

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στη
ΝΑΥΤΙΑ**

**«ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΚΑΙ ΜΗ
ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ Ο ΘΕΣΜΙΚΟΣ ΤΟΥΣ
ΡΟΛΟΣ ΣΤΗ ΣΥΓΧΡΟΝΗ ΝΑΥΤΙΑ»**

Χρυσ αφίδα Σταυρούλα-Αλεξία

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς
Νοέμβριος 2015

Δήλωση Αυθεντικότητας/Copyright:

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

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

-Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων), Επίκουρος Καθηγητής

-Γεώργιος Βλάχος, Καθηγητής

-Σωτήριος Θεοδωρόπουλος, Καθηγητής

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

Ευχαριστίες:

Πρώτα απ' όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Επιβλέποντα Καθηγητή μου, κύριο Γεώργιο Σαμιώτη, που μου έδωσε τη δυνατότητα να ασχοληθώ με ένα τόσο ενδιαφέρον Θέμα. Θα ήθελα –επίσης- να τον ευχαριστήσω για τη βοήθεια, την καθοδήγηση και τις χρήσιμες συμβουλές που μου παρείχε.

Ακόμη τους Καθηγητές Γεώργιο Βλάχο και Σωτήριο Θεοδωρόπουλο, για την άμεση ανταπόκρισή τους, ως μέλη της Επιτροπής.

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου και-ιδιαιτέρως-στη μητέρα μου για την πολύτιμη στήριξή της. Αφιερώνεται στον Καθηγητή μου, κύριο Μ. Παζαρζή που πίστεψε σε μένα. Ακόμη, ευχαριστώ πολύ το Δήμο για τη συμβολή του στο θέμα της μορφοποίησης της Εργασίας.

Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ.....	3
1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ	3
1.2 ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ	5
1.3 ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ Δ.Δ. ΚΑΙ ΤΗΣ Δ.Ο. ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΠΗΓΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ	10
2.1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ.....	10
2.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	11
2.3 ΠΗΓΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ	14
2.3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ	15
2.3.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΘΙΜΟ	15
2.3.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ	16
2.3.4 ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ.....	17
2.3.5 ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ	17
2.4 ΟΗΕ.....	18
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	20
3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	20
3.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ.....	21
3.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ	22
3.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	24
3.5 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΓΕΩΡΓΙΑΣ	32
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ.....	40
4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ – ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ	40
4.2 ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΝΟ.....	40
Συνέλευση	40
Συμβούλιο.....	41
Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας.....	42
Νομική Επιτροπή.....	42
Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος	43
Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας.....	43
Επιτροπή Διευκολύνσεων.....	43
Γραμματεία.....	44
Συνδιασκέψεις του ΔΝΟ	44
Προϋπολογισμός ΔΝΟ	44
4.3 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΝΟ	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ	48
5.1 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	48
5.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ	52
5.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑ	55
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ	57
6.1 INTERTANKO	57
6.2 INTERCARGO	61
6.3 INTERNATIONAL MARITIME BUREAU	64
6.4 ITF	73
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	78
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	82
Ελληνική	82
Ξενόγλωσση	84
Πηγές από Διαδίκτυο	85

Περίληψη

Σκοπός της παρούσας Εργασίας είναι να παρουσιάσει αλλά και να αναλύσει τη συμβολή των Διεθνών Κυβερνητικών και μη Οργανισμών στην ανάπτυξη του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας. Μέσα από την παρουσίαση της εξέλιξης του Διεθνούς Δικαίου και της Διεθνούς Οργάνωσης παρατηρούμε ότι ο θεσμός της Ναυτιλίας κατέχει σημαντική θέση στο Διεθνές Δίκαιο. Το Δίκαιο της Θάλασσας και το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο καταφέρνουν να ρυθμίσουν με αρκετή ακρίβεια όλα τα ζητήματα που προκύπτουν από τη συνεχή ανάπτυξη του κλάδου της Ναυτιλίας. Σημαντικό ρόλο στην εξέλιξη του κλάδου κατέχουν οι Διεθνείς Οργανισμοί, όπως ο ΔΝΟ, οι οποίοι αναλαμβάνουν να δημιουργήσουν και –παράλληλα- να αναπτύξουν το θεσμικό πλαίσιο της Ναυτιλίας, με στόχο να εξυπηρετήσει ο Κλάδος τις συνεχείς ανάγκες που γεννούνται. Σε αυτή τη προσπάθεια αρωγός είναι και οι μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί, που κατά κύριο λόγο λειτουργούν με στόχο την εξυπηρέτηση μεμονωμένων κομματιών του Κλάδου της Ναυτιλίας.

Abstract

The aim of this thesis is to present and analyze the contribution of International Organizations and non-governmental Organizations in the development of Shipping. Through the presentation of the evolution of International Law and International Organization, is observed that the shipping occupies an important place in International Law. The Law of the Sea and International Maritime Law manage to regulate -with sufficient precision- all issues arising from the continuous development of the Maritime industry. Important role in the development of the Sector is held by International Organizations such as IMO, who undertake to create and develop the institutional framework of Shipping, aiming to serve the constantly raising industry needs. In this effort non-governmental Organizations also participate though mainly operate with the aim to serving individual pieces of the Maritime Industry.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ:

Στην παρούσα Εργασία, θα γίνει προσπάθεια, να εξεταστεί η συμβολή και ο θεσμικός ρόλος των Διεθνών Κυβερνητικών και μη Οργανισμών, στη Σύγχρονη Ναυτιλία. Σκοπός της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η αναλυτική καταγραφή και παρουσίαση των Διεθνών Οργανισμών, είτε κυβερνητικών είτε μη κυβερνητικών, που έχουν καταφέρει να διαμορφώσουν τη σύγχρονη Ναυτιλία μέσα από τη δημιουργία του κατάλληλου θεσμικού πλαισίου.

Στον κλάδο της Ναυτιλίας, υπάρχουν αρκετοί «δρώντες» που εμπλέκονται δυναμικά σε όλες-σχεδόν- τις πτυχές της. Για μπορέσουν αυτοί οι να λειτουργήσουν αρμονικά και αποδοτικά, θα πρέπει η Διεθνής Οργάνωση και το Διεθνές Δίκαιο να παρέχουν ένα «πρόσφορο έδαφος», με Νομικούς Κανόνες που οριοθετούν τις δυνάμεις της, γεγονός που αναδεικνύεται σε όλη την έκταση της παρούσας Εργασίας.

Πολύ σημαντικό ρόλο στην «οριοθέτηση» της Ναυτιλίας -με στόχο την αποδοτικότητα και την ανάπτυξη- κατέχουν οι Διεθνείς Οργανισμοί, Κυβερνητικοί και μη. Οι Διεθνείς Οργανισμοί είναι αυτοί που μέσω της σύναψης και υπογραφής Συμβάσεων προσπαθούν να «οριοθετήσουν» το Κλάδο αλλά και να αυξήσουν την αποδοτικότητά του.

Μια πλειάδα Κυβερνητικών Οργανισμών ασχολείται ,είτε άμεσα είτε έμμεσα ,με την Ναυτιλία.

Σ' αυτούς ξεχωρίζει ο ΔΝΟ, που αποτελεί «κομμάτι» του ΟΗΕ και ο οποίος έχει συμβάλλει ,ιδιαίτερα, στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας.

Στους μη Κυβερνητικούς Οργανισμούς συναντούμε-μεταξύ άλλων- και τη Συνδικαλιστική Ομοσπονδία των Εργατών ,στον τομέα των μεταφορών, στην οποία δυναμική παρουσία έχουν οι εργαζόμενοι.

Στην Εργασία μας αυτή, ξεκινάμε ,παρουσιάζοντας ,στο **Κεφάλαιο 1**, την ιστορία και εξέλιξη του Διεθνούς Δικαίου και της Διεθνούς Οργάνωσης , σε συνάρτηση με τη Ναυτιλία, προσπαθώντας να αναλύσουμε τη συμβολή που είχαν τόσο οι Διεθνείς Οργανισμοί όσο και η Διεθνής Οργάνωση στο κλάδο της Ναυτιλίας. Μέσα από την ιστορική αυτή ανάλυση μπορούμε να βγάλουμε χρήσιμα συμπεράσματα για το πώς έχει εξελιχθεί μέχρι σήμερα ο Κλάδος.

Στο **κεφάλαιο 2**, ασχολούμαστε με το Νομικό Πλαίσιο ,που καλύπτει τη Ναυτιλία και τη Θάλασσα, εξετάζοντας-παράλληλα- διάφορες πηγές Δικαίου. Η ανάλυση των πηγών του Δικαίου μπορεί να βοηθήσει στην καλύτερη κατανόηση του σύγχρονου νομικού πλαισίου που καλύπτει τον κλάδο της Ναυτιλίας.

Στο **κεφάλαιο 3**, γίνεται η παρουσίαση μερικών από τους σημαντικότερους Διεθνείς Οργανισμούς ,που έχουν συνάφεια με τη Ναυτιλία, όπως της Ναυτιλιακής Συμβουλευτικής Ομάδας, του Παγκόσμιου Μετεωρολογικού Οργανισμού και άλλων. Οι Διεθνείς Οργανισμοί είναι οι κύριοι δρώντες στο Διεθνές σύστημα. Μέσα από το παρόν κεφάλαιο γίνεται προφανές το γιατί οι συγκεκριμένοι Διεθνείς Οργανισμοί έχουν καταφέρει να «σχηματοποιήσουν» τον Κλάδο.

Στο **κεφάλαιο 4**, γίνεται η «αποκλειστική» παρουσίαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού-του σημαντικότερου Διεθνούς Οργανισμού που ασχολείται με τη Ναυτιλία. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός από την ημέρα ίδρυσής του έχει καταφέρει να διαδραματίσει σημαίνοντα ρόλο στη Ναυτιλία, τόσο μέσα από τις Συμβάσεις που έχει προωθήσει στα μέλη όσο και με την παροχή υπηρεσιών ως προς αυτά.

Στο **κεφάλαιο 5** γίνεται παρουσίαση μη Κυβερνητικών Οργανισμών ,όπως του Iertanko, του Intercargo, του ITF και άλλων. Στο παρόν κεφάλαιο γίνεται η παρουσίαση των μη Κυβερνητικών Διεθνών Οργανισμών που συνέβαλαν στην ανάπτυξη της Ναυτιλίας. Μέσω του κεφαλαίου 5 γίνεται ξεκάθαρο ότι ,χωρίς την ιδιωτική πρωτοβουλία, θα υπήρχαν αρκετές ελλείψεις και η οργάνωση του Κλάδου θα ήταν ελλειπής.

Τέλος ,στο **κεφάλαιο 6**, αναφέρονται οι σημαντικότερες Συμβάσεις που εκπονήθηκαν από τους Διεθνείς Οργανισμούς που βοήθησαν στη δημιουργία, ανάπτυξη και εξέλιξη του θεσμικού πλαισίου της Ναυτιλίας. Οι Συμβάσεις που θα παρουσιαστούν αφορούν τους σημαντικούς τομείς της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1 ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Στο παρόν Υποκεφάλαιο, θα γίνει προσπάθεια να σκιαγραφηθεί η ιστορία και η εξέλιξη του Διεθνούς Δικαίου.

Σύμφωνα, λοιπόν, με την παραδοσιακή Νομική αντίληψη, στο σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο, δεν υπάρχουν πολλά Δόγματα αλλά ένα και μοναδικό.

Συγκεκριμένα, το ένα και μοναδικό Δόγμα, που ορίζει ότι: το Διεθνές Δίκαιο είναι αυτό που προσδιορίζει το σύνολο των Κανόνων που διέπουν τη Διεθνή Κοινωνία.

Αφετηρία του σύγχρονου Διεθνούς Δικαίου αποτελεί η Συνθήκη Ειρήνης της Βεσφαλίας, του 1648, το Διεθνές Δίκαιο αρχίζει, όμως, να λαμβάνει τη σημερινή του μορφή, μετά τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου.

Τεκμηριώνοντας την άποψη, που εκφράστηκε ανωτέρω, ανατρέχουμε, στο Άρθρο 38, του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης. Το συγκεκριμένο Άρθρο προβλέπει τα εξής: « το Δικαστήριο, του οποίου η αποστολή είναι να διευθετεί σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο τις διαφορές που του επιβάλλονται, εφαρμόζει: (...) γ. τις γενικές αρχές δικαίου, αναγνωρισμένες από τα πολιτισμένα έθνη».

Λαμβάνοντας ως βάση την ανωτέρω διαπίστωση, μπορούμε να εξάγουμε κάποια συμπεράσματα: παρατηρούμε ότι υπάρχει «ένα και μοναδικό» Διεθνές δίκαιο, και έτσι υπάρχει και «ένα και μοναδικό» Δόγμα.

Το συγκεκριμένο Δόγμα θεμελιώνει γενικές δικαιοακές αντιλήψεις ή παραδοχές ή τις παραδοχές των «πολιτισμένων εθνών».

Πρέπει να ξεκαθαριστεί -στο σημείο αυτό- ότι, όταν αναφερόμαστε σε «πολιτισμένα έθνη», εννοούμε τα έθνη εκείνα, τα οποία συνέταξαν το Καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου, το οποίο αποτελεί και βασική πηγή του Διεθνούς Δικαίου, μαζί με το Διεθνές Έθιμο.

Πρέπει-επίσης- να επισημανθεί ότι, το Καταστατικό του-εν λόγω- Δικαστηρίου αποτελεί συστατικό κομμάτι του Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών.

Ο Χάρτης αυτός υπογράφηκε, στις 26 Ιουνίου του 1945, στη Διάσκεψη του San Francisco, και ήταν αυτός που έθεσε τα θεμέλια της Δικαιοακής οργάνωσης της Διεθνούς Κοινωνίας, μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Ο Χάρτης του ΟΗΕ υπογράφηκε από 51 μέλη.

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι ,το Καταστατικό αυτό, αποτελεί τον «Κανόνα των Κανόνων» του Διεθνούς Δικαίου.

Ό,τι αναφέρθηκε ,ανωτέρω, αποτελεί τη σύγχρονη μορφή του Διεθνούς Δικαίου ,το οποίο ,διαχωρίζεται σε :

Δημόσιο Διεθνές και Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο¹.

Γενικότερα-όμως-ο όρος Διεθνές Δίκαιο αναφέρεται-κυρίως- στο Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο.

Η ιστορία του Διεθνούς Δικαίου, ωστόσο, ξεκινά πολύ νωρίτερα.

Τα πρώτα «ψήγματα» κανόνων Διεθνούς Δικαίου μπορούμε να τα εντοπίσουμε στις «πόλεις- κράτη» των αρχαίων Ελλήνων. Κανόνες που ορίζουν το σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο ,όπως η προστασία των διπλωματικών αποστολών ή ο σεβασμός των αλλοδαπών έχουν και αυτοί τις ρίζες τους στην Ελληνική αρχαιότητα.

Κατά την επικράτηση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, παρατηρείται ότι η «ανωτερότητα» του κράτους της Ρώμης λειτουργεί ανασταλτικά στην διαμόρφωση κανόνων του Διεθνούς Δικαίου, αφού δεν αναγνωρίζεται η ισότητα των λαών.

Ακόμα, στον Μεσαίωνα, ο Χριστιανισμός και η «εξουσία του Πάπα επί της Γής» λειτουργούν-εξίσου- ανασταλτικά στη διαμόρφωση κανόνων Διεθνούς Δικαίου, αυτή τη φορά ,όχι λόγω της «υπεροχής ενός λαού», αλλά λόγω της «εκκλησιαστικής και θεϊκής ανωτερότητας» που εκφραζόταν ,επί της Γής, από τον Πάπα.

Άρα,- ιστορικά-, από την περίοδο επικράτησης της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, αλλά και ,κατά ένα μεγάλο κομμάτι της περιόδου του Μεσαίωνα , υπάρχει μια κάμψη, αλλά και πλήρης παύση της διαμόρφωσης Κανόνων Διεθνούς Δικαίου.

Το καθεστώς-αυτό- φαίνεται να αλλάζει, κατά το τέλος του 15^{ου} αιώνα, όταν η Φεουδαρχία αρχίζει να υποχωρεί, έναντι του «Εμπορικού Καπιταλισμού», και η δημιουργία νέων χωρών -ανεξάρτητων και νομικά ίσων- αρχίζει να ανατέλλει.

Η διαδικασία της μετάβασης ,από την Φεουδαρχία στον Καταμερισμό της Εργασίας και, εν' τέλει, στην επικράτηση του «Εμπορικού Καπιταλισμού» θα διαρκέσει αρκετούς αιώνες.

Θα είναι, όμως ,η αφορμή για να ξεκινήσει να ανθίζει- ξανά- το Διεθνές Δίκαιο.

¹ Ευρυγένης Δημήτριος, Ιδιωτικόν Διεθνές Δίκαιον, 1968

Σημαντικοί σταθμοί ,σε αυτή την πορεία , αποτελούν η αρχή του 18^{ου} αιώνα ,όπου υπάρχει η ανάγκη για «ελεύθερη διακίνηση του δουλεμπορίου» (στο οποίο θα βοηθήσει η αρχή της «Ελευθερίας των Θαλασσών») ,καθώς –επίσης- και η κατάκτηση νέων εδαφών, κυρίως από τους Ευρωπαίους.

Τα προαναφερθέντα δημιουργούν την ανάγκη για νέες έννοιες Δικαίου.

Μέχρι-όμως- και το πέρας του Α' και Β' Παγκοσμίου Πολέμου, το Διεθνές Δίκαιο δεν θα έχει την μορφή που γνωρίζουμε σήμερα.

Η ανάγκη για οργάνωση της νέας Διεθνούς Κοινότητας, που «αναδύεται», μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και της αποικιοκρατίας ,αλλά και η εγκαθίδρυση των «εθνικών κρατών» γεννούν την ανάγκη για ένα σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΑ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ

Η σύγχρονη Διεθνής Οργάνωση έχει τις απαρχές της, στην Κοινωνία των Εθνών, έχοντας- βεβαίως- βραχύβια περίοδο ζωής, εξαιτίας του ξεσπάσματος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Η ανάγκη –ωστόσο- να διευθετηθεί το «άναρχο Διεθνές σύστημα» συνεχίστηκε και μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, με την ίδρυση του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών.

Οι αρχικέςρίζες της Διεθνούς Οργάνωσης πρέπει να αναζητηθούν στην αρχαιότητα.

Πιο συγκεκριμένα- οι αμφικτυονίες, και –ειδικά- η αυτή των Δελφών , αποτελέσαν την πρώιμη μορφή των Διεθνών Οργανισμών.

Παρόλο που στις αμφικτυονίες-παράλληλα με την ανάγκη για οργάνωση, συνυπήρχε και η θρησκευτικότητα της εποχής-αποτελούσαν τις μόνες ενωτικές δυνάμεις εκείνης της περιόδου².

Προ της εμφάνισης της σύγχρονης Διεθνούς Οργάνωσης, η Διεθνής συνεργασία ήταν ευκαιριακή και περισσότερο «περιστασιακή»: λάμβανε-συγκεκριμένα- την μορφή πολιτικών και στρατιωτικών συμμαχιών.

²Παπαρηγόπουλος Κωνσταντίνος, Ιστορία του Ελληνικού έθνους- Πρώτοι Ιστορικοί Χρόνοι, εκδ. Κάκτος, 1992

Στα μέσα του 19^{ου} αιώνα, η Διεθνής Οργάνωση αρχίζει ,σιγά-σιγά, να λαμβάνει την μορφή που γνωρίζουμε σήμερα.

Η εμφάνιση Διεθνών Διασκέψεων και Διεθνών Συνθηκών ,θα βοηθήσουν, στο να περάσουμε, από τη διμερή ρύθμιση των διακρατικών σχέσεων, στην πολυμερή διευθέτηση και διπλωματία.

Ποιο είναι όμως το περιβάλλον, στο οποίο δομείται η Διεθνής Οργάνωση;

Το περιβάλλον αυτό είναι η ίδια η Διεθνής Κοινωνία των Κρατών.

Το άναρχο Διεθνές περιβάλλον των «εθνικών κρατών» έχει ανάγκη οργάνωσης και ρύθμισης των σχέσεων που διέπουν τα Κράτη αυτά. Η ανάγκη για συνεργασία και ειρηνική συνύπαρξη των «εθνικών κρατών», τα οποία αποτελούν τα κύρια μέλη της Διεθνούς Κοινωνίας αλλά και τα Υποκείμενα του Διεθνούς Δικαίου, είναι που δομεί τη σύγχρονη Διεθνή Οργάνωση και τη «μεταφέρει», από το ευκαιριακό στο τακτικό επίπεδο.

Όσο η Διεθνής Κοινότητα εξελίσσεται και όσο οι ανάγκες της αυξάνονται, είναι φυσικό η ρύθμιση «τεχνικών ζητημάτων» να αποτελεί βασικό αντικείμενο προς συζήτηση. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι τηλεπικοινωνίες και οι συγκοινωνίες.

Κατ' αυτό τον τρόπο -δημιουργούνται οι πρώτες Διεθνείς Οργανώσεις ,με στοιχειώδη διάρθρωση ,που- κατά κύριο λόγο- αποτελούν Διοικητικές Ενώσεις ή Επιτροπές ,που έχουν να κάνουν με τη ναυσιπλοΐα των ποταμών.

Το αποτέλεσμα;

Οι σύγχρονοι Διεθνείς Οργανισμοί,οι οποίοι, αποτελούν προϊόν αυτής της συνεχούς εξέλιξης, μέσα στο πλαίσιο της Διεθνούς και άναρχης Κοινωνίας.

Εδώ, πρέπει να επισημάνουμε ότι, τόσο η τεχνική πρόοδος όσο και η οικονομική ανάπτυξη, οι κοινωνικές ανακατατάξεις και ,γενικότερα, η «επικοινωνία» σε παγκόσμιο επίπεδο, μεταξύ οικονομιών και κρατικών σχέσεων, έκαναν αναγκαία την συνεργασία, σε τεχνικό αλλά και πολιτικό επίπεδο, μεταξύ των Κρατών.

Δεν πρέπει να θεωρείται μικρής σημασίας, όσον αφορά την ανάπτυξη των Διεθνών Οργανισμών, η αλματώδης τεχνική πρόοδος, σε ποικίλους τομείς, αλλά και το γεγονός ότι, η πλειοψηφία των Διεθνών Οργανισμών συναντάται σε«ανεπτυγμένες» χώρες.

Η ανάδυση των «εθνικών κρατών», που μαζί τους έφερε την κοινοβουλευτική δημοκρατία και- παράλληλα- την απομάκρυνση της εμφάνισης των Αυτοκρατοριών, βοήθησαν –ιδιαιτέρως- στην εμφάνιση των σύγχρονων Διεθνών Οργανισμών.

Βοήθησαν- γιατί δημιούργησαν μια συνοχή στα Κράτη και μια ανάγκη ρύθμισης των μεταξύ τους σχέσεων, σε μόνιμο επίπεδο, με ειρηνικό «τρόπο».

Η ειρήνη και η οικονομική ανάπτυξη αποτέλεσαν την κύρια βάση ,πάνω στην οποία ρυθμίστηκαν οι -μεταξύ των Κρατών- σχέσεις.

Η Διεθνής Οργάνωση αποτέλεσε και ανάγκη των ίδιων των κοινωνιών, οι οποίες ήθελαν –πλέον- να ζήσουν ειρηνικά ,άρα, οι Διεθνείς Οργανώσεις δεν υπήρξαν δημιούργημα ,μόνο των κυβερνώντων ,αλλά και της ίδιας της κοινωνίας, που συνεχώς εξελισσόταν.

Κλείνοντας το Υποκεφάλαιο αυτό, πρέπει να συνοψίσουμε ότι ,η ανάδυση των «εθνικών κρατών» και ο παράλληλος μετασχηματισμός των Κοινωνιών³, εξαιτίας της τεράστιας τεχνικής υλικής προόδου, αποτέλεσαν την βάση, για την δημιουργία και την ανάπτυξη των Διεθνών Οργανισμών και της Διεθνούς Οργάνωσης.

1.3 ΟΙ ΣΧΕΣΕΙΣ ΤΟΥ Δ.Δ. ΚΑΙ ΤΗΣ Δ.Ο. ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Οι σχέση του Διεθνούς Δικαίου ,με τη«θάλασσα» και τη Ναυτιλία-γενικότερα-, είναι καίριας σημασίας.

Το Δίκαιο της Θάλασσας αποτελεί ένα από τα βασικότερα τμήματα του Διεθνούς Δικαίου.

