

Ο ναυτιλιακός τομέας παραδοσιακά χαρακτηρίζεται από τη χαμηλή συμμετοχή των γυναικών στη ναυτική απασχόληση. Να σημειωθεί ότι οι γυναίκες ναυτικοί αντιπροσωπεύουν σήμερα μόνο το 1 έως 2 τοις εκατό του 1,25 εκατομμυρίων ναυτικών του κόσμου. Κατά συνέπεια, και ιδίως λόγω των ανησυχιών σχετικά με την πρόσληψη και τη διατήρηση των νεοεισερχομένων, το θέμα της πρόσληψης των γυναικών των ναυτικών και το κεντρικό μέλημα του οργανισμού εργασίας ILO. Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται από τις διεθνείς εργατικές συμβάσεις που δίνουν ιδιαίτερη σημασία στην ισότητα των φύλων.

Η κατανομή των γυναικών ναυτικών μεταξύ του συνόλου των ναυτικών είναι αραιή με πολύ υψηλότερα ποσοστά γυναικών να προέρχονται από ανεπτυγμένα κράτη από ότι από αναπτυσσόμενες χώρες και με τις περισσότερες γυναίκες να απασχολούνται στο προσωπικό των εστιατορίων των επιβατηγών πλοία και όχι σε υπηρεσίες πλοήγησης της Προκειμένου να βελτιωθεί η ισότητα των ευκαιριών των γυναικών, ώστε να έχουν πρόσβαση σε όλους τους τομείς της ναυτικής βιομηχανίας, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα μπορούσαν να εφαρμόσουν πολιτικές ίσων ευκαιριών και απαγόρευση διακρίσεων εις βάρος των γυναικών ναυτικών.

Η πρόσληψη ναυτικών θα πρέπει να γίνεται με βάση τα προσόντα και την εμπειρία των γυναικών υποψηφίων και δεν θα πρέπει σε διαφορετικές διαδικασίες αξιολόγησης, από εκείνες που ισχύουν για άνδρες αιτούντες. Επιπλέον, πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες από τον οργανισμό εργασίας ILO ώστε οι πλοιοκτήτες να έχουν ενεργό ρόλο στην πρόσληψη γυναικών ναυτικών, με στόχο τη μείωση της εφαρμογής των στερεοτύπων των φύλων στο πλαίσιο της

ναυτικής βιομηχανίας. (ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005))

### *3.2.4 ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΗ*

Για τη διασφάλιση της ισότητας των ευκαιριών και μεταχείρισης στην πρόσβαση σε εκπαίδευση, τη ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση σε ιδρύματα που θα μπορούσαν να θέσουν σε ισχύ ίσες ευκαιρίες που αφορούν ειδικά την πρόσληψη των γυναικών και των Εντός των θεσμικών οργάνων, οι γυναίκες πρέπει να ενθαρρύνονται ώστε να συμμετέχουν σε όλα τα εκπαιδευτικά προγράμματα. Η ισότητα των δύο φύλων, συμπεριλαμβανομένων των ρυθμίσεων για την πρόληψη της σεξουαλικής παρενόχλησης, θα πρέπει να ενσωματωθεί στο πρόγραμμα σπουδών πυρήνα ναυτικών εκπαιδευτηρίων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες θα μπορούσε να απορροφήσουν μεγαλύτερο αριθμό γυναικών ναυτικών.

Μόνο το 7 τοις εκατό των γυναικών ναυτικών είναι αξιωματικοί, σε σύγκριση με 42 τοις εκατό των αντρών ναυτικών. Ακόμα, οι ναυτιλιακές εταιρείες θα μπορούσαν να προσφέρουν περισσότερες θέσεις εργασίας για τις γυναίκες στη θάλασσα. Οι εταιρείες πρέπει να παρέχουν στους άντρες και γυναίκες ναυτικούς ίσες αμοιβές, παροχές κοινωνικής ασφάλισης και κοινωνικής πρόνοιας.

(ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005))

### 3.3 ΣΥΝΘΗΚΗ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ 2006

Η Συνθήκη για την ναυτική εργασία, που υιοθετήθηκε στις 22 Φεβρουαρίου το 2006 από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εργασίας αναθεωρεί πάνω από επτά προηγούμενες Συνθήκες που ρύθμιζαν θέματα ναυτικών. Επίσης, λαμβάνει υπόψη ότι οι ναυτικοί εργάζονται στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον της ναυτιλιακής βιομηχανίας και επομένως χρειάζονται ειδική προστασία όσο αφορά τις συνθήκες εργασίας τους, δηλαδή την ασφάλεια επί του πλοίου, την ανθρώπινη ασφάλεια και υγεία. Έχει αναφερθεί ως η 'Χάρτα των δικαιωμάτων' για τους ναυτικούς διαμορφώνοντας ένα νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία των δικαιωμάτων τους.