Μπορούμε να διακρίνουμε τρεις φάσεις εξέλιξης του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας(το οποίο εξελίσσεται παράλληλα με το Διεθνές Δίκαιο, ανταποκρινόμενο στις Διεθνείς εξελίξεις).

Η πρώτη φάση ξεκινά με τις απαρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και καταλήγει στο τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Στην πρώτη αυτή φάση, παρατηρούμε ότι, το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας ήρθε για να καλύψει τις νέες ανάγκες που προέκυπταν. Την πρώτη αυτή περίοδο, υπήρχε η ανάγκη να εξασφαλιστεί η Ελευθερία της Κίνησης των Πλοίων στην Ανοικτή Θάλασσα, γεγονός που επετεύχθη με την Αρχή της «Ελευθερίας της Ανοικτής Θάλασσας». Τότε προέκυψε και η ανάγκη

³ΠολάνιΚάρλ, Ο Μεγάλος Μετασχηματισμός, εκδ. νησίδες, 2007

Αβλαβούς Διέλευσης των Πλοίων, γεγονός που- επίσης -επετεύχθη με την επικράτηση της Αρχής της «Αβλαβούς Διέλευσης δια της Χωρικής Θάλασσας».

Η δεύτερη φάση εκτείνεται, από τη λήξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου μέχρι και το 1958. Την περίοδο αυτή υπογράφονται οι τέσσερις Συμβάσεις της Γενεύης που θα διαμορφώσουν τα «σύγχρονα δεδομένα».

Τέλος, η τρίτη φάση εκτείνεται, από τη υπογραφή των τεσσάρων Συμβάσεων της Γενεύης, έως σήμερα. [Η τρίτη –αυτή- φάση ανάπτυξης συμπεριλαμβάνει μία ριζική Αναθεώρηση ,που λαμβάνει χώρα ,το 1982].

Η ανάπτυξη του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας, το οποίο αποτελεί ένα από τα πιο «ζωντανά» κομμάτια του Διεθνούς Δικαίου, έχει άμεση σχέση με την Εμπορική Ναυτιλία αλλά και τη διευθέτηση της διέλευσης των πλοίων γενικότερα.

Οι αυξημένες ανάγκες, για θαλάσσιες μεταφορές, αναψυχή και αλιεία, αλλά και, η οριοθέτηση της Θαλάσσιας Περιοχής του Κράτους, έκαναν απαραίτητη την ανάπτυξη του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας και του Διεθνούς Ναυτικού Δικαίου, όπως θα δούμε και στο επόμενο κεφάλαιο.

Οι ανάγκες για Διεθνή Οργάνωση ξεκίνησαν- και αυτές- περίπου, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, όπου τα επίπεδα ρύπανσης της θάλασσας είχαν αυξηθεί ιδιαίτερα και, κατά συνέπεια, η ανάγκη για προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ήταν αυξημένη.

Μια –ακόμη- ανάγκη, που έκανε επιτακτική τη δημιουργία της Διεθνούς Οργάνωσης, ήταν η Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.

Στις αρχές του 20^{ου} αιώνα, η ανάγκη για ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα ήταν ιδιαίτερα μεγάλη. Τα περισσότερα Κράτη είχαν δικούς τους κανόνες ασφάλειας ,όσον αφορά τη ναυσιπλοΐα, γεγονός που έκανε τα πλοία αρκετά «ευάλωτα». Χαρακτηριστικό παράδειγμα ο Τιτανικός.

Τόσο αναφορικά με τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,όσο και αναφορικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, τα Κράτη δεν είχαν ασχοληθεί ιδιαίτερα ή /και ακόμα, δεν ήθελαν να μοιραστούν την εμπειρία τους, με τα υπόλοιπα Κράτη.

Η πρώτη –θεσμοθετημένη- προσπάθεια δημιουργίας Διεθνούς Οργάνωσης θα γίνει με τη δημιουργία του IMCO, το 1948, οποίος θα αποτελέσει μέρος του ΟΗΕ ,έχοντας Διακρατικό χαρακτήρα. Το 1982, θα μετονομαστεί σε IMO και θα συνεχίσει να έχει Διακρατικό χαρακτήρα.

Ο ΙΜΟ θα αποτελέσει παράδειγμα Διεθνούς Οργάνωσης, καθώς , οι Κανόνες που εκδίδει, αναβαθμίζονται , τακτικά, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις εξελίξεις της ναυπηγικής.

Στόχος του η εύρυθμη και ασφαλής ναυσιπλοΐα(Σε παρακάτω κεφάλαιο θα γίνει εκτενής παρουσίαση του ΙΜΟ).

Παράλληλα, δημιουργείται και το Διεθνές Δικαστήριο για το Δίκαιο της Θάλασσας, αφού οι ανάγκες για διαιτησία και επιβολή ποινών είναι πλέον αυξημένες .

Η Ναυτιλία αποτέλεσε, αποτελεί και θα συνεχίζει να αποτελεί μια από τις πιο σημαντικές Διεθνείς δραστηριότητες.

Ήταν λοιπόν αυτονόητο, στο παγκοσμιοποιημένο Διεθνές περιβάλλον, το Διεθνές Δίκαιο και –ακολούθως- η Διεθνής Οργάνωση, να συμπεριλάβουν και να προσπαθήσουν να οριοθετήσουν τον τομέα της Ναυτιλίας και τις δραστηριότητες που αυτός δημιουργεί.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΠΗΓΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

2.1. ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

Όσον αφορά το Ναυτικό Δίκαιο, συναντούμε στοιχεία που το «αφορούν», στην κλασσική Ελληνική αρχαιότητα, ιδιαίτερα, στους δικανικούς λόγους των ρητόρων Ισοκράτη, Υπερείδη και –ειδικότερα- του Δημοσθένη (στο έργο του «Περί θαλασσιών πιστώσεων»).

Την πιο σημαντική –όμως- αναφορά σε ρόλο Κράτους, που αφορά το Ναυτικό Δίκαιο, συναντούμε, στο «Νόμο των Ροδίων»(που αποτελεί την καταγραφή των επικρατέστερων Νόμων του Βυζαντίου).

Ακόμα, στη Ρωμαϊκή Νομοθεσία, συναντούμε αναφορές, που αφορούν τις «θαλάσσιες πιστώσεις», όπου χρησιμοποιήθηκε -ως βάση-, τόσο το Δίκαιο των Ροδίων, όσο και οι αναφορές των Αθηναίων στα «θαλασσοδάνεια».

Στη σημερινή εποχή, το Ναυτικό ή Εμπορικό /Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί το σύνολο των Κανόνων που ρυθμίζουν όσες σχέσεις αφορούν το ναυτικό εμπόριο, το θαλάσσιο εμπόριο, τη ναυσιπλοΐα και τη Ναυτιλία-γενικότερα.

Το Ναυτικό Δίκαιο αποτελεί και κλάδο του Εμπορικού Ναυτικού και διαχωρίζεται σε Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται με ζητήματα προστασίας του δημόσιου και κοινωνικού «Συμφέροντος» ενώ το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται με την προστασία των Ιδιωτικών σχέσεων.

Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο έχει να κάνει με το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο, το οποίο ρυθμίζει ζητήματα, τα οποία ανακύπτουν, μεταξύ χωρών, και έχουν να κάνουν με τη ναυσιπλοΐα.

Το Διοικητικό Ναυτικό Δίκαιο είναι υπεύθυνο για τη ρύθμιση κτήσης ή αποβολής της εθνικότητας ενός πλοίου, για τον έλεγχο των πλοίων και για τον καθορισμό των προϋποθέσεων που απαιτούνται για την άσκηση του ναυτικού επαγγέλματος.

Μία-ακόμα- διάκριση είναι σε: Ποινικό και Πειθαρχικό Ναυτικό Δίκαιο, το οποίο, «αποδίδει» τα ποινικά και πειθαρχικά αδικήματα των ναυτικών.

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε δυο επιμέρους κλάδους: το Ιδιωτικό Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο, αρμόδιο για τον καθορισμό του εσωτερικού Δικαίου που

εφαρμόζεται σε «περιπτώσεις» Ναυτιλιακών σχέσεων, όταν αυτές δεν είναι απόλυτα καθορισμένες, και καιτο Ναυτεργατικό Δίκαιο , αρμόδιο για την ρύθμιση θεμάτων που αφορούν τη ναυτική εργασία.

2.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Εκκινώντας το Υποκεφάλαιο αυτό, καλό θα ήταν να αναφέρουμε ορισμένα ιστορικά δεδομένα.

Αρχικά, πρέπει να επισημανθεί ότι, οι βασικές αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας έχουν τις βάσεις τους στο Εθιμικό Διεθνές Δίκαιο.

Επίσης, θα πρέπει να τονιστεί, ότι το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας είναι αποτέλεσμα πρακτικής των «μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων».

Σε όλη την ιστορία του Δικαίου της Θάλασσας, παρατηρούμε ότι ,το συγκεκριμένο Δίκαιο, αντανakλούσε την κατάσταση , που επικρατούσε ,στο σύνολο της Διεθνούς Κοινότητας ,αλλά και, τις προθέσεις των «μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων».

Κείμενα ,από τον 3^ο και 7^ο αιώνα, αποδεικνύουν ότι ,η χρήση της θάλασσας απηχούσε την πρακτική των ναυτικών λαών. Χαρακτηριστικά παραδείγματα ο Ρόδιος Νόμος του 3^{ου} αιώνα και τα Βασιλικά του 7^{ου} αιώνα.

Για να μιλήσουμε πιο συγκεκριμένα, μπορούμε να αναφέρουμε -ως μια από τις βασικές αρχές, που άρχεται από το παρελθόν-, την Ελευθερία των Θαλασσών, η οποία αποτελούσε μονοπώλιο των «μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων» του 19^{ου}αιώνα ,δηλαδή της Ισπανίας , της Πορτογαλίας, της Μεγάλης Βρετανίας και άλλων Ναυτικών Δυνάμεων.

Η Ελευθερία των Θαλασσών- πολλές φορές-«δοκιμάζονταν» από την πειρατεία.

Στο πλαίσιο αυτό, η Μεγάλη Βρετανία(η οποία αποτελούσε και την κυρίαρχη Ναυτική Δύναμη της εποχής) έκανε μεγάλες προσπάθειες να καθιερώσει τη συγκεκριμένη «πολιτική», η οποία-μετά «κόπων και βασάνων» καθιερώθηκε, ως μια από τις Βασικές Αρχές του Δικαίου της θάλασσας.

Ένα ακόμη παράδειγμα αποτελεί η Θαλάσσια Περιοχή κοντά στις Ακτές. Η περιοχή αυτή αναφέρεται ως Αιγιαλίτιδα Ζώνη. Οι«μεγάλες Ναυτικές Δυνάμεις»- ανέκαθεν- αποδεχόταν την κυριαρχία του παράκτιου Κράτους ,στη συγκεκριμένη περιοχή, αλλά, αρκετές φορές, διαφωνούσαν για το εύρος της.

Οι πρακτικές των «μεγάλων Ναυτικών Δυνάμεων» βοήθησαν στο να διαμορφωθούν οι Βασικές Αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας -σε Εθιμικό- πάντα -επίπεδο.

Η πρώτη προσπάθεια να κωδικοποιηθεί το Δίκαιο της Θάλασσας και να ξεφύγει, από το καθαρά Εθιμικό επίπεδο, έγινε ,το 1856, με τη «Δήλωση του Παρισιού».

Επίσης, κάποιες σημαντικές προσπάθειες, θα γίνουν και από την Κοινωνία των Εθνών, μέσω των συνδιασκέψεων της Βαρκελώνης ,το 1921, όπου θα υπογραφούν Συμβάσεις που αφορούν την ελευθερία της ναυτικής διακίνησης και το καθεστώς των «Ναυτικών Διόδων Διεθνούς Ενδιαφέροντος».

Το 1923, στη συνδιάσκεψη της Γενεύης, η Διεθνής Κοινότητα θα ασχοληθεί, με το καθεστώς των λιμανιών, και –τέλος- στη συνδιάσκεψη της Χάγης ,που θα λάβει χώρα το 1930, θα ξαναασχοληθεί ,με το Νομικό καθεστώς και το εύρος της Αιγιαλίτιδας Ζώνης.

Οι προσπάθειες ,όμως, της Κοινωνίας των Εθνών θα διακοπούν, από την έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου.

Μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την ίδρυση του ΟΗΕ, το σύγχρονο Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, αρχίζει να λαμβάνει την σημερινή του μορφή.

Στο σύγχρονο-πια- Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας, συναντούμεκάποιες Βασικές Αρχές (που έχουν τις ρίζες τους στο Εθιμικό Διεθνές Δίκαιο)-αλλά -,στην εξέλιξή του, μέσα στο χρόνο,θα προστεθούν κι άλλες.

Οι Βασικές Αρχές αφορούν-κυρίως- την «Ελευθερία της Ανοιχτής Θάλασσας»(όπως- ήδη -αναφέραμε).

Η «Ελευθερία της Ανοιχτής Θάλασσας» υποδηλώνει, ότι, η θαλάσσια περιοχή που βρίσκεται ,πέρα από την Αιγιαλίτιδα Ζώνη, είναι ελεύθερη για όλα τα κράτη.

Η άσκηση κυριαρχίας-όμως- στην ανοιχτή θάλασσα δεν είναι επιτρεπτή.

Βέβαια,- εξαιρούνται πράξεις εξουσίας, σε πλοία, που φέρουν τη σημαία του Κράτους, το οποίο ασκεί την πράξη εξουσίας.

Μία άλληουσιώδης Αρχή είναι αυτή της «Πλήρους Κυριαρχίας, στην Αιγιαλίτιδα Ζώνη ή/και στα Χωρικά Ύδατα».

Η συγκεκριμένη Αρχή εξυπηρετεί την άμυνα και την ασφάλεια των παράκτιων Κρατών.

Η Αρχή της «Αβλαβούς Διέλευσης μέσα από τη Χωρική Θάλασσα» είναι μια ακόμη από τις βασικές αρχές του Διεθνούς Δικαίου της Θάλασσας. Με βάση αυτή την Αρχή, γίνεται αποδεκτό ότι, κάθε πλοίο (ξένο) ,είτε εμπορικό, είτε πολεμικό, μπορεί – αβλαβώς- να διέρχεται ,από τα Χωρικά Ύδατα άλλων Κρατών, χωρίς αυτό,βέβαια, να σημαίνει ,ότι προσβάλλει την κυριαρχία του Κράτους, του οποίου διέρχεται τα νερά.

Αυτό διευκολύνει τη Διεθνή ναυσιπλοΐα.

Πρέπει-όμως- να ξεκαθαριστεί ότι, είναι πιθανό, να ζητηθεί ,είτε πρότερη γνωστοποίηση (ότι κάποιο πλοίο θα περάσει από τα χωρικά ύδατα κάποιου άλλου κράτους),είτε συγκεκριμένη άδεια.

Σε καμία των περιπτώσεων η «Αβλαβής Διέλευση» δε θα πρέπει να θεωρείται «αυθαίρετη».

Το πλοίο, που διέρχεται τα ξένα χωρικά ύδατα, θα πρέπει να ακολουθήσει τη συντομότερη οδό, να μην διακόψει την πορεία του και να μην προβεί σε άσκοπες περιπλανήσεις.

Όσα έχουν –ήδη- αναφερθεί αφορούν το Εθιμικό- κατά κύριο λόγο- Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας και κωδικοποιήθηκαν-πλήρως- με την υπογραφή των Συμβάσεων της Γενεύης ,του 1958:

- Της Σύμβασης για τη Χωρική Θάλασσα και τη Συνορεύουσα Ζώνη
- Της Σύμβασης για την Ανοιχτή Θάλασσα
- Της Σύμβασης για την Υφαλοκρηπίδα
- Της Σύμβασης για την Αλιεία και την Προστασία των Βιολογικών Πόρων στην Ανοιχτή Θάλασσα

Ο επόμενος σταθμός ,για το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας , «λαμβάνει χώρα»,στις 10 Δεκεμβρίου του 1982, όταν και θα υπογραφεί η Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας ,στο Montego Bay της Τζαμάικα.

Η συγκεκριμένη Διάσκεψη θα διαρκέσει 9 χρόνια ενώ θα συμμετάσχουν-σ'αυτή- 157 κράτη.

Είναι και αυτή που θα αντικαταστήσει τις Συμβάσεις της Γενεύης⁴.

⁴Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, άρθρο 311, παράγραφος 1

Θα τεθεί σε ισχύ ,στις 16 Νοεμβρίου του 1994 ,και θα αποτελέσει ένα από τα μεγαλύτερα επιτεύγματα του ΟΗΕ. Θα καταφέρει να ενοποιήσει και να αποκρυσταλλώσει όλους τους- μέχρι εκείνη τη στιγμή-θεσμούς και ρυθμίσεις.

Το ισχύον –σήμερα- Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας ρυθμίζεται από την ανωτέρω Σύμβαση, η οποία καταπιάνεται με ζητήματα, που αφορούν:

- Την Αιγιαλίτιδα Ζώνη
- Τη Συνορεύουσα Ζώνη
- Την Αποκλειστική Οικονομική Ζώνη (ΑΟΖ)
- Την Υφαλοκρηπίδα
- Την Ανοιχτή θάλασσα
- Τη Ζώνη των Διεθνών Βυθών
- Την έννοια των Αρχιπελαγικών Κρατών
- Τις Κλειστές και Ημίκλειστες Θάλασσες
- Την επίλυση των σχετικών διαφορών

Μετά τη Σύμβαση του Montego Bay,θα τεθούν κάποια θέματα, αναφορικά με την Αναθεώρηση κάποιων κομματιών της Σύμβασης, σχετικά με το Διεθνή βυθό.

Θα ξεκινήσουν κάποιες ανεπίσημες διαπραγματεύσεις, οι οποίες θα διαρκέσουν τέσσερα χρόνια(την περίοδο 1990 έως 1994).

Αργότερα, θα προκύψει η Συμφωνία της Νέας Υόρκης που θα αντικαταστήσει το Μέρος XI της Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας.

2.3 ΠΗΓΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ

Το Διεθνές Δίκαιο της Θάλασσας αντλεί τις πηγές του από το Καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου της Χάγης και ,πιο συγκεκριμένα, από το άρθρο 38. Οι Κατηγορίες ,στις οποίες διακρίνονται οι πηγές του Δικαίου της Θάλασσας ,είναι οι εξής:

- Διεθνείς Συμβάσεις που αναγνωρίζονται ρητά από τα Κράτη
- Διεθνή Έθιμα -που αποτελούν αποδείξεις μιας γενικής πρακτικής και τα οποία γίνονται δεκτά, ως Κανόνες Δικαίου

- Γενικές Αρχές Δικαίου που γίνονται δεκτές από όλα τα Κράτη
- Δικαστικές Αποφάσεις

2.3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Η σαφέστερη και πιο ολοκληρωμένη έκφραση Κανόνων Δικαίου είναι οι Διεθνείς Συμβάσεις ,που γίνονται αποδεκτές από τα Κράτη.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η Σύμβαση SOLAS 74,που αφορούσε την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, η σύμβαση του MontegoBay(που αναφέρθηκε ανωτέρω), η Διεθνής Σύμβαση για την «Ίδρυση Κεφαλαίου», του 1971, και άλλες.

Εδώ, πρέπει να αναφερθεί ότι ,οι Συμβάσεις βαραίνουν –μόνον- τα Κράτη ,που τις έχουν υπογράψει, και-μόνον- όταν η Σύμβαση έχει λάβει Διεθνή Ισχύ.

Μια Σύμβαση λαμβάνει Διεθνή Ισχύ, όταν έχει υπογραφεί από καθορισμένο/ προβλεπόμενο αριθμό Κρατών.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ,υπάρχει και η περίπτωση, κάποιες Διατάξεις των Συμβάσεων να ξεκινήσουν να ισχύουν ,πριν -καν -τεθεί σε ισχύ το σύνολο της Σύμβασης, με αποτέλεσμα να γίνουν δεσμευτικές και για Κράτη που δεν είναι συμβαλλόμενα, αν αυτές «περάσουν» στο Εθιμικό Δίκαιο.

2.3.2 ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΘΙΜΟ

Αν θέλουμε να δώσουμε έναν ορισμό για το Έθιμο, αυτός θα ήταν ότι αυτό αποτελεί Κανόνα , που γίνεται αποδεκτός, μέσα από τη συνεχή και αμετάβλητη πρακτική του ,από ένα σύνολο Κρατών, τα οποία τον αποδέχονται ως Κανόνα Δικαίου.

Το Έθιμο -ως πηγή Δικαίου- αναφέρεται –ρητά- και στο άρθρο 38 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου.

Πρέπει,ωστόσο, να επισημάνουμε ,ότι διαφέρει από τις Συμβάσεις, εξαιτίας του ότι δεν έχει σαφή «χρονικότητα», αλλά ούτε και συγκεκριμένη στιγμή απόκτησης Νομικής Ισχύος.

Για να μπορέσουμε να πούμε ότι, μια Πρακτική αποτελεί Κανόνα του Εθιμικού Δικαίου, πρέπει να συνυπάρχουν δύο συγκεκριμένα στοιχεία:

- Η συνεχής πρακτική των Κρατών, μέσα από την οποία αποδέχονται αυτόν τον Κανόνα
- Το να δέχονται τα Κράτη ,τον συγκεκριμένο Κανόνα ,ως Κανόνα Δικαίου. (Αναφορικά με το συγκεκριμένο στοιχείο, πρέπει να αναφέρουμε ότι το Διεθνές Δικαστήριο έχει εκδώσει συγκεκριμένη απόφαση ,η οποία αναφέρει ότι: « οι κρατικές ενέργειες θα πρέπει ...να γίνονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να αποτελούν ένδειξη για το ... ότι τα κράτη αισθάνονται ότι συμμορφώνονται σε κάτι που ανάγεται σε νομική υποχρέωση»⁵).

Χαρακτηριστικό παράδειγμα Εθίμου ,αναφορικά με το Δίκαιο της Θάλασσας, αποτελεί η Ασυλία που περιβάλλει τα πλοία ,τα οποία βρίσκονται σε κατάσταση κινδύνου.

Η Ασυλία –αυτή- υφίσταται,για να μην μπαίνει σε κίνδυνο η ζωή όσων βρίσκονται στο πλοίο, όταν κινδυνεύει.

Το Διεθνές Εθιμικό Δίκαιο δεσμεύει όλα τα Κράτη.

Ωστόσο, αν κάποιος Κράτος εναντιωθεί σε έναν Κανόνα Εθιμικού Δικαίου, ο οποίος δομείται προσφάτως, δεν δεσμεύεται από αυτόν. Βέβαια, το Κράτος ,που εναντιώνεται στον Εθιμικό Κανόνα που δομείται, θα πρέπει να εναντιώνεται συνεχώς ,γιατί ,δεν είναι αποδεκτό, Κράτη να συναινούν σε Κανόνες Δικαίου από τους οποίους- ύστερα-να θέλουν να εξαιρεθούν. Δεν μπορούν-δηλαδή- να λειτουργούν- κάθε φορά- κατά το δοκούν.

2.3.3 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΔΙΚΑΙΟΥ

Οι Γενικές Αρχές Δικαίου αποτελούν την πιο «ασαφή» κατηγορία των πηγών Δικαίου.

Βέβαια, αναφέρεται- στο άρθρο 38- ότι εφαρμόζονται και αυτές από το Διεθνές Δικαστήριο και -συγκεκριμένα- αυτές «που αναγνωρίζονται από τα πολιτισμένα έθνη».

Στην αναφορά αυτή, δίνεται η δυνατότητα ,στο Διεθνές Δικαστήριο, να συμπληρώνει τα –τυχόν- κενά ,που υπάρχουν σε μια Διεθνή Σύμβαση, αλλά και τα κενά του Εθιμικού Δικαίου, κάνοντας εφαρμογή Κανόνων Δικαίου, που συναντώνται στα Νομικά συστήματα των διαφόρων Κρατών.

⁵I.C.J. Reports, υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας, 1969

Επίσης, αναφορά των Γενικών Αρχών Δικαίου γίνεται και στο Προοίμιο της Σύμβασης του Montego Bay, συγκεκριμένα -η Διάταξη του Προοιμίου αναφέρει, ότι: « τα θέματα που δεν ρυθμίζονται από την παρούσα Σύμβαση θα συνεχίσουν να διέπονται από τους κανόνες και τις αρχές του γενικού διεθνούς δικαίου».

Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν η Αρχή της Καλής Πίστης, η Απαγόρευση της Κατάχρησης Δικαιώματος και το «Estoppel».

Το «Estoppel»αποτελεί Κανόνα Δικαίου, ο οποίος αποκλείει την διάψευση προηγούμενης δήλωσης ή την άρνηση πράξης κάποιου, η οποία φαινόταν ρητά ότι είναι αληθής⁶.

Ωστόσο, η εφαρμογή Γενικών Αρχών Δικαίου δεν παρουσιάζει μεγάλη χρησιμότητα και ,για τον λόγο αυτό, δεν τυγχάνει συχνής χρήσης.

2.3.4 ΔΙΚΑΣΤΙΚΕΣ ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Οι Δικαστικές Αποφάσεις αποτελούν «βοηθητικό μέσο», σε σχέση με τον καθορισμό των Κανόνων Δικαίου.

Βέβαια- στο Καταστατικό του Διεθνούς Δικαστηρίου, στο άρθρο 38, στην τελευταία παράγραφο, γίνεται σαφής αναφορά ,στις Δικαστικές Αποφάσεις, ως πηγή Δικαίου.

Θα πρέπει –όμως- να επισημανθεί ότι αυτές, από μόνες τους, δεν μπορούν να δημιουργήσουν Δίκαιο.

Μόνο οι Κρατικές οντότητες έχουν αυτό το δικαίωμα ,μέσω της υπογραφής Διεθνών Συμβάσεων, Εθιμικού Δικαίου και μέσω των Γενικών Αρχών Δικαίου.

Οι περισσότερες Δικαστικές Αποφάσεις ,που εκδίδονται, αφορούν την οριοθέτηση της Αιγιαλίτιδας Ζώνης, τον καθορισμό της Υφαλοκρηπίδας και την δικαιοδοσία στην αλιεία.

2.3.5 ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Η τελευταία πηγή Δικαίου είναι οι Αποφάσεις των Διεθνών Οργανισμών.

⁶Sweet &Maxwekk, 1983, Osborn's Concise Law Dictionary, σελ. 137

Οι Διεθνείς Οργανισμοί αντλούν και αυτοί την νομιμοποίησή τους ,από το άρθρο 38 του Καταστατικού του Διεθνούς Δικαστηρίου.

Οι Αποφάσεις που λαμβάνονται, από τους Διεθνείς Οργανισμούς, αποτελούν «Διεθνείς Θεσμικές Πράξεις».

Βέβαια, η εφαρμογή τους δεν είναι δεσμευτική για όλα τα κράτη, αλλά-μόνον- για όσα τις έχουν υπογράψει ή για όσα συμμετέχουν στον Οργανισμό.

Οι Διεθνείς Οργανισμοί έχουν την ιδιότητα του «Υποκειμένου του Διεθνούς Δικαίου».

Αυτό έχει -σαν αποτέλεσμα- οι Αποφάσεις, που λαμβάνονται από αυτούς ,να επηρεάζουν το σύνολο της Διεθνούς Κοινότητας, γεγονός που μπορεί μερικές φορές να επηρεάσει και Κράτη που δεν συμμετέχουν σε αυτούς ή που δεν έχουν υπογράψει τη «σχετική» Σύμβαση.

2.4.ΟΗΕ

Ο ΟΗΕ αποτελεί Διεθνή Οργανισμό παγκόσμιας εμβέλειας, ο οποίος είναι απότοκος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και της Κοινωνίας των Εθνών.

Τα Κράτη ,τα οποία συμμετέχουν στον συγκεκριμένο Διεθνή Οργανισμό, έχουν-ως στόχο- την άμεση συνεργασία σε θέματα που αφορούν –κυρίως- το Διεθνές Δίκαιο, την ασφάλεια και την οικονομική ανάπτυξη.

Πιο συγκεκριμένα, ο ΟΗΕ βασίζει τη λειτουργία του ,στην ισότητα ,μεταξύ των Κρατών που συμμετέχουν σ' αυτόν, χωρίς-ωστόσο- να έχει δικαίωμα επέμβασης στα εσωτερικά ζητήματά τους.

Επίσης ,ως βασικό του στόχο, ο ΟΗΕ θέτει την διατήρηση της ειρήνης και της ασφάλειας ,σε παγκόσμια κλίμακα, προωθεί τη Διεθνή συνεργασία ,για την επίλυση των οιονδήποτε προβλημάτων, και προσπαθεί να προάγει ,μέσα από τις λειτουργίες του, τον σεβασμό στα ανθρώπινα δικαιώματα και τις ατομικές ελευθερίες⁷.

Ο ΟΗΕ ιδρύεται,το 1945, και -στην αρχική του φάση- απαρτίζεται από 51 Κράτη.

Το 2011, εισέρχεται το τελευταίο- μέχρι σήμερα- Κράτος, το οποίο είναι το Σουδάν.

Πλέον αριθμεί 193 κράτη- μέλη.

⁷ΑλεξοπούλουΑ. & ΦουρναράκηςΝ., Διεθνείς συμβάσεις- κανονισμοί-κώδικες, εκδ. Ευγενίδιου ιδρύματος, 2003

Τα Κύρια Όργανα του ΟΗΕ, τα οποία «δημιουργήθηκαν», με βάση το άρθρο 7 του Καταστατικού Χάρτη των Ηνωμένων Εθνών, είναι:

η Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο Ασφαλείας, το Οικονομικό και Κοινωνικό Συμβούλιο, το Συμβούλιο Κηδεμονίας, το Διεθνές Δικαστήριο και η Γραμματεία.

Πέραν-όμως- των Κυρίων Οργάνων του ΟΗΕ, συναντούμε και κάποια Δευτερεύοντα Όργανα(τα οποία ήταν αποτέλεσμα των αποφάσεων, που ψηφίστηκαν από τα Κύρια Όργανα του Οργανισμού)

Σκοπός -αυτών των Οργάνων- είναι να υποβοηθούν και να συνεπικουρούν το έργο των Κύριων.

Αρκετά από αυτά, απολαμβάνουν διοικητικής και οικονομικής αυτονομίας.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα το Ταμείο των Ηνωμένων Εθνών για την Προστασία του Παιδιού, η Επιτροπή Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και η Επιτροπή Διεθνούς Δικαίου.

Τέλος- πρέπει να αναφέρουμε, ότι υπάρχουν και κάποιες «Ειδικευμένες Οργανώσεις»- υπό το πλέγμα του ΟΗΕ, οι οποίες είναι αυτόνομες, δηλαδή, με Νομική αυτοτέλεια αλλά και δικά τους Όργανα.

Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός(με τον οποίο θα ασχοληθούμε, ιδιαιτέρως, στο επόμενο κεφάλαιο), η Διεθνής Ένωση Τηλεπικοινωνιών και ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

3.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

Η Ναυτιλία και το παγκόσμιο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών παίζουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, «παρέχοντας», έτσι, ένα σημαντικό ποσοστό της παγκόσμιας ανάπτυξης.

Η Ναυτιλία -από την πρώτη στιγμή- απέκτησε έναν απολύτως Διεθνή χαρακτήρα ,με αποτέλεσμα ,στην πορεία των χρόνων, έναν σημαντικό αριθμό Διακυβερνητικών και μη Οργανισμών.

Το σύνολο αυτών των Οργανισμών, όπως θα μελετήσουμε, παρακάτω, καταφέρουν να θέτουν σημαντικούς «όρους» ,αναφορικά με τη λειτουργία των θαλάσσιων μεταφορών , τη θαλάσσια ρύπανση και πολλά άλλα ζητημάτα που εμπλέκονται με τη Ναυτιλία.

Η ιδιαιτερότητα που έχουν οι Διεθνείς Οργανισμοί, που έχουν να κάνουν με τη Ναυτιλία, είναι ότι, οι Κανόνες αλλά και- σχεδόν- όλες οι δραστηριότητες θα πρέπει να απολαύουν παγκόσμιας αναγνώρισης αλλά και να εφαρμόζονται ομοιόμορφα.

Την εποχή που διανύουμε, οι Διεθνείς Οργανισμοί ,που «εμπλέκονται» με τη Ναυτιλία, κατέχουν πολιτική αλλά και Νομική εξουσία.

Όπως θα αναλύσουμε παρακάτω, -πλέον- ένας πολύ μεγάλος αριθμός Κρατών «επικοινωνεί» σε μόνιμη νομική βάση -προσπαθώντας να έχει κοινή βούληση, για ένα σύνολο θεμάτων ,με τελικό σκοπό την επιδίωξη κοινών πολιτικών.

Εδώ, να αναφέρουμε ότι, οι Διεθνείς Οργανισμοί διέπονται από τους κανόνες που ορίζει το Διεθνές Δίκαιο, με αποτέλεσμα: ό,τι έχει σχέση με τη Ναυτιλία να διέπεται από τη Διεθνή Νομιμότητα.

Πρέπει -επίσης- να αναφέρουμε ότι, οι περισσότεροι Διεθνείς Οργανισμοί δημιουργούνται ,στη βάση μιας «Ιδρυτικής Συνθήκης», η οποία είναι υπεύθυνη ,για τον καθορισμό των στόχων, τη διάρθρωση, τις σχέσεις που έχει ο Διεθνής Οργανισμός με τρίτους, και- τέλος- είναι αυτή που καθορίζει τον τρόπο συμμετοχής στον εκάστοτε Οργανισμό.

Στο παρόν Κεφάλαιο, θα εξεταστούν οι Κυβερνητικοί Διεθνείς Οργανισμοί, που ασχολούνται, με τον τομέα της Ναυτιλίας.

3.2 ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΣ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

Ο Παγκόσμιος Μετεωρολογικός Οργανισμός αποτελεί έναν -από τους πολλούς- Ειδικευμένους Οργανισμούς του ΟΗΕ.

Το έτος ίδρυσης του είναι το 1950.

Προέρχεται από το «Διεθνή Μετεωρολογικό Οργανισμό», ο οποίος ιδρύθηκε το 1873.

Αποτελεί ειδική υπηρεσία του ΟΗΕ, που είναι αρμόδια για τη λειτουργική υδρολογία και τις γεωφυσικές επιστήμες.

Ο καιρός, οι κλιματικές αλλαγές αλλά και ο «κύκλος του νερού» αποτελούν παγκόσμια φαινόμενα, τα οποία δεν μπορούν να «περιοριστούν» από τα «σύνορα», με αποτέλεσμα να κάνουν αναγκαία τη συνεργασία σε παγκόσμια κλίμακα.

Ο ΠΜΟ είναι ικανός να παρέχει το πλαίσιο για μια τέτοια Διεθνή συνεργασία.

Θα πρέπει να τονιστεί ότι, μέχρι τον Ιανουάριο του 2013, συμμετείχαν, στον ΠΜΟ 191 Κράτη.

Τα όργανα του είναι τρία:

1. Το Παγκόσμιο Μετεωρολογικό Συνέδριο (συνεδριάζει κάθε τέσσερα χρόνια)
2. Η Εκτελεστική Επιτροπή (απαρτίζεται από 24 κράτη- μέλη)
3. Η Γενική Γραμματεία

Για να γίνεται πιο εύκολο το έργο του, έχουν ιδρυθεί έξι -επιμέρους-, Περιφερειακές- Μετεωρολογικές Ενώσεις :

της Αφρικής, της Ασίας, της Ν. Αμερικής, της Β. Αμερικής, της Κ. Αμερικής, της Ευρώπης και του Ν.Δ. Ειρηνικού.

Τέλος, ένα πολύ ιδιαίτερο τμήμα του Οργανισμού, που ασχολείται -αποκλειστικά- με τη Ναυτιλία, είναι η «Επιτροπή Ναυτιλιακής Μετεωρολογίας».

Από τη στιγμή της ίδρυσης του, ο Οργανισμός έχει κατορθώσει να διαδραματίζει έναν μοναδικό και -συνάμα- ισχυρό ρόλο, προωθώντας την ασφάλεια, αλλά και, την ευημερία ολόκληρης της ανθρωπότητας.

Έχει καταφέρει-επίσης- να βοηθήσει στην προστασία της ζωής και της περιουσίας από φυσικές καταστροφές, στην προστασία του περιβάλλοντος και την ενίσχυση της

οικονομικής και κοινωνικής ευημερίας, αλλά και στην προστασία και την περαιτέρω ανάπτυξη των μεταφορών.

Ο ΠΜΟ -σε συνεργασία ,με άλλες υπηρεσίες του ΟΗΕ, και με τις εκάστοτε εθνικές μετεωρολογικές υπηρεσίες- προσπαθεί να υποστηρίξει την εφαρμογή μιας σειράς περιβαλλοντικών Συμβάσεων και έχει –ιδίως-καθοριστική σημασία στο να δίνει συμβουλές αλλά και να προβαίνει σε αξιολογήσεις εθνικών Κυβερνήσεων, για συναφή- προς τον Οργανισμό- θέματα.

Οι συγκεκριμένες δραστηριότητες του ΠΜΟ εξασφαλίζουν τη βιώσιμη ανάπτυξη και την ευημερία των εθνών.

3.3 ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

Η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα απαρτίζεται από Ναυτιλιακές Διοικήσεις 18 Κυβερνήσεων:

του Βελγίου, του Καναδά, της Δανίας, της Φιλανδίας, της Γαλλίας, της Γερμανίας, της Ελλάδας, της Ιταλίας, της Ιαπωνίας, της Δημοκρατίας της Κορέας ,της Ολλανδίας, της Νορβηγίας, της Πολωνίας, της Πορτογαλίας, της Σιγκαπούρης ,της Ισπανίας, της Σουηδίας, του Ηνωμένου Βασιλείου.

Επίσης- στην Ομάδα- συμμετέχει και η Επιτροπή της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Πολωνία και η Σιγκαπούρη αποτελούν τα νεότερα μέλη της Ομάδας, τα οποία άρχισαν να συμμετέχουν σ' αυτή, μετά την Σύνοδο της Κοπεγχάγης ,το 2007.

Η συγκεκριμένη Ομάδα δε λειτουργεί, με βάση κάποιο Καταστατικό, αλλά αποτελεί ένα μη επίσημο «γκρουπ συζήτησης», μέσα από το οποίο, υπάρχει ανταλλαγή απόψεων ,πάνω σε ζητήματα της Ναυτιλίας.

Επίσης, τα Κράτη -που συμμετέχουν σ' αυτή- ανταλλάσσουν εμπειρίες και ανησυχίες ενώ γίνονται εντατικές προσπάθειες για ανάληψη συντονισμένων δράσεων.

Οι -τυχόν –αποφάσεις, που λαμβάνονται, λαμβάνονται, βάσει συναίνεσης και αφορούν(όπως αναφέρθηκε) τη Ναυτιλία και θέματα σχετικά με τα λιμάνια.

Η Ομάδα εξετάζει ποικίλα ζητήματα και προσπαθεί να κάνει ενέργειες,στη βάση της κοινής δέσμευσης , που υπάρχει στις παρακάτω ενότητες:

1. Γενικές Αρχές Ελεύθερου Εμπορίου
2. Θεμιτός Ανταγωνισμός
3. Ανοιχτή Πρόσβαση στις Αγορές

4. Αμοιβαία Πρόσβαση στα Διεθνώς Διακινούμενα Φορτία
5. Την Αρχή της Μη Διάκρισης

Η Ομάδα συστήθηκε ,στις αρχές της δεκαετίας του 1960, με στόχο να παρακολουθεί ,σε συνεργασία με τις ΗΠΑ ,Ναυτιλιακά ζητήματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος, παρέμενε –όμως- μια «άτυπη ομάδα πίεσης».

Τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της Ομάδας, η βασική ανησυχία των μελών της ήταν το «ασυμβίβαστο» μεταξύ του Καθεστώτος του Αμερικανικού ανταγωνισμού ,που εφαρμοζόταν στις Διεθνείς εμπορικές σχέσεις των ΗΠΑ ,και το –αντίστοιχο- καθεστώς ,που εφαρμόζονταν, στις χώρες- μέλη της Ομάδας. Το συγκεκριμένο ζήτημα λύθηκε με την εφαρμογή του «Shipping Act»,το 1984⁸,στις ΗΠΑ.

Πρέπει να επισημανθεί ,ότι, τα τελευταία χρόνια, η Ομάδα -παράλληλα με τις άλλες ενέργειες στις οποίες προβαίνει -αναλαμβάνει συντονισμένες πρωτοβουλίες ,στην Αμερικανική Διοίκηση, αλλά και στο Κογκρέσο, για θέματα που δημιουργούν προβλήματα στα μέλη του.

Τα τελευταία χρόνια ,αναλαμβάνει-επίσης- δράση, σχετικά με ανταλλαγή απόψεων, σε θέματα καταπολέμησης περιοριστικών μέτρων, που υιοθετούνται από τρίτα κράτη, που δεν συμμετέχουν στην Ομάδα.

Στο συγκεκριμένο Τομέα ,βασίζεται και η μεγαλύτερη συνεργασία ,μεταξύ ΗΠΑ και της Ομάδας, αφού κοινός στόχος -και των δύο- είναι η διασφάλιση ανοιχτών των Διεθνών Ναυτιλιακών αγορών, κάτι που εμποδίζεται, από τα περιοριστικά μέτρα που λαμβάνουν ορισμένες τρίτες χώρες.

Βέβαια η σχέση -μεταξύ της Ομάδας και των ΗΠΑ- λειτουργεί σε μια «ad hoc»βάση.

Το όλο έργο της Ομάδας συντονίζεται από τη Δανική Ναυτιλιακή Αρχή.

Να αναφέρουμε, επίσης , ότι ,στη Δανία, βρίσκεται και ο σημερινός Πρόεδρος Andreas Nordseth καθώς και η Γραμματεία της Ομάδας.

Η Διοίκηση της Ομάδας έχει στενή συνεργασία και με αξιωματούχους των πρωτευουσών των χωρών μελών, αλλά και με την Ουάσινγκτον, η οποία βρίσκεται, σε συνεργασία, με το «Cotton Club».

⁸Βλέπε σχετικά στο http://www.fmc.gov/assets/1/Page/The_Shipping_Act_of_1984_Re-Codification.pdf

Το «Cotton Club» είναι μια-επίσης- άτυπη Ομάδα, η οποία συνεδριάζει ,σε μηνιαία βάση, και λειτουργεί και ,ως σύμβουλος της Ναυτιλιακής Συμβουλευτικής Ομάδας , σε περιπτώσεις που εγείρονται συγκεκριμένα θέματα, τα οποία έχουν σχέση με την Αμερικανική Κυβέρνηση και το Κογκρέσο. Ακόμη, λειτουργεί υποστηρικτικά ,στο συνολικό έργο της Ομάδας.

3.4 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας ιστορείται , το 1919 ,και αποτελεί «αποτέλεσμα» της Συνθήκης των Βερσαλλιών. (Η συγκεκριμένη Συνθήκη είναι και αυτή που έληξε τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο).

Ο –εν λόγω- Οργανισμός λειτουργεί, με βάση ένα Σύνταγμα, το οποίο συντάχθηκε το έτος 1919(Ιανουάριο έως και Απρίλιο του έτους).

Αρμόδια για τη σύνταξη αυτού του Συντάγματος ήταν η «Επιτροπή Εργασίας της Διάσκεψης για την Ειρήνη».

Η πρώτη συνεδρίαση της «Διάσκεψης Ειρήνης» έλαβε χώρα, στο Παρίσι, ενώ συνεχίστηκε στις Βερσαλλίες.

Στην Επιτροπή Εργασίας προέδρευε ο Samuel Gompers- ο επικεφαλής της Αμερικανικής Επιτροπής Εργασίας.

Στην Επιτροπή αυτή, συμμετείχαν εκπρόσωποι από εννέα χώρες (το Βέλγιο ,την Κούβα , την Τσεχοσλοβακία , τη Γαλλία , την Ιταλία ,την Ιαπωνία , την Πολωνία , το Ηνωμένο Βασίλειο και τις ΗΠΑ).

Το αποτέλεσμα - ήταν η δημιουργία ενός Τριμερούς Οργανισμού (ο οποίος ήταν και μοναδικός στο είδος του) που κατάφερε να «φέρει κοντά» εκπροσώπους κυβερνήσεων , εργοδότες και εργαζόμενους ,στα εκτελεστικά του Όργανα.

Η δημιουργία του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας είχε ,ως βάση της, την ασφάλεια, τον ανθρωπισμό αλλά και πολιτικές και οικονομικές σκοπιμότητες.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των ανωτέρω «κινητήριων δυνάμεων» αποτελεί το προοίμιο του Συντάγματος του Οργανισμού, το οποίο αναφέρει ότι :«τα συμβαλλόμενα

μέρη κινούμενα από αισθήματα δικαιοσύνης και ανθρωπότητας καθώς και από την επιθυμία να εξασφαλιστεί η μόνιμη ειρήνη του κόσμου⁹».

Μετά το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, υπήρξε έντονη ανάγκη ,για κοινωνική δικαιοσύνη ,αλλά και για διασφάλιση της ειρήνης.

Τα συμβαλλόμενα μέρη πίστεψαν ότι, η παύση της εκμετάλλευσης των εργαζομένων ,στα βιομηχανοποιημένα Κράτη της εποχής ,θα μπορούσε να βοηθήσει προς αυτή την κατεύθυνση.

Παράλληλα- είχε αρχίσει να γίνεται κατανοητό -ότι υπήρχε αυξημένη οικονομική αλληλεξάρτηση των περισσότερων Κρατών και –ακόμα-ότι υπήρχε άμεση ανάγκη ,για συνεργασία, έτσι ώστε, να επιτευχθεί μια ομοιομορφία ,στις συνθήκες εργασίας, σε Κράτη, τα οποία ανταγωνίζονταν για ίδιες αγορές.

Για μια –ακόμη- φορά ,το Προοίμιο του Συντάγματος, έρχεται να επιβεβαιώσει ,όσα αναφέρουμε- ανωτέρω. Αρχικά, εκεί αναφέρεται ότι, για τη διατήρηση της παγκόσμιας και διαρκούς ειρήνης ,πρέπει να υπάρχει-κατ' αρχήν- κοινωνική ειρήνη.

Δευτερευόντως- ότι ,οι –τότε- συνθήκες εργασίας περιελάμβαναν αρκετές κακουχίες και στερήσεις ,καθώς και αρκετή αδικία, για ένα μεγάλο αριθμό ανθρώπων, με αποτέλεσμα να είναι πολύ πιθανή μια αναταραχή ,τόσο μεγάλη ώστε, να διαταραχθεί η ειρήνη και η αρμονία του κόσμου.

Τέλος, το Προοίμιο αναφέρει, ότι η αποτυχία του κάθε έθνους να υιοθετήσει ανθρώπινες συνθήκες εργασίας, μπορεί να αποτελέσει εμπόδιο ,στο δρόμο των υπόλοιπων Κρατών, που θέλουν να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας των πολιτών τους, στις χώρες τους¹⁰.

Αυτά που αναφέρονται, στο Προοίμιο του Συντάγματος του Οργανισμού, μπορούμε να πούμε ότι παραμένουν επίκαιρα μέχρι και τις μέρες μας, και ιδιαίτερα:

- Η ρύθμιση των ωρών εργασίας, θέτοντας τις μέγιστες εργάσιμες ώρες ανά μέρα και εβδομάδα
- Κανόνες που αφορούν την προσφορά εργασίας, την πρόληψη της ανεργίας αλλά και την παροχή μισθών που επαρκούν για την διαβίωση των εργαζομένων

⁹ Βλέπε σχετικά στο προοίμιο του Συντάγματος
<http://www.ilo.org/public/english/bureau/leg/download/constitution.pdf>

¹⁰ Ο.π

- Η προστασία του εργαζομένου από την ασθένεια και τα ατυχήματα ,κατά τη διάρκεια της εργασίας του
- Η αναγνώριση της ίσης αμοιβής -για εργασία ίσης αξίας
- Η αναγνώριση της Ελευθερίας του Συνεταιρίζεσθαι
- Η οργάνωση της επαγγελματικής και τεχνικής εκπαίδευσης

Ο Οργανισμός -τα χρόνια που θα ακολουθήσουν- θα καταφέρει να βοηθήσει – ιδιαίτερα- σε ζητήματα ,που αφορούν την εργασία, αλλά και θα αναπτύξει –παράλληλα- και τον κύκλο των εργασιών και των ενδιαφερόντων του.

Από το 1948 έως το 1970, τα κράτη -μέλη θα διπλασιαστούν-ενώ- θα φτάσουν τα 18 ,υπό τη Διοίκηση του Αμερικανού David Morse, με αποτέλεσμα, ο Οργανισμός να λάβει «παγκόσμια χαρακτηριστικά».

Παράλληλα- αυτό το διάστημα- ο Οργανισμός θα κερδίσει το βραβείο «Νόμπελ Ειρήνης»(το 1969) και θα ιδρύσει ,στην Γενεύη, ένα Διεθνές Ινστιτούτο, για σπουδές - γύρω από την εργασία- αλλά και ένα Διεθνές Κέντρο Εκπαίδευσης ,το 1965, στο Turin.

Ο Οργανισμός θα παίξει και έναν πολύ σημαντικό ρόλο και στην χειραφέτηση της Πολωνίας,από τη Δικτατορία, αφού, θα παράσχει υποστήριξη στην Οργάνωση «Αλληλεγγύη», -δίνοντάς της- πολιτικά ερείσματα ,στο να υποστηρίξει την Αρχή του Συνεταιρίζεσθαι, την οποία ,η Πολωνία είχε επικυρώσει ,από το 1957.

Το 1989, θα «αποκεντρωθούν» τόσο η Διοίκηση όσο και οι αρμοδιότητες του Οργανισμού και θα δοθεί έμφαση στην κοινωνική ειρήνη ,ως βασική προϋπόθεση της διεθνούς οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης.

Το 1999, υπό τη διοίκηση του Χιλιανού Juan Somavia, θα δοθεί μεγάλη έμφαση στην προώθηση μιας «δίκαιης παγκοσμιοποίησης», δίνοντας μεγάλη βαρύτητα ,στην εργασία, ως ένα μέσο, το οποίο μπορεί να καταπολεμήσει τη φτώχεια.

Ο Οργανισμός θα συμβάλει –ιδιαίτερα- στο να επιτευχθούν οι «*Millennium Development Goals*»των Ηνωμένων Εθνών¹¹, οι οποίοι «ευελπιστούν» να μειώσουν ,στο μισό, την παγκόσμια φτώχεια.

Τελευταίος Διοικητής του Οργανισμού είναι ο Άγγλος Guy Ryder, με πενταετή θητεία (έως το 2017), αφού εξελέγη πρόεδρος, το 2012.

¹¹ Βλέπε σχετικά <http://www.un.org/millenniumgoals/>

Οι στόχοι του Οργανισμού-όπως ήδη έχει αναφερθεί- είναι να καταφέρει να εξυπηρετεί τις ανάγκες των εργαζομένων, φέρνοντας τους σε επαφή, τόσο με τις Κυβερνήσεις, όσο και με τους εργοδότες τους, ούτως ώστε να καθοριστούν τα πρότυπα της εργασίας, η ανάπτυξη των εργασιακών πολιτικών αλλά και η επινόηση εργασιακών προγραμμάτων εκπαίδευσης.

Αυτά επιτυγχάνονται, μέσω της ίδιας της Δομής του Οργανισμού, στον οποίο «εκφράζονται»- ισότιμα-οι Κυβερνήσεις, οι εργαζόμενοι και οι εργοδότες, στις Συσκέψεις του Οργανισμού.

Ο Οργανισμός-επίσης- ενθαρρύνει τον κοινωνικό διάλογο μεταξύ των τριών-αυτών- μερών, σε ζητήματα κοινωνικής και οικονομικής φύσης, με στόχο τη διαμόρφωση αλλά και την εφαρμογή όσων συμφωνούνται στην εθνική Νομοθεσία του κάθε κράτους μέλους.

Ο Οργανισμός προσπαθεί να φέρει σε πέρας -το δύσκολο έργο του-, μέσω τριών βασικών φορέων, στους οποίους εκπροσωπούνται οι κυβερνήσεις και οι εργοδότες αλλά και οι εργαζόμενοι. Αυτοί είναι οι έξης:

- Η Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας
- Το Κυβερνών Σώμα
- Το Γραφείο

Το έργο του Κυβερνώντος Σώματος αλλά και του Γραφείου υποβοηθάται από αρκετές Τριμερείς Επιτροπές, οι οποίες καλύπτουν όλους τους κλάδους των μεγάλων βιομηχανιών.

Επίσης, το έργο των δύο φορέων του, υποστηρίζεται από Επιτροπές Ειδικών Εμπειρογνομόνων, για θέματα, που αφορούν την επαγγελματική κατάρτιση, την ανάπτυξη της διαχείρισης, την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία, τις εργασιακές σχέσεις, την εκπαίδευση των εργαζομένων και -τέλος- τα ειδικά προβλήματα των εργαζόμενων γυναικών και των νέων.

Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να αναφέρουμε ότι, οι σημαντικότερες αποφάσεις, για τις πολιτικές του Οργανισμού, λαμβάνονται από τη «Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας», η οποία συγκαλείται, μια φορά το χρόνο, στην Γενεύη της Ελβετίας.

Στη Διάσκεψη αυτή, «συναντώνται» οι Κυβερνήσεις, οι εκπρόσωποι των εργοδοτών αλλά και των εργαζομένων των χωρών, που είναι μέλη του Οργανισμού. Σ' αυτή,

καθιερώνονται τα «διεθνή εργασιακά standards».Επίσης , αποτελεί ένα πεδίο συζήτησης για κοινωνικά «θέματα -κλειδιά», που αφορούν τόσο την εργασία όσο και την ίδια την κοινωνία. Τέλος, η Διάσκεψη είναι υπεύθυνη για τις αποφάσεις ,που αφορούν τον Προϋπολογισμό του Οργανισμού, αλλά και την εκλογή του Κυβερνώντος Σώματος.

Το κάθε κράτος -μέλος συμμετέχει ,με δυο εκπροσώπους της Κυβέρνησης ,και με έναν εκπρόσωπο των ενώσεων εργοδοτών αλλά και εργαζομένων.

Τις περισσότερες φορές, οι συμμετέχοντες, από την πλευρά των Κυβερνήσεων, είναι αντιπρόσωποι του εκάστοτε Υπουργείου Εργασίας και οι εκπρόσωποι των εργοδοτών και των εργαζομένων προέρχονται από τα μεγαλύτερα εθνικά Σωματεία εργοδοτών και εργαζομένων.

Στη Διάσκεψη, ο κάθε εκπρόσωπος μπορεί να εκφραστεί ελεύθερα, ενώ οι αποφάσεις λαμβάνονται με βάση την αρχή της πλειοψηφίας.

Επίσης, μπορούν να συμμετάσχουν -ως παρατηρητές- τόσο Κυβερνητικές όσο και μη Κυβερνητικές Οργανώσεις.

Το Κυβερνών Σώμα, το οποίο (όπως αναφέραμε) εκλέγεται από τη Διάσκεψη, αποτελεί το Εκτελεστικό Όργανο του Οργανισμού και το Γραφείο αποτελεί την Γραμματεία του Οργανισμού.

Το Κυβερνών Σώμα συγκαλείται τρεις φορές το χρόνο, τον Μάρτιο, τον Ιούνιο και τον Νοέμβριο.

Είναι υπεύθυνο για να λαμβάνει αποφάσεις για τις πολιτικές του Οργανισμού, αποφασίζει την ατζέντα των θεμάτων που θα συζητηθούν στη Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας και υλοποιεί και εκτελεί τον Προϋπολογισμό του Οργανισμού ενώ-τέλος- εκλέγει το Διευθυντή του Οργανισμού.

Το Κυβερνών Σώμα απαρτίζεται από 56 μόνιμα μέλη, των οποίων οι θέσεις κατανέμονται ως εξής:

- 28 μέλη Κυβερνήσεων
- 14 μέλη από ενώσεις εργοδοτών
- 14 μέλη από ενώσεις εργαζομένων

Επίσης- υπάρχουν και 66 αναπληρωματικά μέλη ,των οποίων οι θέσεις κατανέμονται ως εξής:

- 28 μέλη Κυβερνήσεων
- 19 μέλη από ενώσεις εργοδοτών
- 19 μέλη από ενώσεις εργαζομένων

Τις δέκα θέσεις μόνιμων μελών των Κυβερνήσεων λαμβάνουν Κράτη με μεγάλη «βιομηχανική σημασία».

Τα Κράτη αυτά είναι η Βραζιλία , η Κίνα , η Γαλλία , η Γερμανία , η Ινδία , η Ιταλία , η Ιαπωνία , η Ρωσία , το Ηνωμένο Βασίλειο – και τέλος- οι ΗΠΑ.

Οι υπόλοιπες θέσεις κατανέμονται ,με βάση ψηφοφορία, που λαμβάνει χώρα, στη Σύνοδο, κάθε τρία χρόνια.

Όπως είναι λογικό, δεν θα ήταν δυνατό ο ΔΟΕ να μην ασχολείται με τον Τομέα της Ναυτιλίας και με ό,τι αυτός σχετίζεται.

Η Ναυτιλία και η αλιεία αποτελούν πολύ σημαντικούς «παγκόσμιους» Τομείς και απασχολούν –ιδιαίτερα- το έργο του Οργανισμού.

Πιο συγκεκριμένα υπάρχει Εξειδικευμένος Τομέας που αναφέρεται ως «*Ναυτιλία, Λιμάνια, Εσωτερικές Πλωτές Οδοί και Αλιεία*¹²».

Ο συγκεκριμένος Κλάδος χωρίζεται σε τέσσερις υποκατηγορίες ,τις οποίες κατανοούμε και από τον ίδιο τον τίτλο του.

Στη Ναυτιλία, λόγω και του ειδικού χαρακτήρα που έχει το επάγγελμα του ναυτικού, παρατηρούμε ότι, η κάθε χώρα, που εκδηλώνει ναυτιλιακές δραστηριότητες ,έχει ειδικούς Νόμους και ρυθμίσεις ,που καλύπτουν το συγκεκριμένο επάγγελμα.

Για το λόγο αυτό υπάρχει ξεχωριστός Υποτομέας του ΔΟΕ που ασχολείται αποκλειστικά με τη Ναυτιλία.

Στον Υποτομέα αυτό του ΔΟΕ, περιλαμβάνεται και η «Κοινή Ναυτιλιακή Επιτροπή», η οποία είναι επιφορτισμένη με το να παρέχει συμβουλές ,στο Κυβερνών Σώμα ,για ζητήματα που αφορούν τη Ναυτιλία .Αυτή κάνει και Ειδικές Συνεδριάσεις (που αφορούν αποκλειστικά τη Ναυτιλία) για τη Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας, όπου επικεντρώνεται -αποκλειστικά και μόνο- στην προετοιμασία και την έγκριση των προτύπων για τη ναυτική εργασία.

¹² Βλέπε σχετικά <http://www.ilo.org/global/industries-and-sectors/shipping-ports-fisheries-inland-waterways/lang--en/index.htm>

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η 94^η Ναυτιλιακή Σύνοδος της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας ,η οποία ενέκρινε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας ,το 2006.

Ο βασικός στόχος των προγραμμάτων του ΔΟΕ ,που αφορούν τη Ναυτιλία, είναι η προώθηση των προτύπων ναυτικής εργασίας , κάνοντας-παράλληλα- χρήση όλων των δυνατοτήτων και των μέσων που έχει ο Οργανισμός.

Ο ΔΟΕ –επίσης- εκδίδει Κώδικες σωστής πρακτικής, κατευθυντήριες γραμμές αλλά και Εκθέσεις ,που προσπαθούν να δώσουν λύσεις ,σε ζητήματα, που αφορούν τα επαγγέλματα ,που είναι σχετικά με τη Ναυτιλία.

Πρέπει,επίσης, να αναφέρουμε ότι, ο ΔΟΕ συνεργάζεται- στενά- και με μια- ακόμη- υπηρεσία του ΟΗΕ που ασχολείται με τη Ναυτιλία, με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.

Ο επόμενος Υποτομέας είναι αυτός που ασχολείται με τα λιμάνια, τα οποία έχουν- πλέον- τεράστια οικονομική και κοινωνική σημασία.

Η λιμενική βιομηχανία είναι ένας πολύ σημαντικός Κλάδος. Αυτό ισχύει,γιατί ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών γίνεται συνεχώς όλο και πιο ανταγωνιστικός στο παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, αλλά και επειδή έχουν συντελεστεί αρκετές αλλαγές στην οργάνωση της εργασίας στη λιμενική βιομηχανία.

Ο ΔΟΕ κατέχει ένα πολύ σημαντικό ρόλο στις τριμερείς συλλογικές προσπάθειες, που έχουν- ως στόχο- την παροχή κοινωνικά υπεύθυνων λύσεων ,στις προκλήσεις που αντιμετωπίζει η λιμενική βιομηχανία.

Οι δραστηριότητες -που αναλαμβάνει ο ΔΟΕ και αφορούν τη λιμενική βιομηχανία- σχετίζονται με την υγεία και την προστασία ,την ασφάλεια, την εκπαίδευση , τα θέματα ισότητας των φύλων και –τέλος- τον ρόλο ,που κατέχουν τα λιμάνια, στην αλυσίδα ανεφοδιασμού.

Ο επόμενος Υποτομέας είναι αυτός της αλιείας. Ο ΔΟΕ δεν θα μπορούσε να αφήσει ,εκτός των ενδιαφερόντων του, τον τομέα της αλιείας ,αφού -στον συγκεκριμένο κλάδο- απασχολούνται –περίπου- 30 εκατομμύρια αλιείς με τους 15 ,από αυτούς, να βρίσκονται ,σε πλήρη απασχόληση ,σε αλιευτικά σκάφη.

Ο ΔΟΕ κάνει αρκετές προσπάθειες ,για να διασφαλίσει ότι οι αλιείς θα απολαμβάνουν μια αξιοπρεπή εργασία,«συνδέοντας» αρκετές παράλληλες δραστηριότητες του Οργανισμού αλλά και καταρτίζοντας Προγράμματα, τα οποία έχουν -ως σκοπό- τη βελτίωση των συνθηκών, στον τομέα της αλιείας.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η πιο πρόσφατη Σύσκεψη για την Αλιεία ,του 2007, όπου ο Οργανισμός ανανέωσε τη δέσμευσή του για την εξασφάλιση αξιοπρεπούς εργασίας, στον τομέα της αλιείας.

Η Σύσκεψη του 2007 είχε -ως άμεσο στόχο- τη διασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών διαβίωσης, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις που υπάρχουν για την εργασία εν πλω, τις συνθήκες υπηρεσιών, τη διαμονή και το φαγητό, την επαγγελματική ασφάλεια, την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη και τέλος την κοινωνική ασφάλιση.

Η συγκεκριμένη Σύμβαση δεν έχει επικυρωθεί ευρέως, αλλά, ο Οργανισμός κάνει μια σημαντική προσπάθεια ,για να το επιτύχει.

Το τελευταίος Υποτομέας ασχολείται με τις Εσωτερικές Πλωτές Διαδρομές.

Οι συγκεκριμένες είναι πολύ σημαντικές ,αν αναλογιστεί κανείς ότι,-μόνο στην Ευρώπη- φτάνουν τα 37.000 χιλιόμετρα, (η μεγαλύτερη πλειοψηφία των οποίων βρίσκεται σε 20 από τα 27 κράτη μέλη της Ε.Ε.), τα οποία συνδέουν εκατοντάδες πόλεις, όντας ιδιαίτερα σημαντικές για την μεταφορά εμπορευμάτων¹³.

Ο ΔΟΕ -και σε αυτό τον Τομέα- προσπαθεί να παρέχει κατάλληλες συνθήκες ,για αξιοπρεπή εργασία ,μέσω των δραστηριοτήτων του αλλά και των Προγραμμάτων του.

Κλείνοντας το Κεφάλαιο που αφορά τον ΔΟΕ, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι έχει εκπονήσει αρκετές Συσκέψεις, που αφορούν τους προαναφερθέντες Υποτομείς .

Μέσω αυτών των Συσκέψεων έχει επηρεαστεί –άμεσα-και το θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει τη Ναυτιλία.

(Στο έκτο Κεφάλαιο θα αναλυθεί –διεξοδικά- το πώς έχει δημιουργηθεί και αναπτυχθεί το συγκεκριμένο θεσμικό πλαίσιο).

Μέσω του ΔΟΕ έχουν λάβει χώρα δυο Διασκέψεις οι οποίες αφορούν-άμεσα- τη Ναυτιλία και οι οποίες οδήγησαν στη σύναψη Συμβάσεων.

Η πρώτη είχε να κάνει με τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών και έλαβε χώρα το 2003 και η δεύτερη ,έλαβε χώρα το 2006, και αφορούσε μια Σύμβαση Εργασίας για τη Ναυτιλία.

Σχετικά με τον Υποτομέα των λιμανιών έλαβε χώρα -το 1973- Σύσκεψη που οδήγησε στη σύναψη Σύμβασης που διαλεύκανε το καθεστώς εργασίας στα λιμάνια.

¹³ Βλέπε σχετικά http://ec.europa.eu/transport/modes/inland/index_en.htm

Τέλος, σχετικά με την αλιεία, έλαβε χώρα Συνδιάσκεψη -το 2007- που οδήγησε στη σύναψη Σύμβασης, που ρυθμίζει θέματα εργασίας στην αλιεία.

3.5 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΚΑΙ ΓΕΩΡΓΙΑΣ

Ο συγκεκριμένος Οργανισμός αποτελεί -έναν από τους πολλούς- που λειτουργούν, στο πλαίσιο του ΟΗΕ ,όντας υπεύθυνος, για τις Διεθνείς προσπάθειες, που γίνονται, για την καταπολέμηση της πείνας.

Ο Οργανισμός αυτός λειτουργεί ,ως ένα «ουδέτερο φόρουμ», μέσα στο οποίο όλα -σχεδόν- τα έθνη προσέρχονται, με στόχο να διαπραγματευτούν Συμφωνίες, αλλά και να συζητήσουν ,για διάφορα πολιτικά θέματα, που άπτονται των ενδιαφερόντων του Οργανισμού.

Ο Οργανισμός -επίσης- προσπαθεί να βοηθήσει όλα τα Κράτη να εκσυγχρονίσουν αλλά και να βελτιώσουν τις πρακτικές τους, όσον αφορά τη γεωργία, τη δασοκομία και την αλιεία.

Από τις 8 Αυγούστου ,του 2013, ο Οργανισμός έχει πλέον 194 κράτη -μέλη, μαζί με την Ε.Ε και τα Νησιά Φερόε και Τοκελάου ,που αποτελούν «συνδεδεμένα μέλη»¹⁴.

Η ανάγκη για τη δημιουργία ενός παγκόσμιου Οργανισμού ,που θα ασχολείτο με το ζήτημα της τροφής, είχε δημιουργηθεί ,από το 1905, από έναν Ιταλό γεωπόνο - ακτιβιστή.

Άρχισε -όμως- να λαμβάνει σάρκα και οστά ,λίγο μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ,με πρωτοβουλία του προέδρου των ΗΠΑ, Φραγκλίνου Ρούσβελτ.

Αυτός συνεκάλεσε μια Διάσκεψη του ΟΗΕ ,την οποία ονόμασε«Διάσκεψη για τα Τρόφιμα και τη Γεωργία», το 1943.

Σε αυτή συμμετείχαν σαράντα τέσσερις Κυβερνήσεις, οι οποίες δεσμεύτηκαν για την ίδρυση μιας μόνιμης Δομής που θα ασχολείτο-αποκλειστικά- με ζητήματα που αφορούν την τροφή και την γεωργία .

Στις 16 Οκτωβρίου του 1945 θα συναφθεί η Ιδρυτική Πράξη του Οργανισμού Τροφίμων και Γεωργίας¹⁵.

¹⁴ Για τον κατάλογο των 194 κρατών μελών βλέπε εδώ <http://www.fao.org/legal/home/fao-members/en/>

¹⁵ Σχετικά με το περιεχόμενο της ιδρυτικής πράξης βλέπε εδώ <http://www.fao.org/docrep/009/p4228e/P4228E04.htm>

Η πρώτη Σύνοδος του Οργανισμού λαμβάνει χώρα ,στο Κεμπέκ του Καναδά ,από τις 16 Οκτωβρίου μέχρι την 1^η Νοεμβρίου του 1945.

Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου και την ίδρυση του Οργανισμού, το «Διεθνές Ινστιτούτο Γεωργίας», που αποτελούσε τον προκάτοχο του Οργανισμού , διαλύεται και μεταβιβάζει όλες τις λειτουργίες του στον νεοσύστατο Οργανισμό Τροφίμων και Γεωργίας.

Το 1951, θα μεταφερθεί η έδρα του Οργανισμού ,από την Ουάσινγκτον των ΗΠΑ, στη Ρώμη της Ιταλίας.

Ο Οργανισμός διοικείται από τη Διάσκεψη των κρατών- εθνών,(που λαμβάνει χώρα ,κάθε δυο χρόνια, ενώ επανεξετάζει το έργο που επιτελείται από τον Οργανισμό - καθώς επίσης- εγκρίνει ένα Πρόγραμμα Εργασιών αλλά και τον Προϋπολογισμό για κάθε δύο χρόνια).

Η Διάσκεψη είναι –επίσης- υπεύθυνη για την εκλογή του Συμβουλίου.

Το Συμβούλιο αποτελείται από 49 κράτη- μέλη, για τα οποία ισχύουν οι όροι «τριετούς εναλλαγής», και το οποίο λειτουργεί ,ως προσωρινό Διοικητικό Όργανο.

Ασχολείται-ακόμα-με την εκλογή του Γενικού Διευθυντή/ Επικεφαλή του Οργανισμού.

Μέχρι σήμερα έχουν περάσει, από τη θέση του Γενικού Διευθυντή, 9 άτομα -με τελευταίο- τον Βραζιλιάνο Jose Grazianoda Silva.

Ο Οργανισμός αποτελείται από 7 τμήματα ,τα εξής:

- Διοίκησης και Οικονομικών
- Γεωργίας και Προστασίας των Καταναλωτών
- Οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης
- Αλιείας και υδατοκαλλιέργειας
- Δασοκομίας
- Διαχείρισης φυσικών πόρων και περιβάλλοντος
- Τεχνικής Συνεργασίας

Όπως –ήδη- αναφέρθηκε, τα κεντρικά γραφεία του Οργανισμού βρίσκονται στην Ρώμη, αλλά υπάρχει μια πληθώρα Περιφερειακών Γραφείων τα οποία είναι:

- Το Περιφερειακό Γραφείο Αφρικής, στην Γκάνα

- Το Περιφερειακό Γραφείο Ασίας και Ειρηνικού, στην Ταϊλάνδη
- Το Περιφερειακό Γραφείο Ευρώπης, στην Βουδαπέστη
- Το Περιφερειακό Γραφείο Λατινικής Αμερικής, στη Χιλή
- Το Περιφερειακό Γραφείο Ανατολής, στην Αίγυπτο

Υπάρχουν –επίσης- άλλα δέκα «Υποπεριφερειακά Γραφεία» στην Γκάμπια , στον Παναμά ,στην Τουρκία , στην Αιθιοπία , στην Τυνησία , στην Ζιμπάμπουε , στα νησιά Μπαρμπάντος ,στη Σαμόα και στη Γκάνα.

Ο βασικός σκοπός του Οργανισμού, (όπως έχει αναφερθεί), είναι η καταπολέμηση της πείνας.

Παράλληλα –όμως- έχει και μια τεράστια –επιπλέον-«στοχοθεσία», η οποία περιλαμβάνει τη σωστή διαχείριση των φυτοφαρμάκων, την προστασία των δασών, την προστασία της αλιείας, τη βιωσιμότητα των θαλάσσιων πόρων, τις επενδύσεις ,στη γεωργία, και πολλές –άλλες- δραστηριότητες ,που σχετίζονται με την τροφή, το περιβάλλον και τη γεωργία.