Σύμφωνα με το άρθρο 1 της Συνθήκης, ο κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα δίκαιης μεταχείρισης στην εργασία, αξιοπρεπούς εργασίας και συνθηκών διαβίωσης επί του πλοίου, δικαίωμα στην προστασία της υγείας και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

### *3.3.1 Όριο Ελάχιστης Ηλικίας*

Όσο αφορά το θέμα της ελάχιστης ηλικίας, η Συνθήκη προβλέπει ότι η εργασία επί του πλοίου ατόμων κάτω των 16 απαγορεύεται, όπως επίσης και η νυχτερινή βάρδια ατόμων κάτω των 18 ετών απαγορεύεται. Ο σκοπός της ρύθμισης της ελάχιστης ηλικίας είναι να εξασφαλισθεί ότι κανένα άτομο κάτω των 16 ετών δε θα εργάζεται και πως η ελάχιστη ηλικία εργασίας επί του πλοίου είναι τα 16 έτη. (ILO Convention 2006-Appendix A5-1 Minimum Age))

### *3.3.2 Χορήγηση Πιστοποιητικού Υγείας*

Επίσης, η Συνθήκη προβλέπει ότι με τη χορήγηση Πιστοποιητικού Υγείας, όλοι οι ναυτικοί θα είναι ικανοί ιατρικώς να εργαστούν επί του πλοίου. Επιπλέον, προβλέπει ότι η χορήγηση πιστοποιητικού είναι υποχρεωτική και θα παρέχεται στους ναυτικούς πριν ξεκινήσουν την εργασία τους. ((ILO Convention 2006Appendix A5-1 Medical Certification)

### *3.3.4 Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη*

Ακόμα, όσο αφορά την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη επί του πλοίου, ο σκοπός της Συνθήκης είναι να εξασφαλίσει ότι να προστατεύσει την υγεία των ναυτικών και να εξασφαλίσει την πρόσβαση τους σε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά.

Κάθε κράτος μέλος υποχρεούται να εξασφαλίζει ότι η παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης θα παρέχεται σε όλους τους ναυτικούς δωρεάν. ((ILO Convention 2006Appendix A5-1 Health and Safety and Accident Prevention)

### *3.3.5 Ώρες Εργασίας και Ώρες Ανάπαυσης*

Ο σκοπός ρύθμισης του παραπάνω θέματος είναι να εξασφαλίσει ότι το κάθε κράτος μέλος θα οριοθετήσει τις μέγιστες ώρες εργασίας ή τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους.

Ως ώρες εργασίας εννοούνται οι ώρες κατά τις οποίες οι ναυτικοί υποχρεούνται να εργαστούν για λογαριασμό του πλοίου.

Ως ώρες ανάπαυσης εννοούνται οι ώρες εκτός εργασίας, χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα μικρά διαλλείματα κατά τη διάρκεια της εργασίας.

Το κάθε κράτος μέλος υποχρεούται είτε να καθορίσει είτε το μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας, είτε τον ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης, οι οποίες θα παρέχονται σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο. (ILO Convention 2006Appendix A5-1 Hours of Work and Rest)

### *3.3.6 Εκπαίδευση και προσόντα*

Ο σκοπός της Συνθήκης όσο αφορά την εκπαίδευση και τα προσόντα των ναυτικών είναι να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι να ανταποκριθούν στα καθήκοντα τους. Επίσης, η Συνθήκη αναφέρει ότι δε θα επιτρέπεται στους ναυτικούς να εργάζονται επί του πλοίου, εκτός κι αν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για την προστασία της προσωπικής τους ασφάλειας επί του πλοίου. (ILO Convention 2006Appendix A5-1 Qualifications of Seafarers)

### *3.3.7 Σύστημα Εύρεσης Εργασίας Ναυτικών*

Ο σκοπός της Συνθήκης είναι να εξασφαλιστεί ότι όλοι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό και καλά οργανωμένο σύστημα επάνδρωσης και τοποθέτησης τους στην κατάλληλη θέση, χωρίς την οικονομική επιβάρυνση των ναυτικών.

Κάθε μέλος θα εξασφαλίζει, για λογαριασμό των ναυτικών, ότι οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν ναυτικό προσωπικό που είναι από χώρες στις οποίες δεν εφαρμόζεται η Συνθήκη, ότι θα προασπίζει τα δικαιώματά τους. (ILO Convention 2006Regulation 1.4 Recruitment and placement)

### *3.3.8 Σύμβαση Εργασίας Ναυτικών*

Ο σκοπός της Συνθήκης είναι να εξασφαλιστεί η δίκαιη σύμβαση εργασίας των ναυτικών.