Σχετικά με το ζήτημα της εξάλειψης της πείνας -που είναι και ο βασικός στόχος του Οργανισμού- για τα έτη 2014 και 2015, έχουν τεθεί κάποιες συγκεκριμένες προτεραιότητες, οι εξής:

- Αρχικά να καταφέρει ο Οργανισμός να βοηθήσει στην εξάλειψη της πείνας, της επισιτιστικής ανασφάλειας και του υποσιτισμού, κάνοντας ευκολότερες τις πολιτικές αλλά και τις κοινωνικές δεσμεύσεις, για την εξασφάλιση τροφής –παρέχοντας, παράλληλα, τις κατάλληλες πληροφορίες που αφορούν την πείνα και τον υποσιτισμό
- Κάνοντας τη γεωργία, τη δασοκομία και την αλιεία πιο παραγωγικές αλλά και πιο βιώσιμες, προωθώντας στοιχεία/πολιτικές αλλά και πρακτικές, που μπορούν να υποστηρίξουν μια υψηλά παραγωγική γεωργία- σε όλους της τους τομείς, εξασφαλίζοντας –παράλληλα- ότι οι φυσικοί πόροι δεν θα κατασπαταλώνται, κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας
- Να μειώσει την αγροτική φτώχεια ,βοηθώντας τους φτωχούς αγρότες να αποκτήσουν πρόσβαση ,στους πόρους που χρειάζονται και τις υπηρεσίες, που έχουν ανάγκη, συμπεριλαμβανομένης και της μόνιμης αγροτικής απασχόλησης και της κοινωνικής προστασίας, κάνοντας με αυτό τον τρόπο εφικτή την έξοδο από την φτώχεια.

- Να ενεργοποιήσει ένα πλήρες και αποτελεσματικό «σύστημα» γεωργικών προϊόντων και τροφίμων ,το οποίο θα είναι ικανό να οικοδομήσει ασφαλή και αποτελεσματικά «συστήματα» τροφίμων ,που θα υποστηρίζουν τις μικρές γεωργικές εκμεταλλεύσεις και τη μείωση της φτώχειας ,στις αγροτικές περιοχές
- Να στοχεύει στην αύξηση της προσαρμοστικότητας από καταστροφές - βοηθώντας τις χώρες να προετοιμαστούν για αντιμετώπισουν, τόσο φυσικές όσο και ανθρωπογενείς καταστροφές, μειώνοντας το ρίσκο και αυξάνοντας την ανθεκτικότητα των τροφίμων και των γεωργικών συστημάτων

Το Τμήμα ,που εικάζω πως θα ενδιέφερε περισσότερο την παρούσα Εργασία, είναι το Τμήμα Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας.

Ο Οργανισμός αντιλαμβάνεται ότι ,αν η αλιεία και η υδατοκαλλιέργεια μπορέσουν να στηριχθούν και να αναπτυχθούν σε μια οργανωμένη και περιβαλλοντικά ευαίσθητη διαδικασία, είναι ικανές να βοηθήσουν ,ιδιαίτερα, στην ευημερία των κοινωνιών.

Βοηθώντας ,περισσότερο, τις «αναπτυσσόμενες» χώρες, μειώνοντας την φτώχεια μπορούν να βοηθήσουν στην μείωση της επισιτιστικής και διατροφικής «ανασφάλειας».

Το συγκεκριμένο Τμήμα του Οργανισμού έχει ένα σαφές όραμα ,το οποίο είναι η δημιουργία ενός κόσμου, στον οποίο η βιώσιμη εκμετάλλευση των αλιευτικών πόρων και της υδατοκαλλιέργειας μπορούν να συμβάλλουν στην ανθρώπινη ευημερία, την επισιτιστική ασφάλεια και την καταπολέμηση της φτώχειας¹⁶.

Παράλληλα, το Τμήμα αυτό του Οργανισμού, έχει μια αποστολή ,η οποία είναι ξεκάθαρη: προσπαθεί να ενισχύσει την παγκόσμια διακυβέρνηση και τις διαχειριστικές τεχνικές ικανότητες των κρατών- μελών του αλλά και να οδηγήσει στην επίτευξη συναίνεσης για την βελτίωση, τη διατήρηση και την χρήση των υδάτινων πόρων.

Στόχος του Τμήματος είναι να έχει μια σημαντική συμβολή στην επίτευξη των στόχων του «*Millennium Development*»¹⁷ αλλά και των στόχων που τέθηκαν ,από την Παγκόσμια Διάσκεψη, σχετικά με την Αειφόρο Ανάπτυξη αλλά και την Παγκόσμια Διάσκεψη για τα Τρόφιμα.

¹⁶ Βλέπε σχετικά <http://www.fao.org/fishery/about/en>

¹⁷ Για την συγκεκριμένη δράση του ΟΗΕ βλέπε εδώ <http://www.un.org/millenniumgoals/>

Οι Δραστηριότητες του Τμήματος αντικατοπτρίζονται στην βασική εντολή που έχει το σύνολο του Οργανισμού, για τη διαχείριση της γνώσης και των πληροφοριών, μέσα από το «φόρουμ», που έχει και δίνει την δυνατότητα ,σε Κρατικούς αξιωματούχους και μη, να ανταλλάσουν απόψεις και να παρέχει ο ίδιος ο Οργανισμός τεχνικές βοήθειες.

Πιο συγκεκριμένα- οι Δραστηριότητες του Τμήματος μπορεί να αφορούν τη διαχείριση και διατήρηση των υδάτινων πόρων, την χρήση, εμπορία και συναλλαγή των αλιευτικών προϊόντων και –τέλος- την αλιευτική πολιτική.

Τα οργανωτικά αποτελέσματα του τμήματος αναφέρονται σε έξι Κατηγορίες, τις εξής:

- Organizational results C1- Βελτίωση της διαμόρφωσης των πολιτικών και των κανόνων, που διευκολύνουν την εφαρμογή του κώδικα δεοντολογίας, για την υπεύθυνη αλιεία καθώς και την ανταπόκριση σε νέα ζητήματα
- Organizational results C2 – Βελτίωση της διαχείρισης της αλιείας και της υδατοκαλλιέργειας ,μέσω της δημιουργίας ή της ενίσχυσης των Εθνικών και Περιφερειακών Οργάνων
- Organizational results C3 – Βελτίωση της κατάστασης των αλιευτικών πόρων, των οικοσυστημάτων και της βιώσιμης χρήσης αυτών καθώς και της διαχείρισης των υδάτων
- Organizational results C4 – Αύξηση της παραγωγής ψαριών και αλιευτικών προϊόντων μέσω της βιώσιμης ανάπτυξης και της εντατικοποίησης της υδατοκαλλιέργειας.
- Organizational results C5 – Βελτίωση της λειτουργίας της αλιείας, λαμβάνοντας υπόψη τη χρήση σκαφών και αλιευτικών εργαλείων, με στόχο να γίνονται ασφαλέστερα και πιο αποδοτικά -οικονομικά αλλά και κοινωνικά-, πιο φιλικά ,στο περιβάλλον, και σύμφωνα, με τους κανόνες που έχουν τεθεί
- Organizational results C6 – Τέλος, επιδιώκεται η πιο υπεύθυνη χρήση και συγκομιδή των προϊόντων αλιείας και υδατοκαλλιέργειας ,με μεγαλύτερη εναρμόνιση στις απαιτήσεις της αγοράς

Τα ανωτέρω Οργανωτικά Αποτελέσματα τέθηκαν ,από το Σχέδιο ,για την άμεση δράση και ανανέωση του Οργανισμού, από το 2009 έως το 2011.

Το τμήμα Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας ανέλαβε τον στρατηγικό στόχο C, έναν από τους έντεκα που τέθηκαν, από το ανωτέρω Σχέδιο.

Ο συγκεκριμένος στρατηγικός στόχος αφορά την ανάλυση των Οργανωτικών Αποτελεσμάτων, τα οποία αντικατοπτρίζουν τις κύριες προτεραιότητες που σχετίζονται μ'αυτόν: τη βιώσιμη διαχείριση και την χρήση των αλιευτικών πόρων και της υδατοκαλλιέργειας.

Το συγκεκριμένο Τμήμα του Οργανισμού έχει αναδιοργανωθεί ,το 2010, μετά και από την αναδιάρθρωση ολόκληρου του Οργανισμού, με στόχο να γίνει πιο ευέλικτο και με μεγαλύτερη αποτελεσματικότητα.

Από το 2010, το Τμήμα χωρίζεται σε δυο μεγάλα Κομμάτια/ Προγράμματα, κάτω από το καθένα, απ'τα οποία, υπάρχουν τρία μικρότερα Υπομήματα.

Επίσης υπάρχουν αρκετά Περιφερειακά και Υποπεριφερειακά Τμήματα, σε διάφορες περιοχές του κόσμου, ενώ απασχολεί πάνω από 80 άτομα -επαγγελματικό προσωπικό- στα Κεντρικά Γραφεία του Τμήματος .

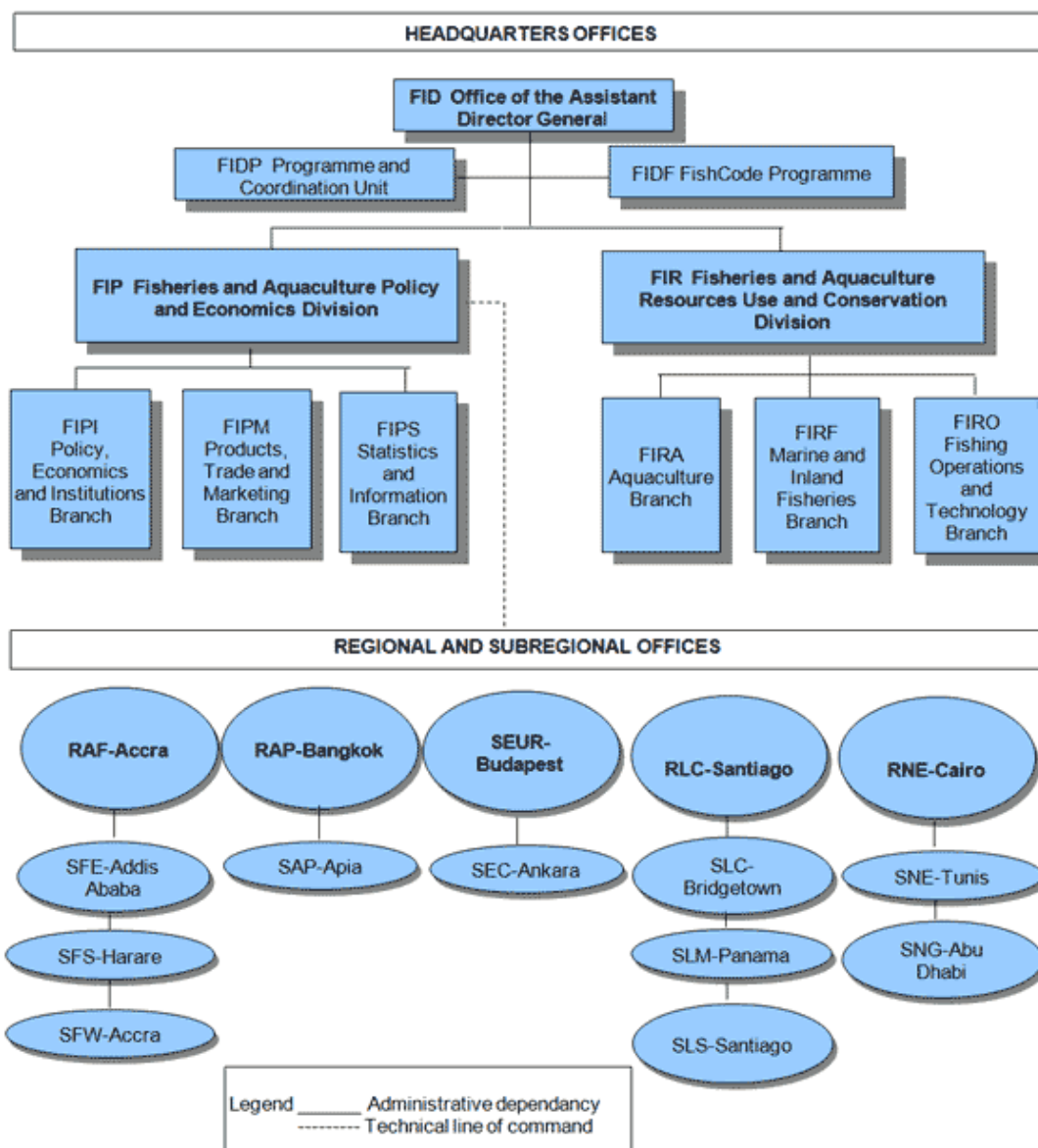
[Το Οργανόγραμμα του Τμήματος που ακολουθεί είναι άκρως διαφωτιστικό].

Το Γραφείο ,που βρίσκεται ,στο υψηλότερο σημείο του Οργανογράμματος, είναι το «Office of the assistant Director-General».

Το Γραφείο αυτό είναι υπεύθυνο, για όλα τα Προγράμματα του Τμήματος, αλλά και τις Δραστηριότητες,που σχετίζονται, με την ανάπτυξη Πολιτικών, Στρατηγικών Κατευθυντήριων Γραμμών ενώ-ακόμη- είναι υπεύθυνο ,για την παροχή τεχνικών συμβουλών ,στα κράτη-μέλη του Οργανισμού.

Οι συμβουλές αυτές μπορεί να αφορούν ζητήματα που άπτονται της διαχείρισης, της πληροφόρησης, των στατιστικών στοιχείων, της βιομηχανίας και άλλα ζητήματα, που αφορούν την αλιεία και την υδατοκαλλιέργεια.

Τέλος- το συγκεκριμένο Γραφείο- είναι υπεύθυνο και για την προώθηση και την υποστήριξη του Κώδικα Δεοντολογίας ,για την «Υπεύθυνη Αλιεία».



Το πρώτο από τα δυο Προγράμματα/Τμήματα είναι αυτό του Συντονισμού.

Το συγκεκριμένο Τμήμα βοηθά στη διαχείριση ολόκληρου του Συστήματος και επικεντρώνεται σε ζητήματα προετοιμασίας τεχνικών και πολιτικών συμβουλών -προς τα κράτη- μέλη- και-κατ'επέκταση-στην οργάνωση και επίβλεψη των Προγραμμάτων.

Επίσης, είναι υπεύθυνο για να διατηρεί Διαύλους Επικοινωνίας με ολόκληρο το Τμήμα αλλά και με άλλους Οργανισμούς ,για ζητήματα που αφορούν το πεδίο του Τμήματος.

Τέλος- είναι υπεύθυνο για την παροχή Διοικητικής υποστήριξης ,σε διάφορους τομείς, σε επίπεδο Τμήματος ,όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο.

Το επόμενο Πρόγραμμα/Τμήμα είναι το «FishCode» , το οποίο είναι υπεύθυνο για την εποπτεία του Βοηθού Γενικού Διευθυντή του Τμήματος, καθώς και τη στρατηγική καθοδήγηση της συνάντησης των ανωτέρω στελεχών του Τμήματος. Επίσης είναι υπεύθυνο για την εφαρμογή του Κώδικα Δεοντολογίαςστην «Υπεύθυνη Αλιεία», για την εξεύρεση πόρων όσον αφορά τον Προϋπολογισμό καθώς και για τεχνικά ζητήματα.

Το Οργανόγραμμα του Τμήματος συνεχίζει να «χωρίζεται», με στόχο την καλύτερη και αποδοτικότερη λειτουργία του.

Ό,τι εξετάστηκε –ανωτέρω- αποτελεί την Κεντρική Διοίκηση του Τμήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΝΔΡΟΜΗ – ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποτελεί Οργανισμό του ΟΗΕ.

Είναι ένας Πολυεθνικός και Διακυβερνητικός Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε ,στη Γενεύη ,το 1948, μετά τη Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών.

Το αρχικό όνομα που είχε λάβει ήταν IMCO («International Maritime Cooperation Organization»).

Η αλλαγή του ονόματος ,σ' αυτό που κατέχει σήμερα, θα γίνει το 1982, όπου και η έδρα του θα μεταφερθεί–πλέον-στο Λονδίνο.

Ο ΔΝΟ είναι υπεύθυνος για την επίβλεψη της σωστής και ασφαλούς επικοινωνίας και συνεργασίας -μεταξύ των χωρών μελών- σε θέματα που αφορούν την ναυσιπλοΐα.

Αυτή τη στιγμή ο ΔΝΟ απαριθμεί 171 μέλη και 3 «μερικώς συνδεδεμένα» μέλη.

Η αρχική ιδέα και οι ανάγκες για τη δημιουργία ενός Διεθνούς Οργανισμού ,παρόμοιου του ΔΝΟ, υπήρχαν νωρίτερα,ήδη- από τα τέλη του 19^{ου} αιώνα.

Βέβαια, η Παγκόσμια Κοινότητα πέρασε από διάφορες φάσεις και ζυμώσεις -γύρω από το θέμα.

Κομβικό σημείο ήταν ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος, όπου και ύστερα από αυτόν- κρίθηκε απολύτως αναγκαίο, μετά και από διαβουλεύσεις ,στα πλαίσια του ΟΗΕ, να δημιουργηθεί μια Ένωση ,η οποία θα είχε ως πρωταρχικό στόχο τον συντονισμό όλων των ενεργειών ,που θα μπορούν να επιφέρουν λύσεις ,σε προβλήματα που αντιμετωπίζει η παγκόσμια Εμπορική Ναυτιλία.

4.2 ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΔΝΟ

Συνέλευση

Η Συνέλευση αποτελεί το ανώτατο Όργανο του Διεθνούς αυτού Οργανισμού, στην οποία συμμετέχουν αντιπρόσωποι όλων των κρατών- μελών.

Οι Συνεδριάσεις της λαμβάνουν χώρα μια φορά ,κάθε δύο χρόνια.

Υπάρχουν βέβαια και οι Έκτακτες Συνεδριάσεις, σε περίπτωση που κάτι τέτοιο ζητηθεί ,από το 1/3 των μελών ή του Συμβουλίου.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ,για την εκλογή των μελών του Συμβουλίου, υπεύθυνη –αποκλειστικά- είναι η Συνέλευση.

Επίσης, αυτή είναι αρμόδια και για το διορισμό της Γραμματείας, τη μελέτη του Προϋπολογισμού, την εξέταση των Εκθέσεων και των τροποποιήσεων των Συμβάσεων.

Τέλος, το κάθε κράτος -μέλος έχει μια ψήφο και οι αποφάσεις της Συνέλευσης λαμβάνονται ,με σχετική πλειοψηφία.

Συμβούλιο

Το Συμβούλιο απαρτίζεται από σαράντα κράτη -μέλη και συνέρχεται δυο φορές το χρόνο.

Τα μέλη του Συμβουλίου χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες, τις εξής:

- Στην κατηγορία Α ,στην οποία συμπεριλαμβάνονται Κράτη ,με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον, για την παροχή Διεθνών Ναυτιλιακών Υπηρεσιών. (Σε αυτή τη κατηγορία βρίσκονται η Κίνα, η Ελλάδα, η Ιταλία, η Ιαπωνία, η Νορβηγία, ο Παναμάς, η Δημοκρατία της Κορέας, η Ρωσία, το Ηνωμένο Βασίλειο και οι ΗΠΑ)
- Στην κατηγορία Β, στην οποία συμπεριλαμβάνονται Κράτη ,με μεγάλο ενδιαφέρον ,για το Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο. (Σε αυτή τη κατηγορία βρίσκονται η Αργεντινή, το Μπαγκλαντές, η Βραζιλία, ο Καναδάς, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ινδία, η Ολλανδία, η Ισπανία και η Σουηδία)
- Στην κατηγορία Γ, στην οποία συμπεριλαμβάνονται Κράτη, τα οποία δε βρίσκονται σε κανένα από τα ανωτέρω καθεστώτα, αλλά τα οποία έχουν ειδικά συμφέροντα ,στις θαλάσσιες μεταφορές και στη ναυσιπλοΐα. Η εκλογή τους ,στο Συμβούλιο, διασφαλίζει εκπροσώπηση όλων των μεγάλων γεωγραφικών περιοχών του κόσμου. (Σε αυτή τη κατηγορία ανήκουν 20 Κράτη)

Το Συμβούλιο είναι υπεύθυνο για την εξέταση και τη διατύπωση σχολίων ,αναφορικά με τις διάφορες Εκθέσεις των Επιτροπών, πριν αυτές παρουσιαστούν στη Συνέλευση.

Επίσης, έχει την δυνατότητα, να συνάπτει Συμφωνίες -που αφορούν τη σχέση του Οργανισμού, με άλλους Οργανισμούς, με την επιφύλαξη –βέβαια- τις Συμφωνίες αυτές ,να τις εγκρίνει η Συνέλευση.

Τέλος, προτείνει το Γενικό Γραμματέα ,στη Συνέλευση, η οποία θα πρέπει να αποφασίσει ή όχι για την έγκρισή του.

Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας

Απαρτίζεται από όλα τα κράτη- μέλη του Οργανισμού.

Συνέρχεται ,κάθε χρόνο, από δυο φορές.

Αποτελεί το Ανώτατο Τεχνικό Όργανο του Οργανισμού, ενώ τα καθήκοντά του είναι η εξέταση κάθε θέματος ,που εμπίπτει στο πεδίο λειτουργίας του Οργανισμού, όπως: η βοήθεια στη ναυσιπλοΐα, η κατασκευή και ο εξοπλισμός των πλοίων, οι κανόνες για την πρόληψη των συγκρούσεων, η διαχείριση των επικίνδυνων φορτίων, οι απαιτήσεις ασφάλειας, οι έρευνες ναυτικών ατυχημάτων, η διάσωση και-γενικότερα- οτιδήποτε επηρεάζει τη ναυτική ασφάλεια.

Το έργο της συγκεκριμένης Επιτροπής συνεπικουρείται από ένα πλήθος Υποεπιτροπών ,μερικές από τις οποίες είναι οι εξής: [Ραδιοεπικοινωνίας, Πρότυπων Εκπαίδευσης και Παρακολούθησης Πληρωμάτων Φυλακής, Ευστάθειας και Γραμμής Φορτώσεως των Πλοίων, Ασφάλειας των Αλιευτικών Πλοίων], καθώς επίσης και 8 ακόμη Υποεπιτροπές -με εξειδικευμένη ενασχόληση.

Νομική Επιτροπή

Η Νομική Επιτροπή είναι υπεύθυνη για την αντιμετώπιση –τυχόν- Νομικών προβλημάτων που μπορεί να απασχολήσουν τον Οργανισμό.

Η συγκεκριμένη Επιτροπή συστάθηκε ,μετά το ναυάγιο του Δ/Ξ Torrey Canyon,το 1967.

Σ' αυτή συμμετέχουν όλα τα κράτη -μέλη του ΔΝΟ.

Η συγκεκριμένη Επιτροπή ασχολείται με τη εξέταση θεμάτων που ανήκουν στους παρακάτω τομείς:

- Της ευθύνης και αποζημίωσης για περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης
- Των ζητημάτων εξαλείψεως ναυαγίων και επιθαλάσσιας αρωγής
- Του ζητήματος των εμπορικών πλοίων σε αλλοδαπά λιμάνια
- Των επιβατών και των αποσκευών
- Της εφαρμογής κανονισμών του ΔΝΟ

Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος

Η Επιτροπή Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος θα τεθεί σε πλήρη Συνταγματική ισχύ ,το 1985 ,ενώ θα αντικαταστήσει την Υποεπιτροπή ,για τη θαλάσσια ρύπανση, που είχε προετοιμάσει η MARPOL.

Η νέα αυτή Επιτροπή λειτουργεί , ως επικουρικό όργανο της Συνέλευσης, και συμμετέχουν, σ' αυτή όλα τα κράτη- μέλη.

Ο βασικός σκοπός ίδρυσης της είναι η αναβάθμιση και διεθνοποίηση αυτού του Οργάνου, το οποίο θα έχει ως βασικές λειτουργίες του τον έλεγχο και την καταπολέμηση της θαλάσσιας ρύπανσης.

Χάρηστη συγκεκριμένη Επιτροπή, θα δοθεί ισάξια σημασία, μέσω του ΔΝΟ, και στον τομέα της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, πέραν της ναυτικής ασφάλειας.

Τέλος- πρέπει να επισημανθεί ότι, η συγκεκριμένη Επιτροπή έχει την ευθύνη για τροποποιήσεις της MARPOL 1973/78.

Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας

Η Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας ιδρύθηκε το 1969 ,ως ένα Όργανο επικουρικό του Συμβουλίου, και θεσμοθετήθηκε ,με τροποποίηση της Σύμβασης του ΔΝΟ.

Η τελευταία τέθηκε σε ισχύ ,το 1984.

Απαρτίζεται από όλα τα κράτη- μέλη.

Η συγκεκριμένη Επιτροπή είναι υπεύθυνη ,για τον έλεγχο της χρηματοδότησης των κρατών.

[Η χρηματοδότηση ,που λαμβάνουν τα Κράτη, έχει την προέλευσή της στο Πρόγραμμα Ανάπτυξης (UNDP) και στο Πρόγραμμα Περιβάλλοντος (UNEP) των Η.Ε.]