Οι όροι και οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών θα είναι εκφρασμένοι σε μια καθαρογραμμένη, νόμιμη συμφωνία και θα είναι σύμφωνη με τις ρυθμίσεις που ορίζει η Σύμβαση.

Η σύμβαση των ναυτικών θα συμφωνηθεί μεταξύ ναυτικών και πλοιοκτήτη κάτω από συνθήκες που θα εξασφαλίζουν ότι ο ναυτικός θα έχει την ευκαιρία να αναθεωρήσει ή να αναζητήσει συμβουλή για τους όρους της σύμβασης και να τις αποδεχτεί πριν υπογράψει τη σύμβαση.

<b>ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ ΝΑΥΤΕΡΓΑΤΙΚΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ 2000</b>		
<b>ΧΩΡΑ</b>	<b>ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ</b>	<b>ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ</b>
ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΣ	50.000	230.000
ΙΝΔΟΝΗΣΙΑ	15.500	83.500
ΤΟΥΡΚΙΑ	14.303	62.447
ΚΙΝΑ	34.197	82.017
ΙΝΔΙΑ	11.700	54.700
ΡΩΣΙΑ	21.680	55.680
ΙΑΠΩΝΙΑ	18.813	31.013
ΕΛΛΑΔΑ	17.000	32.500
ΟΥΚΡΑΝΙΑ	14.000	37.000
ΙΤΑΛΙΑ	9.500	23.500
ΣΥΝΟΛΟ	206.693	468.664

ΠΙΝΑΚΑΣ 3, ΠΗΓΗ: Σ.Θεοδωρόπουλος, Μ.Λεκάκου, Α.Πάλλης, *Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία*, σελ.229

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΟΙ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### 4.1 Η ΆΡΣΗ ΤΟΥ CABOTAGE

Σύμφωνα με το άρθρο του Μιχαήλ Τσαμόπουλου, στο «Πρώτο Θέμα», την 1 Ιουνίου του 2011, η σταθερότητα της αγοράς στην ελληνική παράκτια ναυτιλία αποσταθεροποιήθηκε από την υποχρέωση του κράτους να απελευθερώσει το καμποτάζ, σύμφωνα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ενώ οι πλοιοκτήτες ήταν σύμφωνοι ως προς αυτή την κατεύθυνση, το ελληνικό κράτος κωλυσιεργούσε στη δημιουργία των κανονισμών αυτών που συνέβαλαν ως προς αυτή την κατεύθυνση.

Λόγω του παρεμβατισμού του υπουργείου ναυτιλίας στην αγορά της παράκτιας ναυτιλίας, η δεύτερη μετατράπηκε σε ολιγοπωλιακή αγορά. Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία είχε επιβάλει το δικό της μονοπώλιο σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή διαδρομής.

Ήταν λοιπόν απαραίτητο να δημιουργηθεί μια ενιαία αγορά, ανοιχτή στον ανταγωνισμό, στην οποία όλα τα κράτη μέλη θα είχαν πρόσβαση στην αγορά της παράκτιας ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το άρθρο της εφημερίδας το «Βήμα Οικονομία», της Χριστίνας Πουτέτση, στις 4 Μαΐου 2011, το άνοιγμα των αγορών σε ξένους παροχείς, θα επέκτεινε την αγορά, με αποτέλεσμα την αύξηση των επενδύσεων και των θέσεων απασχόλησης, τα οποία με τη σειρά τους θα επιφέρουν αύξηση του εθνικού εισοδήματος της χώρας.

Στο ίδιο άρθρο υπογραμμίστηκε ότι η άρση του cabotage θα δημιουργούσε σημαντικό πλεονέκτημα για τη χώρα, διότι τα έσοδα θα μπορούσαν να ανέλθουν σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ για τη κάθε χρόνο. Όπως και η δραστηριότητα να σηματοδοτήσει σειρά παράλληλων τουριστικών επιχειρήσεων, με πολλαπλασιασμό των θέσεων εργασίας.

Εξάλλου, τα κρουαζιερόπλοια με κοινοτική σημαία, μπορούν πλέον να προσαράζουν στα ελληνικά λιμάνια. Όμως, οκτώ στα δέκα κρουαζιερόπλοια έχουν σημαία τρίτων χωρών, με αποτέλεσμα ο ιδιότυπος αυτός προστατευτισμός να στερεί από την εθνική μας οικονομία το 80% των εσόδων που θα μπορούσε να έχει. Πέρα λοιπόν από τις νέες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε ξηρά και

θάλασσα, θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε πολλούς άλλους τομείς, όπως στο transit, στο home porting, στους κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη πλοίων, την παροχή τουριστικών υπηρεσιών την προμήθεια υλικών και τροφοδοσίας, τα ναυπηγεία και πολλά άλλα.

Σε άρθρο της εφημερίδας «Ναυτεμπορική», που εμφανίσθηκε στις 7 Ιουλίου του 2010 στο διαδίκτυο, χωρίς να αναφέρεται ο συγγραφέας του άρθρου, τα οφέλη από την άρση του cabotage για την ελληνική ναυτιλία είναι ότι λόγω της άρσης του cabotage, θα αυξηθεί ο αριθμός των επιβατών που θα ξεκινούν την κρουαζιέρα τους από κάποιο ελληνικό λιμάνι. Αυτή η αύξηση θα ωφελήσει την οικονομική δραστηριότητα των πόλεων που έχουν λιμάνι και αναμένεται αυτή η τόνωση της οικονομικής δραστηριότητας στο εμπόριο.

(<http://article.wn.com/view/WNAT05be958fbb81c3672762aa2ee5c8ddaa/naftemporiki>)

Πιο συγκεκριμένα, θα ενισχυθούν οι αεροπορικές μεταφορές, τις οποίες οι τουρίστες θα χρησιμοποιούν για να φτάσουν στην χώρα μας για να ξεκινήσουν τα προγράμματα κρουαζιέρας. Επίσης, θα τονωθεί ο ξενοδοχειακός κλάδος, θα αυξηθεί η επισκεψιμότητα των μουσείων και των αρχαιολογικών χώρων καθώς και η κατανάλωση των εγχώριων προϊόντων.

Έχοντας υπόψη όλες αυτές τις πολλαπλασιαστικές ευεργητικές οικονομικές επιδράσεις, ο προσανατολισμός του υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας ήταν προς την κατεύθυνση μίας Σύμβασης, η οποία θα διευκόλυνε την δραστηριοποίηση των εταιρειών χωρίς περιττές γραφειοκρατικές, ενώ παράλληλα θα έδινε κίνητρα προς τις εταιρείες στοχεύοντας στην μεγιστοποίηση των ωφελειών, όπως την μείωση του τέλους με την πρόσληψη ελλήνων ναυτικών (ενίσχυση της εργασίας).

Από την άλλη μεριά, αντιπρόσωποι του ναυτιλιακού χώρου παραθέτουν την αντίθεση τους ως προς τα οφέλη που θα δημιουργούσε η άρση του cabotage.

Σε συνέντευξη του προέδρου συνδέσμου επιχειρήσεων επιβατηγού ναυτιλίας, κ. Μάρκου Φόρου, στο περιοδικό «ELLNAVI», τον Ιούνιο 2011, για τη σύμβαση που καταργεί το cabotage στην κρουαζιέρα, απάντησε παρότι είναι μια αναγκαία και θετική ενέργεια, χρειάζεται να απλοποιηθούν οι διαδικασίες, να υπάρξει μεγαλύτερη ευκαμψία, ώστε να φανούν τα οφέλη από την άρση του cabotage.

Αναλυτικότερα, θα πρέπει να απλοποιηθούν οι διαδικασίες του πρώτου άρθρου του σχετικού νόμου για την άρση του cabotage, όπως η προσκόμιση αποδεικτικών



πιστοποιητικών, προκειμένου για την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ ενδιαφερόμενης εταιρείας και υπουργείου.

Οι προϋποθέσεις περιλαμβάνουν πολλές γραφειοκρατικές διαδικασίες, γεγονός που αποτρέπει πολλές ενδιαφερόμενες εταιρείες να συνάψουν την εν λόγω σύμβαση.

Σε συνέντευξη του Νικόλαου Καβαλλιέρου, στο περιοδικό «ELLNAVI», τον Ιούνιο 2011, για τη συζήτηση στη Βουλή του σχεδίου νόμο για την άρση του cabotage, η θέση του είναι η ότι υπάρχει απουσία μηχανισμών που θα διασφαλίσουν ότι τα ξένα κρουαζιερόπλοια θα εκτελούν ακτοπλοϊκές διαδρομές καθώς τα κατά τόπους λιμεναρχεία δε διαθέτουν τις αναγκαίες υποδομές που θα τους επιτρέπουν να ελέγχουν την ταυτοπροσωπία του επιβιβαζόμενου και αποβιβαζόμενου επιβάτη.

Επίσης, δεν υπογράφηκαν ποτέ συμφωνίες μεταξύ υπουργείου και ξένων ναυτιλιακών εταιρειών για τη λειτουργία των ελληνικών λιμανιών ως home ports.

Σε συνέντευξη του καπετάνιου Γ. Κουμπενά, διευθυντή της Luis Hellenic Cruises, στο περιοδικό «ELLNAVI», τον Ιούνιο 2011 σχετικά με τη σύμβαση για την άρση του cabotage, τόνισε ότι οι εταιρείες δε δέχονται να κάνουν home porting, δηλαδή μόνιμη επιβίβαση επιβατών, στον Πειραιά για τους λόγους που ακολουθούν.