Επιτροπή Διευκολύνσεων

Η συγκεκριμένη Επιτροπή θα ιδρυθεί ,ως επικουρικό όργανο του Συμβουλίου, το 1972 ,αλλά θα θεσμοθετηθεί –πλήρως-, το 2008, ως αποτέλεσμα της τροποποίησης της Σύμβασης του ΔΝΟ.

Σ' αυτή την Επιτροπή συμμετέχουν όλα τα Κράτη.

Η αποστολή της Επιτροπής Διευκολύνσεων είναι η εξάλειψη των περιττών διατυπώσεων και της γραφειοκρατίας στη Διεθνή Ναυτιλία, η τεκμηρίωση αλλά – παράλληλα- και η τήρηση των τύπων που είναι απαραίτητοι στη Διεθνή Ναυτιλία.

Τέλος- τα τελευταία χρόνια, η Επιτροπή έχει αναλάβει και τη διασφάλιση της σωστής «ισορροπίας», μεταξύ της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της διευκόλυνσης του Διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου.

Γραμματεία

Το συγκεκριμένο Όργανο απαρτίζεται από –σχεδόν- 300 ειδικούς επιστήμονες και Διοικητικούς υπαλλήλους- έχοντας την έδρα του, στα κεντρικά του Οργανισμού, στο Λονδίνο.

Επικεφαλής της Γραμματείας είναι ο Γενικός Γραμματέας, ο οποίος εκλέγεται από το Συμβούλιο, λαμβάνοντας και την έγκριση της Συνέλευσης.

[Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι, κατά τα έτη 2004 έως 2011, τη θέση του Γ.Γ. κατείχε ο Έλληνας Ευθύμιος Μητρόπουλος].

Το έργο που αναλαμβάνει να διεκπεραιώσει η Γραμματεία είναι η προπαρασκευή των Διεθνών Συμβάσεων και η υποβολή Εκθέσεων για τα θέματα προς συζήτηση.

Τέλος, πρέπει να τονιστεί ότι, η Γραμματεία δεν είναι εξουσιοδοτημένη να λαμβάνει πολιτικές πρωτοβουλίες -παρά μόνον- να εκπροσωπεί το ΔΝΟ σε –τυχόν- συζητήσεις, που –μπορεί- να γίνονται για Διεθνή ζητήματα και τον απασχολούν.

Συνδιασκέψεις του ΔΝΟ

Οι Διασκέψεις του ΔΝΟ μπορούν να συγκληθούν, μόνο από τον Γ.Γ., και μόνο, μετά από τη σύμφωνη γνώμη της Συνέλευσης, αν και η προετοιμασία των Συνδιασκέψεων γίνεται, από κάποια Επιτροπή.

Πιο συγκεκριμένα- θα πρέπει να υποβληθεί κάποιο πρόχειρο Σχέδιο και να ακολουθήσει συζήτηση (στην οποία καλούνται όλα τα κράτη -μέλη αλλά και Κράτη που είναι μέλη του ΟΗΕ, όχι-πάντως- του ΔΝΟ).

Για να γίνει δεκτό κάποιο άρθρο του Σχεδίου θα πρέπει να υπάρχει η έγκριση – τουλάχιστον- 2/3 των συμμετεχόντων.

Μέσω των Συνδιασκέψεων, βγαίνει ένα τελικό Σχέδιο, το οποίο υποβάλλεται στις Κυβερνήσεις των κρατών μελών, για Επικύρωση.

Μόλις η τελική Πρόταση υπογραφεί και επικυρωθεί, από έναν συγκεκριμένο αριθμό κρατών, τότε –αυτόματα- γίνεται κομμάτι του Διεθνούς Δικαίου.

Προϋπολογισμός ΔΝΟ

Ο τελευταίος Προϋπολογισμός του ΔΝΟ εγκρίθηκε, από τη Συνέλευση, το 2013 και αφορούσε τη διετία 2014-2015.

Το ύψος του ανήλθε στα 64,3 εκατομμύρια λίρες Αγγλίας.

Οι συνεισφορές ,για τα έξοδα του Προϋπολογισμού, κατανέμονται, με βάση μια μαθηματική φόρμουλα, ενώ το ποσό ,που καταβάλλει το κάθε κράτος- μέλος, εξαρτάται -κατά κύριο λόγο- από τη χωρητικότητα του εμπορικού του στόλου.

[Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η Ελλάδα ήταν μέσα στους δέκα μεγαλύτερους συνεισφέροντες του Προϋπολογισμού του ΔΝΟ, το-δε- ποσό που συνέφερε, για το έτος 2012, ήταν της τάξης των 1,08 εκατομμυρίων αγγλικών λιρών].

4.3 ΟΙ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΔΝΟ

Οι δραστηριότητες του ΔΝΟ εκτείνονται στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας , της ναυσιπλοΐας -εν γένει-, των φορτίων των πλοίων αλλά και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς επίσης και σε θέματα Νομικής φύσεως(όπως είδαμε και από την παρουσίαση των Επιτροπών και των Οργάνων του ΔΝΟ ανωτέρω).

Ο συγκεκριμένος Οργανισμός, για καταφέρει να φέρει -σε πέρας- τις ανωτέρω Δραστηριότητες, ιδρύει Διεθνείς Συμβάσεις, που αποτελούν -ίσως- τη σημαντικότερη πηγή Δικαίου ,για το Δίκαιο της Θάλασσας ,και οι οποίες δημιουργούν- για τα εμπλεκόμενα κράτη- Διεθνείς Συμβατικές υποχρεώσεις.

Επίσης- έχει τη δυνατότητα να ιδρύει Πρωτοκόλλα, Κώδικες, Συστάσεις και Οδηγίες, οι οποίες θεωρούνται πολυμερείς πράξεις και οι οποίες δημιουργούν και αυτές-με την σειρά τους- Διεθνείς συμβατικές υποχρεώσεις ,για τα Κράτη που τις επικυρώνουν.

Ο ΔΝΟ έχει τη δυνατότητα να ιδρύει Ναυτιλιακές Συμβάσεις, οι οποίες θέτουν -ως στόχο- τη δημιουργία συγκεκριμένων Προτύπων ,τα οποία -εξελικτικά- γίνονται αποδεκτά και εφαρμόζονται, από ένα μεγάλο εύρος Κρατών.

Ο στόχος της δημιουργίας των συγκεκριμένων Προτύπων είναι να εξαλειφθούν οι πιθανές «διαφορές» που παρουσιάζουν τα Κράτη, μεταξύ τους.

Για να τεθούν σε ισχύ οι Συμβάσεις ,τις οποίες ιδρύει ο ΔΝΟ, πρέπει να υπάρξει μια συγκεκριμένη διαδικασία, η οποία ακολουθεί κάποια συγκεκριμένα βήματα:

Πρωτίστως- πρέπει να επισημανθεί ότι-στο στάδιο αυτό- γίνεται Πρόταση ,για μια Διεθνή Συμφωνία, από ένα από τα Όργανα του ΔΝΟ και η αποδοχή γίνεται, είτε από το Συμβούλιο, είτε από τη Συνέλευση.

Όταν ,λοιπόν, το Σχέδιο για τη Διεθνή Συμφωνία γίνεται αποδεκτό,τότε υποβάλλεται κατά τη διάρκεια μιας Διεθνούς Διπλωματικής Συνδιάσκεψης, στο τέλος της οποίας, υιοθετείται –επίσημα- η τελική Σύμβαση.

Το επόμενο στάδιο είναι η Κύρωση.

Στο συγκεκριμένο στάδιο- οι αρμοδιότητες περνούν ,στις Κυβερνήσεις, οι οποίες είναι υπεύθυνες, για την κύρωση των Συμβάσεων.

Αφού κυρωθούν -από τις Κυβερνήσεις – με Υπογραφή, Κύρωση, Αποδοχή, Έγκριση, ή Προσχώρηση, αποτελούν –πλέον- αναπόσπαστο κομμάτι της εθνικής Νομοθεσίας του εκάστοτε κράτους.

Για να τεθεί ,σε ισχύ, μια σύμβαση του ΔΝΟ, πρέπει να έχει κυρωθεί ,από ένα συγκεκριμένο αριθμό Κρατών(όπως ήδη έχει αναφερθεί).

Το επόμενο στάδιο είναι η Εφαρμογή.

Και σε αυτό το στάδιο,οι κύριες ευθύνες εφαρμογής της σύμβασης επωμίζονται, από το Κράτος σημαίας του πλοίου.

Βέβαια- σε πολλές περιπτώσεις, υπάρχουν Διατάξεις ,στις Συμβάσεις του ΔΝΟ, οι οποίες εμπλέκουν και άλλα Κράτη, τα οποία πρέπει να εφαρμόσουν απαιτήσεις ,που βρίσκονται ,στις σχετικές διατάξεις. Στο σημείο αυτό πρέπει-ίσως- να ξεκαθαριστεί ότι, ο ΔΝΟ δεν έχει τη δυνατότητα να επιβάλλει την εφαρμογή των Συμβάσεων στα διάφορα Κράτη. Η μόνη δυνατότητα ,που έχει, είναι να προτείνει στις Κυβερνήσεις των –εκάστοτε- Κρατών τη λήψη συγκεκριμένων μέτρων.

Ένα -ακόμη σημαντικό- στάδιο είναι αυτό της Τροποποίησης.

Σ’ όλες τις Συμβάσεις του ΔΝΟ, υπάρχουν σχετικές Διατάξεις, οι οποίες επιτρέπουν τις τροποποιήσεις.

Οι τροποποιήσεις βοηθούν –ιδιαίτερα- σε τεχνικά ζητήματα, τα οποία πρέπει ,με το πέρασμα του χρόνου, να τροποποιούνται ,ώστε να μπορούν να προσαρμόζονται ,στις αλλαγές της Ναυτιλίας αλλά και της τεχνολογίας.

Πρέπει-ακόμα- να επισημανθεί ότι ,για ορισμένες τροποποιήσεις, χρειάζεται αποδοχή ,από ένα καθορισμένο αριθμό Κρατών, για να μπορέσουν να τεθούν σε ισχύ.

Η Αποδοχή γίνεται είτε ρητά, είτε σιωπηρά.

Ως ένα ακόμη σημαντικό στάδιο- μπορεί να θεωρηθεί και η Καταγγελία Σύμβασης, σύμφωνα με σχετικό Άρθρο, το οποίο θα υπάρχει στην εκάστοτε Σύμβαση.

Το τελευταίο στάδιο είναι η Εγγραφή / Δημοσίευση της Διεθνούς Σύμβασης.

Αυτό το στάδιο ορίζεται, στο άρθρο 102 του Χάρτη Ηνωμένων Εθνών, το οποίο «αναγκάζει» κάθε Διεθνή Συνθήκη και Διεθνή Συμφωνία -που τίθεται σε ισχύ- να εγγράφεται και να δημοσιεύεται από τον Γ.Γ. των Ηνωμένων Εθνών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ, ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

5.1 ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΘΑΛΑΣΣΙΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Όσον αφορά την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, υπάρχει ένα Διεθνές Νομικό Πλαίσιο, το οποίο έχει καταφέρει να αναπτυχθεί διαχρονικά ,προς τρεις σημαντικές κατευθύνσεις.

Η πρώτη είναι η προστασία των ζώντων πόρων της θάλασσας, η δεύτερη η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τη ρύπανση και η τρίτη η οικοσυστημική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος¹⁸.

Αναφορικά με την πρώτη κατηγορία, πρέπει να επισημάνουμε ότι έχουν αναπτυχθεί, κατά τη διάρκεια ετών, Συμβάσεις παγκόσμιας ή /και τοπικής εμβέλειας, οι οποίες προσπαθούν να προφυλάξουν τους ζωντανούς θαλάσσιους πόρους.

Η εξέλιξη αυτής της κατεύθυνσης ξεκινά –παράλληλα- με το θεσμό της ελεύθερης ναυσιπλοΐας.

Κάτω από αυτό το πλαίσιο, έως και το 1945, η ανοιχτή θάλασσα αλλά και οι πόροι της ήταν κοινό κτήμα της ανθρωπότητας ,χωρίς ωστόσο να μπορεί κανείς να ασκήσει αποκλειστικά δικαιώματα εκμετάλλευσης, εκτός και αν είχε δημιουργηθεί έθιμο για την εκμετάλλευση των πόρων μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής.

Μετά το 1945, το καθεστώς αλλάζει.

Διαμορφώνεται ένα νέο Διεθνές καθεστώς Διαχείρισης και Προστασίας των Ζωντανών Πόρων της Θάλασσας.

Το Πλαίσιο αυτό θα δομηθεί, μέσω διμερών και πολυμερών Συμφωνιών, οι οποίες θα περιορίσουν –αισθητά-το χώρο ,στον οποίο γίνεται εκμετάλλευση των θαλάσσιων πόρων.

Τα πιο χαρακτηριστικά Κείμενα αυτής της περιόδου, όπως επισημαίνει και ο κ. Σαμιώτης, είναι αυτά της προστασίας των φαλαινών, της φώκιας και του τόνου, Κείμενα, τα οποία θέτουν σοβαρούς χρονικούς, ποσοτικούς, τοπικούς και πρακτικούς περιορισμούς ,σχετικά με την εκμετάλλευση των συγκεκριμένων ζωντανών θαλάσσιων πόρων.

¹⁸ΣαμιώτηςΓ., Διαχείριση θαλάσσιων οικοτόπων: Το διεθνές καθεστώς και οι προοπτικές του, 2006

ΤσάλταςΓ. και ΕυσταθοπούλουΜ., περιβάλλον και θαλάσσιος χώρος, εκδ. Ι Σιδέρη

Οι πρώτες «ουσιαστικές» ,Συμβάσεις για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, είναι –αρχικά- η «Σύμβαση για την αλιεία και τη διατήρηση των έμβιων πόρων της ανοιχτής θάλασσας»(UNCLOS 1) ,που υπογράφηκε ,το 1958 ,στη Γενεύη και η «Σύμβαση για το Δίκαιο της θάλασσας» ,που υπογράφηκε, το 1982 (UNCLOS 3).

Η πρώτη ,από τις δυο αυτές Συμβάσεις, θα αποτελέσει –ίσως- το πρώτο και σημαντικότερο βήμα ,για την αειφόρο διαχείριση των θαλάσσιων πόρων, αφού καταφέρει να θέσει -ως πρωταρχικό στόχο- την εξασφάλιση της μέγιστης πάγιας απόδοσης των βιολογικών πόρων της θάλασσας.

Η Σύμβαση του 1982 καταφέρει -από την μεριά της- να προσφέρει -σε ένα γενικότερο πλαίσιο- τη «ρύθμιση» του θαλάσσιου χώρου.

Τέλος, η Συμφωνία του 1995, «για την Προστασία και Διαχείριση των Ιχθυοαποθεμάτων Μακρών Απόδημιών», ήταν ένα από τα ουσιαστικότερα βήματα στην προστασία των ζωντανών θαλάσσιων πόρων.

Η δεύτερη σημαντική κατεύθυνση του Νομικού Πλαισίου ,για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, έχει ,ως αφετηρία, τη δεκαετία του 1950.

Πιο συγκεκριμένα, μπορούμε να εντοπίσουμε την αφετηρία αυτή ,στη Διεθνή Σύμβαση του Λονδίνου του 1954, η οποία αφορούσε την πετρελαϊκή ρύπανση (OILPOL). Μέσω της συγκεκριμένης Σύμβασης, γίνεται –πλέον- «εφικτός» ο καταλογισμός ευθυνών για περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης.

Η Σύμβαση του 1982 συμβάλλει ,και σε αυτή την δεύτερη κατεύθυνση ,αφού αποτελεί βασικό κορμό του Διεθνούς Δικαίου, ο οποίος σχετίζεται με την προστασία του θαλάσσιου χώρου.

Συγκεκριμένα, η Σύμβαση του 1982 ,απαιτεί ,από όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, να κινηθούν προς την κατεύθυνση του να επιτύχουν δυο βασικούς στόχους αναφορικά με την προστασία της θάλασσας, οι οποίοι είναι οι παρακάτω:

- Να αποτρέψουν, να ελέγξουν ή να μειώσουν τη θαλάσσια ρύπανση
- Να διατηρήσουν και να διαχειριστούν τους θαλάσσιους ζωντανούς οργανισμούς

Στο σημείο αυτό, πρέπει να επισημάνουμε ,ότι η Σύμβαση του 1982, καλεί όλα τα κράτη που την υπέγραψαν , να λάβουν μέτρα -είτε από κοινού, είτε ξεχωριστά- δρώντας υπό το πλαίσιο του ΔΝΟ.

Η συμβολή του ΔΝΟ ,στη δημιουργία και ανάπτυξη του Νομικού Πλαισίου της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,γίνεται ξεκάθαρη ,στη Διεθνή Σύμβαση «για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 73/78)».

Η συγκεκριμένη Σύμβαση θέτει όλες τις βάσεις και ξεκαθαρίζει όλες τις λεπτομέρειες ,σχετικά με την αντιμετώπιση της θαλάσσιας ρύπανσης ,από τις εκροές πετρελαίου, αλλά και παρόμοιες επικίνδυνες ουσίες ,από τα πλοία-,είτε αυτές έχουν προκληθεί από τη συνηθισμένη λειτουργία των πλοίων ,είτε από ατυχήματα.

Από τους βασικούς στόχους, όπως αναφέρεται και στην ίδια την Σύμβαση, είναι η συνεχής διατήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος υπό το πλαίσιο της « πλήρης εξάλειψης της εκούσιας ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος»¹⁹.

Η τρίτη και τελευταία κατεύθυνση ξεκινά να αναπτύσσεται ,κατά τη δεκαετία του 1970. Η κατεύθυνση αυτή προσπαθεί να «εμφυσήσει» μια νέα λογική ,για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η οποία έχει -ως στόχο- τη συνολική προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος ,χωρίς ωστόσο να επικεντρώνεται στην προστασία κάποιου συγκεκριμένου ζωντανού οργανισμού ή κάποιας συγκεκριμένης μορφής ρύπανσης.

Μία από τις πιο σημαντικές Συμβάσεις -στην παρούσα κατεύθυνση- ,που βοήθησε –σημαντικά- την ανάπτυξη αυτού του Νομικού Πλαισίου, είναι και η Σύμβαση «για την Προστασία των Υγροτόπων Διεθνούς σημασίας», του 1971.

Η συγκεκριμένη Σύμβαση έχει ,ως στόχο, την ολοκληρωμένη διαχείριση μιας σειράς οικοτόπων, ανεξαρτήτως σε πόσα και ποια κράτη ανήκουν.

Το πρόγραμμα των Η.Ε. για τις περιφερειακές θάλασσες ,του 1972, ήταν το αποτέλεσμα της Συνδιάσκεψης της Στοκχόλμης που έθεσε -ως πρωταρχικό στόχο- την επιλεκτική προστασία περιφερειακών θαλασσών ,οι οποίες χρήζουν ειδικής μεταχείρισης .

Τέλος, υπάρχει και η Σύμβαση για «τη Διατήρηση των Ζώντων Θαλάσσιων Πόρων της Ανταρκτικής» ,του 1980, η οποία αποτελεί μέρος της Σύμβασης της Βαρκελώνης του 1976.

[Η Σύμβαση της Βαρκελώνης έχει καταφέρει να δημιουργήσει ένα αποκεντρωμένο σύστημα διαχείρισης και παρέμβασης στο θαλάσσιο περιβάλλον].

¹⁹ Διεθνή Σύμβαση MARPOL 73/78, άρθρο 1

Πέρα από τις τρεις ανωτέρω κατευθύνσεις, το σύνολο της Διεθνούς Κοινότητας έχει καταφέρει να δημιουργήσει και να αναπτύξει ένα Διεθνές Νομικό Πλαίσιο ,το οποίο αφορά την αντιμετώπιση των «έκτακτων καταστάσεων».

Το Νομικό αυτό Πλαίσιο απαρτίζεται από Συμβάσεις και Πρωτόκολλα, τα οποία έχουν -ως στόχο- τη θέσπιση και λήψη μέτρων ,που θα είναι ικανά να ενισχύσουν τη συνεργασία στην αντιμετώπιση έκτακτων καταστάσεων που απειλούν το θαλάσσιο περιβάλλον.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Διεθνής Σύμβαση του Λονδίνου για την ετοιμότητα και την συνεργασία ,σε περιπτώσεις ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο. Η συγκεκριμένη Σύμβαση εισάγει δυο νέα στοιχεία τα οποία είναι:

η σημασία λήψης προληπτικών μέτρων για την αποφυγή ατυχημάτων, με ρητή αναφορά στο προοίμιο της Σύμβασης, και -δευτερευόντως- ,το ότι «ο ρυπαίνων πληρώνει»²⁰.

Εδώ, θα πρέπει να τονιστεί η συμβολή του ΔΝΟ, αφού είναι αυτός που θα αναλάβει την πρωτοβουλία, το Μάιο του 1975, να τεθεί ,σε εφαρμογή, η Συνθήκη«INTERVATION»,που αφορά την επέμβαση ,στην ανοιχτή θάλασσα, σε περίπτωση πετρελαϊκής ρύπανσης.

Η παρούσα Σύμβαση επιβεβαιώνει το δικαίωμα ,που έχει το παράκτιο κράτος ,να λαμβάνει μέτρα στην ανοιχτή θάλασσα, τα οποία είναι αναγκαία για την πρόληψη, μείωση ή εξάλειψη του πιθανού κινδύνου για τις ακτές ή τα συναφή συμφέροντα ,από τη ρύπανση, μετά από ένα ναυτικό ατύχημα.

Κλείνοντας το παρόν Υποκεφάλαιο, πρέπει να γίνει αναφορά ,στη συμβολή της Ε.Ε. για τη δημιουργία και ανάπτυξη του Νομικού πλαισίου προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η Ε.Ε. είναι -σήμερα- μία από τις μεγαλύτερες αλιευτικές δυνάμεις σε παγκόσμια κλίμακα.

Παράλληλα απολαμβάνει «ηγετικής θέσης», στις θαλάσσιες μεταφορές, την ναυπηγική τεχνολογία και τον παραθαλάσσιο τουρισμό.

Αρκετές θέσεις εργασίας ,στην Ε.Ε., σχετίζονται ,με τη θάλασσα και τη Ναυτιλία.

²⁰Καραγεώργου Β., Η σχέση αλληλεπίδρασης μεταξύ κανόνων του διεθνούς και του Ευρωπαϊκού δικαίου για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, 2006
Τσάλτας Γ. και Ευσταθοπούλου Μ., Περιβάλλον και θαλάσσιος χώρος, εκδ. ΙΣιδέρης

Για τους ανωτέρω λόγους- υπάρχει ένας τεράστιος αριθμός Κοινοτικών Μέτρων που αφορούν την αντιμετώπιση των προκλήσεων ,που δέχεται το θαλάσσιο περιβάλλον.

Τα Μέτρα που εφαρμόζονται ,σε επίπεδο Ε.Ε., προκύπτουν από ποικίλες Διατάξεις και αφορούν την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Επίσης, τα συγκεκριμένα ζητήματα προστασίας, ρυθμίζονται και από Κοινοτικές Διατάξεις ,που λαμβάνονται υπό το πλαίσιο των ευρύτερων πολιτικών ,που αφορούν την αλιεία, τις μεταφορές και τη Ναυτιλία.

5.2 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ

Ένα από τα αρκετά σημαντικά ζητήματα ασφάλειας -που τίθενται- είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Διαχρονικά, έχουν συμβεί πάρα πολλά ατυχήματα πλοίων, εξαιτίας των οποίων κινδύνευαν αρκετές ανθρώπινες ζωές.

Το Διεθνές Νομικό Πλαίσιο χρειάστηκε να αναπτυχθεί , ούτως ώστε να μπορέσει να προστατεύσει την ανθρώπινη ζωή ,στη θάλασσα.

Ήταν αρκετά και πολύνεκρα τα θαλάσσια ατυχήματα.

Από τα πρώτα θαλάσσια ατυχήματα ήταν αυτό του πλοίου Sultana, τον Απρίλιο του 1865, στο οποίο χάθηκαν 1547 άτομα.

Μερικά –ακόμη- πολύνεκρα ατυχήματα ήταν αυτό του Τιτανικού ,το 1912, και αυτό του General Slocum ,το 1904- καθώς και- τα νεότερα –ιστορικά- ατυχήματα του Express Samina, το 2000, και του M.V. Le Joola, το 2002²¹.