Καταρχήν, η Ελλάδα είναι μακριά από τις πηγές επιβατών που είναι η Δυτική Ευρώπη και η ίδια δεν είναι πηγή επιβατών.

Επίσης, είναι χρονοβόρες διάφορες γραφειοκρατικές διαδικασίες στα τελωνεία και στον έλεγχο διαβατηρίων για ορισμένες εθνικότητες.

Ακόμα, η αεροπορική και χερσαία σύνδεση με πολλούς προορισμούς είναι ανεπαρκής.

Επομένως και πλήρη απελευθέρωση του cabotage να εφαρμοστεί, δε θα υπάρξουν πολλά από τα οφέλη που αυτό θα μπορούσε να αποφέρει.

Σε συνέντευξη του Απόστολου Βεντούρη, του Προέδρου της Ένωσης Επιχειρήσεων Ναυτιλίας, στο περιοδικό «MARITECH» τον Ιούνιο του 2011, τονίζει ότι ενώ θεωρητικά η άρση του cabotage έγινε θεωρητικά πριν δέκα χρόνια, ακόμα δεν έχουν κάνει ακτοπλοϊα πλοία κοινοτικών συμφερόντων. Η άρση του cabotage για τα μη κοινοτικά κρουαζιερόπλοια έγινε πρόσφατα, αλλά ακόμα δεν έχει κάνει την εμφάνιση του το μεγάλο ποσό χρημάτων που θα εισέφερε στη χώρα.

Θα πρέπει επίσης να μειωθεί ο κρατικός παρεμβατισμός στην ακτοπλοϊα, ώστε αυτή να καταστεί κερδοφόρα.

Παρόλ' αυτά, υπάρχουν και ομάδες ατόμων που είναι κατά του καμποτάζ. Για παράδειγμα, οι Έλληνες ναυτικοί ανησυχούν ότι η άρση θα οδηγήσει στην απώλεια

των θέσεων εργασίας τους στις οποίες απασχολούνται σήμερα υποχρεωτικά Έλληνες, καθώς ορίζει η παρούσα νομοθεσία.

Όμως, οι διαχειριστές πλοίων ελληνικής σημαίας θεωρούν ότι η άρση του καμποτάζ δεν θα συνεπάγεται απελευθέρωση των σχέσεων εργασίας με τους Έλληνες ναυτικούς, πράγμα που θα δημιουργούσε ανταγωνιστικό έλλειμμα σε βάρος τους σε σχέση με τα με τα κρουαζιερόπλοια που φέρουν σημαίες χωρών εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Με την άρση του καμποτάζ, θέσεις εργασίας θα δημιουργηθούν και σε πολλούς άλλους τομείς, όπως στο transit και στο home porting, όσο και στους κλάδους που ασχολούνται με την τεχνική υποστήριξη πλοίων, την παροχή τουριστικών υπηρεσιών και προμήθειας ανταλλακτικών και τροφοδοσίας πλοίων.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι μεταφορές στη ναυτιλία είναι μεγάλης οικονομικής σημασίας, όχι μόνο λόγω του σημαντικού της ρόλου στη μεταφορά αγαθών, που υπολογίζεται στο 90-95% του παγκοσμίου εμπορίου σε όγκο.

Οι ναυτιλιακές μεταφορές είναι μια από τις παγκόσμιες βιομηχανίες που εξυπηρετεί όλες τις ηπείρους. Η ναυτιλία χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο βαθμό περιορισμών που επιδρούν στο ελεύθερο εμπόριο, προκαλώντας έτσι αύξηση του μεταφορικού κόστους. Είναι πολύ σημαντικό να κατανοηθεί το γεγονός ότι μια παγκοσμίως απελευθερωμένη αγορά, εξασφαλίζει καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών με χαμηλότερο μεταφορικό κόστος.

Ο τομέας της ναυτιλίας χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο αριθμό περιορισμών και πρακτικών που στρεβλώνουν τις συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού, όπως προαναφέρθηκε στις υποθέσεις της εργασίας. Κατά αυτόν τον τρόπο, γίνονται διακρίσεις σε βάρος ορισμένων ναυτιλιακών εταιρειών-παροχών ναυτιλιακών μεταφορών, ή αποκλείοντας τους τελείως από την αγορά.

Ο τομέας της ναυτιλίας γραμμών χαρακτηρίζεται από υψηλή συγκέντρωση στολου με τους 20 μεγαλύτερους μεταφορείς να αντιστοιχούν στο 72% της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ οι 5 μεγαλύτεροι μεταφορείς κατέχουν το 34% της χωρητικότητας στόλου με κοντέϊνερ.

Μέχρι πριν 2 δεκαετίες, στον τομέα της ναυτιλίας γραμμών κυριαρχούσαν τα επονομαζόμενα conferences, τα οποία είχαν μερίδιο άνω του 90% στο συνολικό εμπόριο της ναυτιλίας. Μετά τις ρυθμίσεις από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εμπορίου, το σημερινό μερίδιο έχει μειωθεί στο 50%. Τα conferences είναι στην ουσία καρτέλ που εμποδίζουν το ελεύθερο εμπόριο και ανταγωνισμό, προκαλώντας έτσι υψηλότερες τιμές ναύλων για τους φορτωτές.

Λόγω της δομής της ναυτιλίας, όπου τα πλοία πλέουν μεταξύ των χωρών, ανάμεσα σε διαφορετικές περιοχές και ηπείρους και άρα μεταξύ διαφορετικών νομοθετικών καθεστώτων, είναι απαραίτητη η εφαρμογή και η τήρηση γενικώς αποδεκτών κανόνων. Γι αυτό το λόγο έχουν ιδρυθεί οργανισμοί ώστε να παρέχουν στα κράτη νομοθεσίες τέτοιες ώστε όταν αυτές κυρωθούν από τα κράτη, να πρέπει να ενσωματωθούν στην εθνική τους νομοθεσία. Προσπάθειες δημιουργίας ρυθμιστικών

κανονισμών στις ναυτιλιακές μεταφορές ώστε να απελευθερωθεί από κανονισμούς προστατευτισμού, η ναυτιλία έχουν γίνει από διάφορους οργανισμούς, ο σημαντικότερος από τους οποίους είναι ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εμπορίου.

Ο Παγκόσμιος οργανισμός Εμπορίου επέβαλε ρυθμίσεις που έχουν αποδεχτεί η πλειονότητα των κρατών και απελευθέρωσε την ναυτιλία.

Τα θέματα αυτά απαντήθηκαν στο πρώτο κεφάλαιο και αυτό ήταν το περιεχόμενο του.

Στο δευτερο κεφάλαιο απαντήθηκαν τα ερωτήματα σχετικά με την πρόληψη της θαλάσσιας μόλυνσης και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος αλλά και την εξασφάλιση της ασφάλειας εν πλω.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχουν υπογραφεί και επικυρωθεί σημαντικές συμβάσεις και νομοθετήματα από οργανισμούς παγκόσμιας αποδοχής, όπως ο IMO για την αντιμετώπιση της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ναυτιλία, είτε αυτή είναι ατυχηματική είτε λειτουργική. Επίσης, μέτρα έχουν ληφθεί και για την ρύπανση που προκαλείται από αέριους ρύπους που εκπέπονται από τα πλοία.

Ακόμα, ο IMO, έχει συμβάλει και στην εξασφάλιση της ασφάλειας κατά την πλεύση του πλοίου, με διαφορα μέτρα που ακολουθούν τα κράτη παγκοσμίως και στα οποία συμμορφώνονται οι πλοιοκτήτες και οι νηογνώμονες και ακολουθούν τα Port State Control.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι η προώθηση της ναυτιλίας θα συμβάλει στη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος μέσω της τήρησης και της εφαρμογής των διατιθέμενων προτύπων περιβαλλοντικής προστασίας και μειώνοντας όσο το δυνατό περισσότερο τις αρνητικές συνέπειες, που οι ναυτιλιακές δραστηριότητες έχουν για το περιβάλλον. Συμπεραίνουμε ότι θα πρέπει να επιδιώκεται η υιοθέτηση δράσεων που προωθούν την ασφάλεια ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της ρύπανσης που προκαλείται από πλοία.

Τονίζεται η ανάγκη εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας καθώς επίσης και δημιουργίας συστημάτων ετοιμότητας και απόκρισης όσο αφορά την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης και εξασφάλισης της ασφάλειας επί του πλοίου.

Επιπρόσθετα, όσο αφορά για τη ναυτική εργασία, μέτρα και τροποποιήσεις έχουν ληφθεί τα τελευταία χρόνια από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Εργασίας, ώστε να προστατευθούν τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών και οι ιδιαιτερότητες του επαγγέλματός τους. Τα ερωτήματα αυτά καλύφθηκαν στο τρίτο κεφάλαιο.

Τέλος, στο τέταρτο κεφάλαιο απαντήθηκαν τα ερωτήματα σχετικά με τις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η ελληνικά ναυτιλία, σχετικά με την άρση του καμποτάζ.

Οι αδυναμίες της εργασίας είναι η μη επαρκώς εκτεταμένη ανάλυση των θεμάτων που παρουσιάζονται λόγω της έλλειψης χρόνου για την εκπόνηση της. Επίσης, όσο αφορά τις συμβάσεις της SOLAS, IMO, ILO και MARPOL, δεν υπάρχει διαθέσιμη βιβλιογραφία που να τις αναλύει και να τις σχολιάζει.