Τα πολύνεκρα αυτά ατυχήματα βοήθησαν στο να γίνει κατανοητή η τεράστια ανάγκη που υπάρχει ,για ασφάλεια και προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Για το λόγο αυτό, αρκετοί Διεθνείς Οργανισμοί έχουν θεσπίσει Συνθήκες, οι οποίες προσπαθούν να αυξήσουν την ασφάλεια.

Η ασφάλεια της θάλασσας «σχηματοποιείται», μέσα από έναν τεράστιο όγκο Συνθηκών, Ευρωπαϊκών και Εθνικών Νομοθεσιών, Κανονισμών και Μέτρων.

Για να μπορέσουμε να αναλύσουμε την εξέλιξη του Νομικού Πλαισίου, που καλύπτει την ανθρώπινη ζωή στη θάλασσα, θα πρέπει -αρχικά- να διαχωρίσουμε τις θαλάσσιες βιομηχανίες ,σε δύο επίπεδα κινδύνου:

²¹Βλέπε σχετικώς το Provincial occupational safety health & environment and BC Ferry & marine workers union

το επίπεδο υψηλού κινδύνου, στο οποίο ανήκουν τα πετρελαιοφόρα και τα επιβατικά ferryboat ,και (δευτερευόντως) το επίπεδο χαμηλού κινδύνου ,στο οποίο ανήκουν τα γενικά φορτία.

Σε Διεθνές επίπεδο- θα συναντήσουμε (ξανά) τη συνθήκη UNCLOS του 1982 ,η οποία προσπαθεί να ελέγξει ,γενικά, τη θαλάσσια περιοχή και να συμπεριλάβει τα «πάντα» κάτω από το πλαίσιο της. Για αυτό ,άλλωστε, ονομάζεται και «*Σύνταγμα της θάλασσας*²²».

Ιστορικά –όμως- μπορούμε να «τοποθετήσουμε» την πρώτη νομική προσπάθεια προστασίας της ανθρώπινης ζωής ,μετά το ατύχημα του Τιτανικού, όταν γίνεται η πρώτη έκδοση της Συνθήκης SOLAS.

Οι επόμενες εκδόσεις της Συνθήκης SOLAS θα είναι το 1929, το 1948 και το 1960.

Η συγκεκριμένη Συνθήκη ,μετά από διάφορες εκδόσεις, θα υιοθετηθεί ,το 1974, από τον ΔΝΟ.

Η έκδοση του 1974, περιλαμβάνει τη σιωπηρή διαδικασία αποδοχής, η οποία προβλέπει ότι η τροποποίηση τίθεται σε ισχύ καθορισμένη ημερομηνία, εκτός αν, πριν από την ημερομηνία αυτή, συμπληρωθεί ένας καθορισμένος αριθμός διαφωνούντων κρατών.

Ο αριθμός αυτός δεν συμπληρώθηκε –ποτέ-, με αποτέλεσμα η Συνθήκη να τεθεί σε ισχύ.

Βέβαια είναι αρκετές οι φορές που η παρούσα Συνθήκη θα «ενημερωθεί» και θα τροποποιηθεί ,μετά από θαλάσσια ατυχήματα.

[Μερικά από τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι και ,το 1976/77,το ατύχημα του Amoco Cadiz, του Herald of Free Enterprise και του Estonia].

Ο σκοπός της Συνθήκης SOLAS ήταν να ορίσει τα «χαμηλότερα επίπεδα» για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, με τελικό στόχο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Αυτό είχε -ως αποτέλεσμα- όλα τα κράτη της σημαίας να εγγυηθούν, ότι ,τα πλοία τα οποία βρίσκονται κάτω από τη σημαία τους, είναι ικανά να εκπληρώσουν τις απαιτήσεις που ορίζονται, από τη Συνθήκη SOLAS.

²²Βλέπεσχετικά 20th anniversary of the United Nations Convention on the Law of the Sea, op. cit. σελ. 3

Το αν πληρούνται οι απαιτήσεις της Συνθήκης είναι αρμόδιες να το ελέγχουν οι Κρατικές Αρχές ,στα εκάστοτε λιμάνια.

Σχετική με το Νομικό Πλαίσιο ,που καλύπτει την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, είναι και Σύμβαση ILO 147, του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας.

Μέσω αυτής της Σύμβασης, καθορίζονται τα κριτήρια και οι απαιτήσεις ενδιαίτησης, υγιεινής, νοσηλείας, συνθηκών διαβίωσης κι εργασίας ,για τους ναυτικούς.

Η συγκεκριμένη Σύμβαση ,τέθηκε σε ισχύ, το Νοέμβριο του 1981.

Κλείνοντας αυτό το Υποκεφάλαιο, πρέπει να αναφέρουμε ότι, και η Ε.Ε. έχει λάβει ειδικά μέτρα για την προστασία της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

Αρχικά, πρέπει να αναφερθούν τα δύο «πακέτα *Erika*»²³ που υιοθέτησε η Ε.Ε. ,μετά το ατύχημα του πλοίου *Erika*.

Τα συγκεκριμένα «πακέτα» ,είχαν -ως στόχο- την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα ,στα Ευρωπαϊκά ύδατα.

Για να επιτευχθεί αυτό, τα «πακέτα» όριζαν αυξημένους ελέγχους ,στους λιμένες και στις εταιρίες νηογνομώνων, και εξέταζαν το ενδεχόμενο δημιουργίας μίας «Ευρωπαϊκής Αντιπροσωπείας Ασφάλειας» στη θάλασσα.

Μέσα από την εξέταση του ενδεχομένου για τη δημιουργία μιας «Ευρωπαϊκής Αντιπροσωπείας Ασφάλειας» στη θάλασσα ,προέκυψε, το 2003, το Ευρωπαϊκό Γραφείο Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας.

Το συγκεκριμένο Γραφείο προβαίνει σε ελέγχους ,για την επιστημονική και τεχνική αρτιότητα των μηχανισμών ελέγχου των κρατών μελών της Ε.Ε., και συμβάλλει ιδιαίτερα στην εκπαίδευση των λιμενικών αρχών.

Επίσης- η Ε.Ε. ,αναφορικά με την ασφάλεια ,στα επιβατηγά πλοία, θα υιοθετήσει μια Οδηγία ,η οποία θα εισάγει ειδικές απαιτήσεις για την αξιοπλοΐα των επιβατηγών πλοίων RO-RO,που θα κινούνται ,από ή προς, Κοινοτικό λιμάνι.

²³ Βλέπε περισσότερα εδώ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=URISERV:l24230>

5.3 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑ

Αναφορικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, συναντάμε την τρίτη – σημαντικότερη- Διεθνή Συνθήκη, η οποία, μαζί με τις SOLAS&MARPOL, αποτελούν την πλατφόρμα του θεσμικού πλαισίου ,που έχει -ως στόχο- να θέσει τα «κατώτερα επίπεδα ασφάλειας» στην ναυσιπλοΐα.

Η Συνθήκη αυτή είναι η ICLL, η οποία ασχολείται με την ασφάλεια φορτώσεως και το μέγιστο έμφορτο βύθισμα του πλοίου, την ευστάθεια του και την στεγανότητα του σκάφους.

Αρκετά χρόνια πριν ,είχε επισημανθεί ότι ,το μέγεθος του φορτίου ενός πλοίου είναι πολύ σημαντικό για την ασφάλειά του.

Η πρώτη Διεθνής Σύμβαση ,που αφορούσε το φορτίο των πλοίων, θεσπίστηκε ,το 1930, και βασίστηκε στην αρχή της «εφεδρικής πλευστότητας».

Το 1966, θα λάβει χώρα το Συνέδριο του ΔΝΟ «Load Lines Convention»,το οποίο θα προσπαθήσει να θέσει κάποιους στέρεους Κανόνες, σχετικά με τη φόρτωση των πλοίων ,με στόχο την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Οι Κανονισμοί, που συμπεριλήφθησαν ,στη Συνθήκη που προέκυψε, αφορούσαν – πιθανούς- κινδύνους, σε διάφορες γεωγραφικές ζώνες και σε διάφορες περιοχές.

Πιο συγκεκριμένα- στο τεχνικό παράρτημα της Σύμβασης υπάρχουν αρκετά πρόσθετα μέτρα ασφάλειας ,τα οποία αφορούν τις πόρτες, τις θυρίδες έκτακτης ανάγκης, τα στόμια και άλλα.

Κύριος στόχος των επιπρόσθετων μέτρων ήταν να εξασφαλιστεί η στεγανότητα ,στα ύφαλα των πλοίων.

Η παρούσα Συνθήκη τέθηκε σε εφαρμογή ,στις 21 Ιουλίου του 1968²⁴.

Μερικές –ακόμη- Διεθνείς Συμβάσεις ,που προσπαθούν να αυξήσουν την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα, είναι οι Διεθνείς Κανονισμοί ,για την αποφυγή των συγκρούσεων στη θάλασσα (COLREG), που υιοθετήθηκαν, το 1972, και καθιερώνουν τις «υποχρεωτικές πορείες πλοίων».

²⁴ Βλέπε σχετικά

<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Load-Lines.aspx>

Μία –ακόμη- είναι η STCW, η οποία θέτει Κανόνες και καθιερώνει την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών.

Οι δυο αυτές Διεθνείς Συμβάσεις αποτελούν έργα του ΔΝΟ, που είναι ο πιο σημαντικός Διεθνής Οργανισμός ,που ασχολείται με τη Ναυτιλία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

6.1 INTERTANKO

Ο Διεθνής μη Κυβερνητικός οργανισμός INTERTANKO ιδρύθηκε, στο Όσλο, στις 21 Οκτωβρίου του 1970.

Η συμμετοχή στον -εν λόγω- Οργανισμό είναι ελεύθερη και ανοιχτή σε ιδιοκτήτες και διαχειριστές δεξαμενόπλοιων ,που μεταφέρουν, είτε πετρέλαιο, είτε χημικά ,και που τηρούν τα κριτήρια ένταξης στον Οργανισμό.

Ο Οργανισμός ,από τον Ιανουάριο του 2015, αριθμεί 204 μέλη ,ενώ ο στόλος όλων των μελών ανέρχεται στα 3.077 δεξαμενόπλοια.

Επίσης, ο Οργανισμός βρίσκεται συνδεδεμένος με 236 εταιρίες ,που δραστηριοποιούνται, στον τομέα των δεξαμενόπλοιων.

Ο Οργανισμός αποτελεί ένα «φόρουμ» ,στο οποίο ο κλάδος των ιδιοκτητών δεξαμενόπλοιων «συναντάται», με σκοπό να συζητήσει πάνω σε διάφορες πολιτικές, που μπορούν να ακολουθηθούν ,από τον Κλάδο, αλλά και για να προκύψουν-κάποιες-μη δεσμευτικές- αποφάσεις.

Πέρα από το να λειτουργεί ως ένα «φόρουμ», για τον συγκεκριμένο Κλάδο, ο Οργανισμός λειτουργεί και ως «εκπρόσωπος» του Κλάδου.

Είναι τόσο ισχυρή η υποστήριξη που λαμβάνει ο Οργανισμός -από τα μέλη του-, που έχει τη δυνατότητα να εκφράζει λόγο, για ζητήματα που αφορούν τον Κλάδο, σε Διεθνές, Περιφερειακό, Εθνικό και Τοπικό επίπεδο.

Θα πρέπει να επισημανθεί,ακόμα,ότι ο -εν λόγω- μη Κυβερνητικός Οργανισμός απολαμβάνει Διεθνούς κύρους ,αφού συμμετέχει, σε συζητήσεις ,στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ,καθώς και επίσης, αποτελεί συμβουλευτικό καθεστώς ,στο πλαίσιο της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών, για το εμπόριο και την ανάπτυξη.

Πέραν των ανωτέρω ρόλων του Οργανισμού, παρατηρούμε ότι αυτός έχει μια-ακόμη- σημαντική λειτουργία: λειτουργεί ως «φάρος πληροφοριών» γύρω από τον κλάδο των πετρελαιοφόρων δεξαμενόπλοιων.

Καταφέρει να φέρει, εις πέρας, το σημαντικό αυτό έργο ,μέσω της έκδοσης εντύπων Εκδόσεων , Μαθημάτων, Σεμιναρίων και δίνοντας πρόσβαση, σε μια ευρεία γκάμα Διαδικτυακών Υπηρεσιών.

Οι Εκδόσεις και όλες οι άλλες λειτουργίες ,που έχουν -ως στόχο- την πληροφόρηση αλλά και την παροχή συμβουλών, περιστρέφονται γύρω από ζητήματα που αφορούν τεχνικές λεπτομέρειες, λειτουργικά ζητήματα, περιβαλλοντικά αλλά και θέματα αγοράς.

Τέλος- τα μέλη αλλά και ,όσοι διατηρούν επαφές με τον Οργανισμό, έχουν τη δυνατότητα να απολαμβάνουν πρόσβαση ,σε ένα ευρύ επιστημονικό προσωπικό, που αποτελείται από δικηγόρους, ναυτικούς, ναυπηγούς, μηχανικούς, οικονομολόγους αλλά και πολλές άλλες ειδικότητες.

Με τον τρόπο αυτό, ο Οργανισμός καταφέρνει να λειτουργεί προς όφελος του ίδιου το Κλάδου αλλά και των μελών ,που αποτελούν τον Οργανισμό.

Οι στόχοι ,δε, της πολιτικής του Οργανισμού καθορίζονται ,κάθε χρόνο,από το εκλεγμένο Συμβούλιο του Οργανισμού.

Η Εκτελεστική Επιτροπή προσπαθεί να κρατά το Συμβούλιο ενημερωμένο για ό,τι συμβαίνει στον Οργανισμό -αλλά ,παράλληλα- εκτελεί όλες τις εργασίες αλλά και τα ζητήματα που τον απασχολούν .

Τέλος, ο «managing director»του Οργανισμού διευθύνει και συντονίζει Ομάδες του Οργανισμού που ασχολούνται, με θέματα, που σχετίζονται, με τις ανάγκες της βιομηχανίας και των μελών.

Ο Οργανισμός «συμπληρώνεται» από διάφορες «Επιτροπές Εργασίας» αλλά και από αρκετές «Περιφερειακές Επιτροπές».

Οι Επιτροπές αυτές, ασχολούνται ,με ζητήματα, που απασχολούν την επικαιρότητα και την προώθηση των συμφερόντων των μελών σε Κυβερνητικά Όργανα.

Έρχονται-ακόμα- σε συνεννόηση ,με άλλους Κλάδους, με άλλους Οργανισμούς ,που κατέχουν σημαντική θέση στον τομέα της Ναυτιλίας, με περιβαλλοντικές ομάδες και-τέλος-με το ευρύ κοινό.

Οι «Επιτροπές Εργασίας» του Οργανισμού ασχολούνται και παρέχουν πληροφορίες, συμβουλές και εκπροσώπηση στους παρακάτω τομείς:

- Ναυτιλιακή πολιτική

- Έρευνα και έργα
- Επικοινωνία
- Τεχνικά ζητήματα
- Θάλασσα, χημικά και περιβάλλον
- Νομικά ζητήματα

Στο συγκεκριμένο Οργανισμό είναι ,πολύ έντονο, το Ελληνικό στοιχείο. Οι Έλληνες εφοπλιστές συμμετέχουν –ενεργά- στον Οργανισμό.

Τρεις Έλληνες βρίσκονται ,στην Εκτελεστική Επιτροπή: οι εφοπλιστές Ν. Τσάκος, Γ. Πλατσιδάκης και ο Κ. Βλάχος.

Ο Ν. Τσάκος είναι επίσης και Πρόεδρος του Οργανισμού.

Η αποστολή του Οργανισμού είναι να παρέχει μια αξιόλογη ηγεσία ,στον τομέα των δεξαμενόπλοιων.

Ο Οργανισμός -ακόμα- θα πρέπει να είναι ικανός να εξυπηρετεί τις παγκόσμιες ανάγκες για ασφαλή, αποτελεσματική αλλά και -με σεβασμό στο περιβάλλον- μεταφορά πετρελαίου, αερίου και άλλων χημικών προϊόντων, προϊόντα που είναι δύσκολα διαχειρίσιμα και πολύ σημαντικά για την παγκόσμια Ναυτιλία.

Ο Οργανισμός και τα μέλη του έχουν σαφέστατους στόχους, που συνδέονται – άμεσα- με την αποστολή του Οργανισμού.

Οι στόχοι αυτοί μπορούν να συνοψιστούν σε πέντε μεγάλους πυλώνες,τους εξής:

- Να αποτελέσει το αντιπροσωπευτικότερο«φόρουμ» για όλους του ιδιοκτήτες ή διαχειριστές δεξαμενόπλοιων.
- Να βελτιώσει τη δημόσια αντίληψη ,για τη σημαντικότητα του Κλάδου, αλλά και να καταδείξει την θετική του πορεία
- Να προωθήσει τους «ίσους εμπορικούς και ανταγωνιστικούς όρους» και να προσπαθήσει να βελτιώσει τη διαφάνεια και τη βιωσιμότητα του επαγγελματικού Κλάδου των δεξαμενόπλοιων
- Να ηγηθεί της ανάπτυξης, αποδοχής και εφαρμογής παγκόσμιων, κοινά αποδεκτών,«standards», όσον αφορά τον Κλάδο
- Τέλος- να ηγηθεί της δημιουργίας και ενίσχυσης των εταιρικών σχέσεων , των συνεργασιών και ανοιχτών εποικοδομητικών διαλόγων με τις

Ναυτιλιακές αρχές, με άλλους Οργανισμούς, αλλά και, με Ομάδες Ειδικών Συμφερόντων

Όλα τα μέλη του Οργανισμού ,έχουν δεσμευτεί ότι, θα προσπαθήσουν να ηγηθούν μιας προσπάθειας που θα αποδώσει καρπούς και θα βοηθήσουν τον Κλάδο να έχει μηδενικές ανθρώπινες απώλειες, μηδενικούς ρύπους προς το περιβάλλον και μηδενικούς εμπορικούς περιορισμούς.

Τέλος, ο Οργανισμός έχει θέσει τέσσερις στρατηγικές επιδιώξεις²⁵ , τις εξής:

- Να καταφέρει να αναπτύξει και να προωθήσει βέλτιστες πρακτικές, σε όλους τους τομείς του Κλάδου, θέτοντας ως παράδειγμα τις καλές πρακτικές των ιδιοκτητών /διαχειριστών των δεξαμενόπλοιων
- Να καταφέρει να αποτελέσει ο Οργανισμός μια δυναμική επιρροή ,για τον Κλάδο, να αναπτύξει «θετικές πολιτικές» αλλά και να αποτελέσει την «ενωμένη φωνή» των συμφερόντων των ιδιοκτητών ή/και διαχειριστών
- Να «μεταλαμπαδεύσει», σε παγκόσμια κλίμακα, το ρόλο, τη στρατηγική και το πόσο σημαντικός είναι ο Κλάδος για την κοινωνική ανάπτυξη
- Να παρέχει -στα μέλη του- βασικές,αλλά και, εξειδικευμένες υπηρεσίες

Ομη Κυβερνητικός Οργανισμός ,INTERTANKO, αποτελεί το παράδειγμα ενός Οργανισμού, ο οποίος απαρτίζεται ,αποκλειστικά, από ιδιοκτήτες ή διαχειριστές δεξαμενόπλοιων, που μεταφέρουν πετρέλαιο, αέριο και άλλα χημικά.

Σε καμία περίπτωση, δεν μπορούμε να πούμε ότι εξυπηρετεί τα συμφέροντα ολόκληρου του Κλάδου ,γιατί δεν απαρτίζεται από όλα τα ζωτικά μέρη του .

Καταφέρει όμως να εξασφαλίζει τα συμφέροντα των μελών του, να τους παρέχει αρκετές υπηρεσίες αλλά και να κάνει προσπάθειες, για την εξέλιξη και ανάπτυξη του Κλάδου.

Αποτελεί έναν «ζωντανό» Οργανισμό, που παρακολουθεί τις εξελίξεις του Κλάδου, κάνοντας προσπάθειες για την μείωση των αερίων ,που προκαλούν το φαινόμενο του θερμοκηπίου ,αλλά και δίνοντας συμβουλές ,στα μέλη του, για αυξημένα κρούσματα πειρατείας²⁶.

²⁵Βλέπε σχετικά <https://www.intertanko.com/About-Us/Mission-Statement/>

²⁶ Βλέπε σχετικά <https://www.intertanko.com/About-Us/INTERTANKO-Key-Messages-2012/>

6.2 INTERCARGO

Ο συγκεκριμένος μη Κυβερνητικός Οργανισμός μοιάζει -σε αρκετά σημεία- με τον προηγούμενο Οργανισμό (που εξετάσαμε στο παρόν Κεφάλαιο).

Αφορά τον κλάδο των μεταφορών ξηρών προϊόντων, όπως των σιτηρών, των σιδηρομεταλλευμάτων και άλλων παρόμοιων προϊόντων.

Παρατηρούμε ,επίσης, ότι και αυτός ο Οργανισμός, αναζητά την συνεργασία ανάμεσα στα μέλη του,-συγκεκριμένα- τη συνεργασία με τις ρυθμιστικές αρχές κάθε Κράτους, αλλά και με άλλους Οργανισμούς ,που έχουν ως βασικό τους αντικείμενο τη Ναυτιλία, με στόχο να εξασφαλιστεί ότι ο Κλάδος θα λειτουργεί με ασφάλεια, αποτελεσματικότητα ,αλλά και, με σεβασμό στο περιβάλλον.

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι είναι ένας Εθελοντικός, μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός, του οποίου τα μέλη ασχολούνται, είτε άμεσα, είτε έμμεσα, με τη μεταφορά ξηρού φορτίου δια θαλάσσης.

Τα μέλη του πρέπει να «ασπάζονται» τις Αρχές του Ελεύθερου Εμπορίου, του Δικαίου και του Ελεύθερου Ανταγωνισμού. Επίσης, θα πρέπει να είναι αφοσιωμένα ,στην τήρηση των υψηλών «standards» ποιότητας, να εξασφαλίζουν την ασφάλεια του πληρώματος και την προστασία του περιβάλλοντος.

Παρομοίως με την περίπτωση του Οργανισμού INTERTANKO, παρατηρούμε ,ότι, και ο παρόν Οργανισμός ,προσπαθεί να εξασφαλίσει κάποια προνόμια αλλά και υπηρεσίες ,για τα μέλη του, ενώ-παράλληλα-προσπαθεί να εξελίξει και να αναπτύξει τον Κλάδο.

Πριν αναφέρουμε ποιά τα προνόμια και ποιες οι υπηρεσίες προς τα μέλη, πρέπει να επισημάνουμε ότι υπάρχουν δυο κατηγορίες μελών:

Η πρώτη είναι αυτή του «πλήρους μέλους».

Σ'αυτό το καθεστώς υπάγονται όσοι είναι ιδιοκτήτες ή διαχειριστές πλοίων, που μεταφέρουν ξηρό φορτίο.

Αυτοί έχουν το δικαίωμα να παρίστανται και να συμμετέχουν ,στην Εκτελεστική Επιτροπή, στην Τεχνική Επιτροπή και στην ετήσια Γενική Συνέλευση ,με πλήρες δικαίωμα ψήφου.

Η δεύτερη κατηγορία είναι αυτή του «συνδεδεμένου μέλους».

Εδώ υπάγεται οποιαδήποτε εταιρία παρέχει υλικά και υπηρεσίες, στον κλάδο μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Τα «συνδεδεμένα μέλη» έχουν δικαίωμα να παρευρίσκονται στις ετήσιες Γενικές Συνελεύσεις καθώς και, σε οποιαδήποτε άλλη Συνεδρίαση, αλλά δεν έχουν δικαίωμα ψήφου. Επίσης, τα «συνδεδεμένα μέλη» δεν μπορούν να παρευρίσκονται, στις Συνεδριάσεις της Εκτελεστικής Επιτροπής, εκτός αν υπάρχει κάποιο ειδικό θέμα ημερήσιας διάταξης.