Περαιτέρω προτάσεις για έρευνα είναι οι νέες εξελίξεις όσο αφορά τις νέες συμβάσεις για την ασφάλεια εν πλω και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και τις εξελίξεις όσο αφορά την άρση του καμποτάζ στα ελληνικά δρώμενα.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Γεωργία Ερμίδου (2011) «Ένα το ζήτημα που βιώνει η επιβατηγός Ναυτιλία και οι Ακτοπολοϊκές Συγκοινωνίες: η Επιβίωση», Ellnavi, σελ.16
- Γιώργος Κουμπενάς (2011) «Louis Hellenic Cruises, Επενδύοντας στην Ελληνική Κρουαζιέρα», Ellnavi, σελ.28
- ΙΜΟ Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλάσσιου Έρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία, Αρθρ.18)
- ΙΜΟ Σύμβαση για τον Έλεγχο και Διαχείριση του Θαλάσσιου Έρματος και Ιζημάτων που προέρχονται από Πλοία, Αθρ.2 Γενικές Υποχρεώσεις
- Κωσταγιαλάς Πέτρος, Χλωμούδης Κ.,(2011) «*Διαχείριση Ποιότητας και Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές*»Παπαζήση,σελ.151
- Κωσταγιαλάς Πέτρος, Χλωμούδης Κ.,(2011) «*Διαχείριση Ποιότητας και Ασφάλειας στις Θαλάσσιες Μεταφορές*», Παπαζήση,σελ.158
- MARITECH, Ιουλιος-Αυγουστος 2011, σελ.16-17
- Φόρος Μ. (2011) «Να εκσυγχρονισθεί και να απλοποιηθεί η νομοθεσία ακτοπολοϊας-κρουαζιέρας», Ellnavi, σελ.14

### ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ILO: Adoption of an Instrument to Consolidate Labour Standards, Report I (1A) International Labour, Geneva, (2006), p.9
- ILO: Several Activitiw Programme, Final Report, Joint Maritime Commission (29<sup>th</sup> Session), Geneva, (2001), Appendix 14, resolution concerning action taken against seafarers in the event of maritime accident., p.14)
- ILO: The Impact on Seafarers: Living and Working Conditions of Changes in the Structure of Shipping Industry, Report for Discussion at the 29th Session of the Joint Maritime Commission (Geneva,2001), p.12)
- ILO:Women Seafarers: Global Employment Policies and Practicies,Geneva,2003), p.23

- International Maritime Bureau: Piracy and armed robbery against ships-2004 annual report, (Barking Essex, 2004), pp.4-14)
- Alan, E., (1998) ,“Maritime Economics Management and Marketing”, *Cheltenham:Thornes*, p.1)
- Alan, E., (1998) ,“Maritime Economics Management and Marketing”, *Cheltenham:Thornes*, p.1)
- Alderton, T. and Winchester, N. (2002), “Globalization and de-regulation in the marine industry”, *Marine Policy*, **26**,(1), pp.35-43.
- Basedow, Jurgen, (1994), “Dienstleistungs- und Kabotagefreiheit im Rahmen von Transportketten” 32 AVR, pp.450-471,
- Bergantino, A.S. (2002), “The European Commission approach to port policy: some open issues”, *International Journal of Transport Economics*, **XXIX**(3), pp.337-379.
- Bergantino, A.S. and Veenstra, A.W. (2002), “Interconnection and Coordination: An Application of Network Theory to Lines Shipping”, *International Journal of Maritime Economics*, **4**,(4), pp.,231-248.
- Brodsky, D, and Sampson , G., (1979), “*International Transport and Ltin American Exports to the US*”, *Int’l J. Transport Econ.* pp.279-292.
- Brooks, M.R. (2000), “Sea Change in liner Shipping: regulation and managerial decision-making in a global industry”, *Oxford: Pergamon Press*, pp.201-209
- Czerny, A.I.and Mitusch, K. (2005), “Cooperation and Competition in the Cargo Liner-Shipping,Berlin”, *Spinger*, pp.152-168.
- Douglas/Westwood (2005),”World Marine Markets, A Report to WTSH”, *Report No.328-05,Canterbury: Douglas-Westwood Limited,,pp 37-54.*
- Feketekuty,(1999),“International Trade In Services”,*Riddle,,at 137*
- Findlay, R.,(1987), “Factor Proportions and Comparative Advantage in the Long Run”, Cambridge, *MIT Press*, pp.93-100.
- Hearn, George H., (1970), “*Cargo Preference and Control*”, Mar. L. & Com.pp.481-498, at 481
- Hindley, (1997),“Service Sector Protection”, *Singer*, pp. 204.205
- Hoekman B,(2001), “Protection and Trade in Services: A Survey”,*Spinger*, pp.97-131
- ILO Convention 2006(Appendix A5-1 Health and Safety and Accident Prevention)

- ILO Convention 2006 Appendix A5-1 Hours of Work and Rest)
- ILO Convention 2006 Appendix A5-1 Medical Certification)
- ILO Convention 2006-Appendix A5-1 Minimum Age))
- ILO Convention 2006 Appendix A5-1 Qualifications of Seafarers
- ILO Convention 2006 Regulation 1.4 Recruitment and placement
- ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), at
- ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), p. 23
- ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), p. 22
- ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), p. 19
- ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), at 15
- ILO, Report II, Report of the Director-General on developments in the maritime sector, International Labour Office Geneva, (2005), p.40
- IMO Res. A 584(14), MSC circulars 443,475, 476 and SUA Protocol 1988
- IMO Resol. A 718
- IMO, Resol. 4 774
- IMO, Art.4
- IMO, Art.10, Annex 4
- IMO, Art.10, Annex 4
- IMO-Marpol, MEPC 46
- Lenore M., (1996), "US Shipping Policy and the Liner Code of the United Nations Conference on Trade and Development", *Springer*, pp.184-104.
- MARPOL Annex I- Reg.3.1
- Marpol Art.7
- Marpol, Annex I, Resolution MEPC
- McGuire/Scuele/Smith,(1987), "Restrictvness of International Trade in Maritime Services", *Spinger*, at 172
- Milbrandt, (2001), "Liberalisierung der Seekabotage, Lauterpracht, pp. 61-63.
- OECD (2002), "Competition Policy in Liner Shipping, Final Report, Directorate for Science, Technology and Industry", Division of Transport
- OECD Doc. No. DSTI/DOT(2001)3,(2002), "*Regulatory Issues in International Maritime Transport*", p. 14
- OECD Report, "Report on the Removal of Insurance form Substandard Shipping" (2004), at 14
- Parameswaran, B., (2004), "*The Liberalization of Maritime Transport Service*"s, *Springer*, p.59
- Paris MOU Annex I, Sect.2



- Petrova, R, (1998), “Cabotage and the European Community Common Maritime Policy: Moving Towards Free Provision of Services in Maritime Transport”, *21Fordam International Law Journal*, pp.1019-1092.
- Rousslang D, Donald J./To T, (1993), “Domestic Trade and Transportation Costs as Barriers to International Trade”, *Econ.* pp.208-221.
- Senti, R/Conlan, P. (1998), “WTO: Regulation of World Trade After The Uruguay Round”, Zurich, *Schulthess*, pp.108-113.
- SOLAS Art. 94
- Solas Chap. II
- Solas Chap. III
- UNCLOS Art.227
- Unclos Sect.1. Art.1
- IMO MARPOL Annex II - Reg.6.1.)
- IMO MARPOL Annex II- Reg.17
- IMO MARPOL Annex III- Reg.7
- IMO MARPOL Annex IV- Reg.1
- IMO MARPOL Annex V-Reg 3
- OECD Doc No. DSTI/DOT MTC(2001)13 Maritime Transport Committee, Industry Seminar, (Presented by Mr Dagfinn Lunde Chairman and CEO of DVB Bank N., (12 October 2001), at 12
- OECD Doc No. DSTI/DOT MTC(2001)13, “Maritime Transport Committee, Industry Seminar”, Presented by Mr Dagfinn Lunde Chairman and CEO of DVB Bank N, at 3
- OECD Doc. DTI/DOTMTC(2001)13 (31 October 2001), “Final Report on Competition Policy in Liner Shipping”, at 10
- OECD Doc. DTI/DOTMTC(2001)13 (31 October 2001), “Final Report on Competition Policy in Liner Shipping”, at 11
- OECD Doc. No. DSTI/DOT/MTC (2002), at 6
- OECD Doc. No. DSTI/DOT/MTC(99)(99)18 (1999), , Technical Issues in Respect of the WTO Negotiations,at 17

#### ΔΙΑΔΙΚΤΥΑΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- «Ατυχήματα με τις Μεγαλύτερες Διαρροές Πετρελαίου», [http://en.wikipedia.org/wiki/Oil\\_spill#Largest\\_oil\\_spills](http://en.wikipedia.org/wiki/Oil_spill#Largest_oil_spills)
- «Πρόληψη Θαλάσσιας Ρύπανσης από Υγροποιημένα Αέρια» <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/IGCCCode.aspx>, last visited 6/2/2012

- «Στην Τελική Ευθεία το Νομοσχέδιο για την Άρση του Κμποτάζ», <http://article.wn.com/view/WNAT05be958fbb81c3672762aa2ee5c8ddaa/naftemporiki> , last visited 22/1/12
- Admiralty and Maritime Law Conventions, (1974), “Convention on a Code of Conduct for Liner Conferences”, <Http://www.admiraltylawguide.com/conven/liner1974.html> (last visited 15/12/2011)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