Τα πλεονεκτήματα και οι υπηρεσίες, που προσφέρει ο Οργανισμός -στα μέλη του- είναι τα/οι εξής:

- Το να συμμετέχουν στον σχεδιασμό της στρατηγικής του Κλάδου
- Το να αποτελούν μέρος -ενός Οργανισμού, ο οποίος είναι αφιερωμένος, στη βελτίωση της ποιότητας και της ασφάλειας του κλάδου, με αυξημένες αποδόσεις
- Το να συμμετέχουν -δυο φορές το χρόνο- σε ένα τεράστιο «φόρουμ», που λαμβάνει χώρα, τόσο στην Ασία, όσο και στην Ευρώπη
- Το να «διαφημίζονται»-μέσω του Οργανισμού, ο οποίος «παρέχει» ένα τεράστιο κοινό (που αποτελείται από 1200 εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο)
- Το να κάνουν χρήση των στοιχείων, που παρέχονται, από την Εκτελεστική και την Τεχνική Επιτροπή του Οργανισμού, καθώς και το να λαμβάνουν δημοσιεύσεις του Οργανισμού, αλλά και, συγκριτικές αξιολογήσεις- που αφορούν τον Κλάδο
- Τέλος-το να επωφελούνται από την πληθώρα Διαδικτυακών Υπηρεσιών, που προσφέρει ο Οργανισμός, στα μέλη του

Είναι φανερό ότι ο παρόν Οργανισμός λειτουργεί, για να παρέχει υπηρεσίες στα μέλη του, αλλά και για να εξυπηρετεί να συμφέροντά τους, παρομοίως με τον INTERTANKO.

Ο οργανισμός INTERCARGO «χωρίζεται» σε δυο Επιτροπές, την «Εκτελεστική» και την «Τεχνική».

Η «Εκτελεστική Επιτροπή» ασχολείται με το να βοηθά τη Διοίκηση του Οργανισμού με τις δραστηριότητες (που αυτός έχει) και με το να εξετάζει τις μελλοντικές προοπτικές και δράσεις.

Μέλη της συγκεκριμένης Επιτροπής μπορούν να είναι όλα τα «πλήρη μέλη» ,ενώ οι συναντήσεις της Επιτροπής λαμβάνουν χώρα δύο φορές τον χρόνο.

Η λήψη αποφάσεων ,στη συγκεκριμένη Επιτροπή, γίνεται -όσο το δυνατό- με συναίνεση. Αν-κάτι τέτοιο δεν επιτευχθεί, γίνεται ψηφοφορία με ανάταση χειρός, ενώ, το αποτέλεσμα κρίνεται ,από την πλειοψηφία των ψηφισάντων.

Η δεύτερη Επιτροπή έχει σχηματιστεί ούτως ώστε να βοηθά το έργο- τόσο της Διοίκησης όσο και της Εκτελεστικής Επιτροπής- σε τεχνικά ζητήματα, που αφορούν τον Κλάδο.

Σ' αυτή την Επιτροπή μπορεί να συμμετάσχει ένας αντιπρόσωπος «πλήρους μέλους» του Οργανισμού.

Ακόμη, η ψηφοφορία -στην παρούσα Επιτροπή-- γίνεται, με τον ίδιο τρόπο που γίνεται και στην Εκτελεστική .

Το σημαντικότερο κομμάτι ,στο Οργανόγραμμα του Οργανισμού, είναι η Διοίκηση, η οποία αποτελείται:

από τον Πρόεδρο, τον Αντιπρόεδρο, τον Πρόεδρο της Τεχνικής Επιτροπής και τον Γενικό Γραμματέα.

Οι προαναφερθέντες έχουν τη δυνατότητα να προτείνουν τη σύνθεση της κάθε Επιτροπής αλλά και την έναρξη οιασδήποτε εργασίας.

Η Διοίκηση έχει ,ως βασική λειτουργία, να οργανώνει τις εργασίες του Οργανισμού, να λειτουργεί ,με βάση τις απαιτήσεις του Συντάγματος του Οργανισμού και των αντικειμενικών στόχων του Κλάδου, και -τέλος- να προωθεί τα συμφέροντα των μελών του.

Ο σημερινός Πρόεδρος του Οργανισμού είναι Έλληνας και ονομάζεται Γ. Πλιατσιδάκης.

Ο Οργανισμός έχει αρκετές δραστηριότητες ,οι οποίες εκτείνονται στους εξής τομείς:

- Στην προώθηση των συμφερόντων των μελών του Οργανισμού- σε θέματα που αφορούν την γενική πολιτική και την στρατηγική του Κλάδου
- Στην ενημέρωση αλλά και τις διαβουλεύσεις -μεταξύ των μελών- για ζητήματα που απασχολούν τον Κλάδο

- Στο διαχωρισμό των εργασιών του Οργανισμού σε «projects», τα οποία αναλαμβάνει να υλοποιήσει η Διοίκηση, και τα οποία μπορεί να αφορούν οποιοδήποτε τεχνικό, εμπορικό, επιχειρησιακό ή παρόμοιο θέμα
- Στο να προσπαθεί να δημιουργήσει -για τα μέλη του- μια κοινή προοπτική που άπτεται ζητημάτων κοινού ενδιαφέροντος του Κλάδου
- Στη συνεργασία ,με άλλους Διεθνείς φορείς, για την προώθηση και την επίτευξη των στόχων του Οργανισμού
- Στο να λειτουργεί -κάτω από το πρίσμα της αντιμονοπωλιακής πολιτικής- και στο να συμμορφώνεται με του Νόμους ,περί ανταγωνισμού και το ίδιο να προωθεί και στα μέλη του
- Στο να αναλαμβάνει -οποιαδήποτε άλλη δραστηριότητα- μπορεί να βοηθήσει στην επίτευξη όλων των παραπάνω

6.3 INTERNATIONAL MARITIME BUREAU

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο αποτελεί ένα εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο ιδρύθηκε ,το 1919, από λίγους επιχειρηματίες ,που είχαν αποφασίσει να δημιουργήσουν μια Οργάνωση, που θα είχε τη δυνατότητα να εκπροσωπεί τις επιχειρήσεις παγκοσμίως.

Μετά τη δίνη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η κίνηση αυτή των επιχειρηματιών είχε ως στόχο να βοηθήσει στην οικονομική ευημερία και στην ανάπτυξη του «κόσμου», ο οποίος δεν είχε καταφέρει-ακόμη- να συνέλθει, από τις καταστροφές, που προκάλεσε ο Α' Παγκόσμιος Πόλεμος.

Με το πέρας των χρόνων, το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο θα αναλάβει καίριο ρόλο στο Διεθνές εμπόριο και τις επιχειρήσεις. Θα καταφέρει να δημιουργήσει Διεθνείς Κανόνες, οι οποίοι γίνονται σεβαστοί ,από ένα μεγάλο αριθμό χωρών, θα δημιουργήσει εμπορικούς μηχανισμούς και πρότυπα ,που θα χρησιμοποιούνται πολύ συχνά.

Ο «πυρήνας» -αυτός- των επιχειρήσεων, θα πολλαπλασιαστεί ,με τα χρόνια, και – έτσι-πλέον, ο παγκόσμιος αυτός επιχειρηματικός Οργανισμός απαρτίζεται από χιλιάδες εταιρίες –μέλη, από πάνω ,από 120 χώρες.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο καταφέρνει να αναδειχθεί σε κορυφαίο Οργανισμό.

Το 1946, λαμβάνει το «υψηλότερο συμβουλευτικό καθεστώς», στα Ηνωμένα Έθνη, -ενώ-, από τότε, εκπροσωπεί, τον Ιδιωτικό Τομέα, σε ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων αλλά και σε αρκετούς ειδικευμένους οργανισμούς των Η.Ε.

Το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο αποτελεί έναν από τους πιο μεγάλους «υπέρμαχους» του ανοιχτού πολυμερούς εμπορίου, ενώ, έχει καταφέρει να προσφέρει αρκετά στο άνοιγμα των παγκόσμιων αγορών.

Ακόμη- το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο προσφέρει ένα πολύ μεγάλο εύρος υπηρεσιών στα μέλη του.

Οι υπηρεσίες αυτές έχουν να κάνουν με τραπεζικές τεχνικές για την φορολόγηση, το δίκαιο του ανταγωνισμού, τις μεταφορές και-τέλος- το περιβάλλον.

Εξειδικευμένο τμήμα του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου αποτελεί το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, το οποίο είναι ένας μη Κερδοσκοπικός Οργανισμός, ο οποίος ιδρύθηκε, το 1981.

Κυρίαρχος στόχος, την περίοδο ίδρυσης του Οργανισμού, ήταν, να αποτελέσει ο Οργανισμός αυτός ένα «ανάχωμα» στον αγώνα, ενάντια σε όλες τις μορφές θαλάσσιων εγκλημάτων.

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός- ο σημαντικότερος ναυτιλιακός Οργανισμός-, μέσω ψηφίσματός του, ειδοποιεί όλους τους εμπλεκόμενους φορείς της Ναυτιλίας (τις κυβερνήσεις, τις οργανώσεις και τις επιχειρήσεις), να συμβάλλουν στην «ανταλλαγή πληροφοριών» με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο. Στόχος η διατήρηση και η ανάπτυξη συντονισμένων δράσεων, για την καταπολέμηση της «απάτης», που σχετίζεται με τις θάλασσες.

Ακόμη, το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, για να επιτύχει το στόχο του αυτό, συμμετέχει -ως παρατηρητής- στην Interpol και έχει και μνημόνιο συνεργασίας με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τελωνείων.

Πιο συγκεκριμένα- το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο έχει -ως βασική αποστολή- την προστασία της ακεραιότητας του Διεθνούς εμπορίου, προσπαθώντας-πάντα- να εντοπίσει και να περιορίσει την απάτη και τις αθέμιτες πρακτικές που σχετίζονται με τη θάλασσα και τη Ναυτιλία.

Ο Οργανισμός αυτός έχει καταφέρει να χρησιμοποιήσει την γνώση για τον Κλάδο της Ναυτιλίας, την εμπειρία και την πρόσβαση ,σε ένα μεγάλο αριθμό «επαφών», σε ολόκληρο τον πλανήτη, ούτως ώστε να εντοπίζει τις απάτες , τις νέες τακτικέςεξαπάτησης αλλά και νέες πιθανές απειλές για το Διεθνές εμπόριο.

Οι ερευνητές του Οργανισμού συγκεντρώνουν πληροφορίες ,από διάφορες πηγές, ενώ εκπονούν και έρευνες ,παρέχοντας στα μέλη του, έγκυρες πληροφορίες και συμβουλές ,για το πώς μπορούν να αποφύγουν τις απειλές αλλά και πώς να μειώσουν την έκθεσή τους σε αυτές.

Ο Οργανισμός έχει καταφέρει ,κατά τη διάρκεια των ετών που λειτουργεί, να ανατρέψει πολλές «προσπάθειες εξαπάτησης» και να«προσφέρει», στη Ναυτιλία, αλλά και –γενικότερα- στον Κλάδο του εμπορίου, πολλά εκατομμύρια δολάρια.

Ο Οργανισμός (πέρα από την προσπάθεια που έχει κάνει ενάντια στις θαλασσιές απάτες και αμέλειες) έχει ,ως δευτερεύοντα στόχο, την «εκπαίδευση» της ευρύτερης Ναυτιλιακής κοινότητας. Για το σκοπό αυτό, το Γραφείο προσφέρει μια «τακτική» σειρά μαθημάτων αλλά και προγραμμάτων κατάρτισης ,μέσα από ένα πολύ μεγάλο εύρος γνωστικών αντικειμένων.

Επίσης, προσφέρει και εξατομικευμένες συμβουλευτικές υπηρεσίες ,στους τομείς της Ναυτιλίας και της ασφάλειας των λιμένων.

Ένας από τους Τομείς ,στους οποίους εξειδικεύεται το Γραφείο, είναι η καταστολή της πειρατείας, ένα φαινόμενο που έχει απασχολήσει –ιδιαίτερα-,τα τελευταία χρόνια, τη Διεθνή κοινότητα (αφού τα κρούσματα πειρατείας έχουν αυξηθεί).

Τα αυξημένακρούσματα πειρατείας, ώθησαν το Γραφείο να ιδρύσει το «Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας», το 1992.

Το συγκεκριμένο «Κέντρο» έχει -ως έδρα- την Κουάλα Λουμπόρ της Μαλαισίας, όπου υπάρχει ένα κέντρο επιχειρήσεων, το οποίο είναι υπεύθυνο 24 ώρες το εικοσιτετράωρο, να επιτηρεί όλες τις θαλάσσιες οδούς, να αναφέρει- τυχόν- πειρατείες και να έχει άμεση επαφή ,με τις δικτικές αρχές, ούτως ώστε να αναφέρει τυχόν «παρόμοια» περιστατικά.

Όπως αναφέρει η ίδια η Οργάνωση²⁷, το συγκεκριμένο «Κέντρο» ήρθε για να καλύψει το«κενό» των τοπικών και διεθνών δικτικών αρχών.

²⁷ Βλέπε σχετικά <https://www.icc-ccs.org/piracy-reporting-centre>

Όπως υποστηρίζει ο Οργανισμός, προ του 1992, ούτε το πλήρωμα ,αλλά, ούτε και οι ιδιόκτητες των πλοίων είχαν κάπου να «στραφούν», σε περίπτωση που τα πλοία τους δέχονταν επίθεση, πειρατεία, ομηρία ή οιαδήποτε άλλη απειλή.

Το ίδιο το «Κέντρο» αποτελεί και αυτό έναν μη Κυβερνητικό Οργανισμό ,που έχει ως κύριο στόχο την ευαισθητοποίηση για περιοχές υψηλού κινδύνου αναφορικά με τον Κλάδο της Ναυτιλίας.

Το συγκεκριμένο «Κέντρο» λειτουργεί ως ένα ενιαίο σημείο «επαφής»,για τους πλοιάρχους, σε όλο τον κόσμο, των οποίων τα πλοία έχουν δεχτεί επίθεση.

Το «Κέντρο» λαμβάνει όλες τις πιθανές πληροφορίες και τις μεταφέρει –άμεσα- σε τοπικές υπηρεσίες.

Παράλληλα- οι πληροφορίες μεταδίδονται –πάλι άμεσα- σε όλα τα πλοία που βρίσκονται σε επίθεση.

Το «Κέντρο» μοιράζεται πληροφορίες με τον ΔΝΟ, με Κυβερνητικούς, Διακυβερνητικούς Οργανισμούς αλλά και με «υπηρεσίες επιβολής του Νόμου», ούτως ώστε το φαινόμενο της πειρατείας να καταστεί «εμφανές» αλλά και να μειωθούν οι επιπτώσεις από αυτό.

Το «Κέντρο» παρέχει όλες αυτές τις υπηρεσίες του δωρεάν ενώ«χρηματοδοτείται»-αποκλειστικά και μόνο- από δωρεές.

Εκτός από το «Κέντρο Αναφοράς Πειρατείας» ,που (όπως είδαμε) έχει άμεση σύνδεση με το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο, υπάρχουν-ακόμη- δυο επιμέρους Γραφεία, τα οποία ασχολούνται με συγκεκριμένες «λειτουργίες διερεύνησης», καθώς –επίσης- και το «Fraudnet».

Το «Fraudnet»είναι μια Υπηρεσία που αποτελείται από δικηγόρους, οι οποίοι ειδικεύονται σε εμπορικά αδικήματα.

Τα «επιμέρους γραφεία» του Επιμελητηρίου βρίσκονται σε στενή συνεργασία μεταξύ τους, π.χ. το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο έχει συνεργαστεί -αρκετές φορές- με το «counterfeiting intelligence bureau» αλλά και με το «financial investigation bureau»για να συλλέξει στοιχεία και να διερευνήσει καταστάσεις που συνδέονται – άμεσα- με τη Ναυτιλία.

Το«counterfeiting intelligence bureau» ιδρύθηκε ,το 1985, ως εξειδικευμένο Γραφείο του Διεθνούς Εμπορικού Επιμελητηρίου.

Ο λόγος ίδρυσης του συγκεκριμένου Γραφείου ήταν η «αντιμετώπιση» των φαινομένων παραχάραξης και πλαστογραφίας-τα οποία είχαν αρχίσει να αποτελούν το ταχύτερα αναπτυσσόμενο οικονομικό έγκλημα ,σε παγκόσμια κλίμακα.

[Είναι γεγονός ότι τα δύο αυτά οικονομικά εγκλήματα είναι ικανά να επηρεάσουν τόσο τις «ανεπτυγμένες» όσο και τις «αναπτυσσόμενες» χώρες και να θέσουν σε κίνδυνο αρκετές επενδυτικές κινήσεις].

Στην «εξάπλωση» της παραχάραξης και της πλαστογραφίας έχει συμβάλλει – ιδιαίτερα- η τεχνολογική πρόοδος.

Τη σημερινή εποχή, μπορεί να συναντήσουμε προϊόντα –«μη αυθεντικά»- αρκετών κατηγοριών,όπως ρούχα και φαρμακευτικά σκευάσματα αλλά και ανταλλακτικά αυτοκινήτων.

Το παρόν Τμήμα προσπαθεί να προστατέψει τον κλάδο της Ναυτιλίας ,από ζημιές που προκαλεί η παραχάραξη, προβαίνοντας στις παρακάτω ενέργειες:

- Συλλογή πληροφοριών
- Διεξαγωγή μυστικών ερευνών
- Παροχή εξειδικευμένων εμπειρογνομόνων

Το επόμενο Γραφείο, το «financial investigation bureau», ιδρύθηκε -ως απάντηση- στην αυξανόμενη πολυπλοκότητα του χρηματοπιστωτικού συστήματος, το οποίο αρκετές φορές αποτελεί «εργαλείο», για την διάπραξη οικονομικών εγκλημάτων.

[Χαρακτηριστικά παραδείγματα αποτελούν το ξέπλυμα βρώμικου χρήματος αλλά και η «χρηματοδότηση» της τρομοκρατίας].

Έχει μέλη(εφόσον αποτελεί έναν μη Κερδοσκοπικό Οργανισμό), Διεθνείς τράπεζες, εθνικές εποπτικές αρχές και διωκτικές αρχές, που εξειδικεύονται στα οικονομικά εγκλήματα.

Μερικές από τις υπηρεσίες που προσφέρει το παρόν Γραφείο είναι οι ακόλουθες:

- Χρηματοπιστωτικά μέσα και αναλύσεις χρηματοπιστωτικών προϊόντων
- Έρευνες διεθνών χρηματοπιστωτικών εγκλημάτων και απατών
- Χρηματοπιστωτικούς ελέγχους και επανακτήσεις κεφαλαίων
- Παροχή εξειδικευμένων εμπειρογνομόνων αλλά και δικαστική υποστήριξη

- Ανάπτυξη της πρόληψης και ανίχνευσης απατών και οικονομικών εγκλημάτων

Πέραν των «Ανεξάρτητων Κέντρων» και των «επιμέρους Γραφείων», το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο, προσφέρει «υπηρεσίες διερεύνησης», σε επιχειρήσεις που δεν μπορούν ή δεν έχουν τη δυνατότητα ,να ερευνησουν εις βάθος, κάποιο«πολύπλοκο επεισόδιο» που αφορά τμήμα του θαλάσσιου εμπορίου.

Το Γραφείο- με το έμπειρο και εξειδικευμένο προσωπικό που έχει- μπορεί να αναλάβει κάποιο τέτοιο περιστατικό.

Κατά τη διάρκεια των χρόνων ίδρυσής του, έχει καταφέρει να διερευνήσει ένα πλήθος υποθέσεων ,που αφορούν περιπτώσεις θαλάσσιων απατών.

Οι επιχειρήσεις που μπορούν να απευθυνθούν σ' αυτό ,είναι όλο το ευρύ φάσμα επιχειρήσεων ,που εμπλέκονται με τη Ναυτιλία.

Οι ενδιαφερόμενοι μπορεί να είναι πλοιοκτήτες, διαχειριστές ασφαλιστικών επιχειρήσεων, μέχρι ακόμα και τράπεζες και υπηρεσίες «επιβολής νόμου».

Οι «περιπτώσεις», που μπορεί να αναλάβει το Γραφείο, είναι πάρα πολλές.

Αρχικά- μπορεί να προβεί σε εντοπισμό περιουσιακών στοιχείων ,μέσω συγκεκριμένων διαδικασιών. Μπορεί να «αποκαταστήσει» περιουσιακά στοιχεία για Ναυτιλιακές εταιρίες, ναυλωτές ,ακόμη και δικηγόρους. Επίσης- μπορεί να διερευνήσει και να βρει «λύσεις»,σε περιπτώσεις απάτης,σχετικές με φορτία πλοίων ή κλοπής τους.

Υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις όπου ο δικαιούχος ενός εμπορεύματος μπορεί να μην δεχτεί την παραλαβή του.

Το Γραφείο μπορεί να διερευνήσει αυτές τις περιπτώσεις(έχοντας τεράστια πείρα) και να φανεί χρήσιμο σε φορτωτικές εταιρίες, παραλήπτες, ναυλομεσίτες, Ναυτιλιακές εταιρίες αλλά και σε δικηγόρους (που εξειδικεύονται στο Ναυτικό Δίκαιο).

Μια –ακόμη- δραστηριότητα ,που μπορεί να αναλάβει το Γραφείο, είναι οι απάτες που αφορούν ναυλοσύμφωνα αλλά και οι αποκλίσεις από αυτά.

Το Γραφείο μπορεί να διερευνήσει -με επιτυχία(όπως έχει δείξει αρκετές φορές), όλα τα προβλήματα που ενδέχεται να προκύψουν -όταν δεν πληρούνται οι όροι του ναυλοσυμφώνου ή όταν το πλοίο και το φορτίο ,το οποίο μεταφέρει, αποκλίνουν των σκοπών του ταξιδιού.

Το Γραφείο μπορεί να προβεί σε μια λεπτομερή καταγραφή του «γιατί», αλλά και, το ποιος, είναι υπεύθυνος, για την απάτη ή την απόκλιση ,από τους όρους του ναυλοσυμφώνου.

Μια αρκετά σημαντική διαδικασία στην οποία μπορεί να φανεί χρήσιμο το Γραφείο είναι η ανάκτηση χρεών.

Το έμπειρο προσωπικό του Γραφείου είναι «εξοικειωμένο», με διάφορες μορφές χρεών, όπως με τις παρακάτω:

- Ανεξόφλητες απαιτήσεις υπερημερίας
- Διαιτητικές αποφάσεις
- Hire payments
- Freight balances
- Χρέη από προμήθειες καυσίμων

Το πρόβλημα , αναφορικά με τη συλλογή των χρεών, είναι ότι ,αρκετές εταιρίες συχνά ανήκουν σε κάποια εταιρία «off-shore» ή δραστηριοποιούνται- μέσω τρίτων- σε τρίτες χώρες, γεγονός που κάνει αρκετά δύσκολη τη συλλογή των χρεών από μια «μεμονωμένη» εταιρία.

Το Γραφείο ,συνδυάζοντας άρτιους διαύλους επικοινωνίας, αλλά και διάφορες τεχνικές, καταφέρει να ασκεί πίεση στους οφειλέτες.

Το αποτέλεσμα είναι, το Γραφείο να βρίσκεται -σχεδόν πάντα- σε θέση να ανακτήσει ανεξόφλητα χρέη (για τα μέλη του) όταν λειτουργεί για λογαριασμό τους.

Ακόμη, το Γραφείο προσφέρει μια πλειάδα δραστηριοτήτων όπως-ενδεικτικά- τις εξής:

- Η διερεύνηση για ύποπτα εμπορεύματα και απώλειες (συνήθως σε αυτές τις περιπτώσεις λειτουργεί για λογαριασμό ασφαλιστικών εταιριών)
- Εκπόνηση ερευνητικών έργων για λογαριασμό Ναυτιλιακών εταιριών
- Εκτιμήσεις κινδύνου και ασφάλειας για Ναυτιλιακές εταιρίες
- Έρευνες για διακίνηση ναρκωτικών
- Εντοπισμό εμπορευμάτων- θαλάσσιων και μη

Το Γραφείο μπορεί –ακόμη- να προσφέρει ,στα μέλη του, υπηρεσίες που μπορεί να φανούν χρήσιμες στην επισκευή ή αγορά ενός πλοίου.

Πιο συγκεκριμένα, το Γραφείο έχει τη δυνατότητα να εξετάσει το «ιστορικό» ενός πλοίου ,μετά –βέβαια- από αίτηση κάποιου μέλους, παρέχοντας σε αυτό, μια σαφή και περιεκτική έκθεση -η οποία είναι ικανή να βοηθήσει στο να προσδιορίσει (το μέλος του γραφείου που ζήτησε την έρευνα),αν το συγκεκριμένο πλοίο είναι αυτό που ταιριάζει στις ανάγκες του.

Οι «εκθέσεις» του Γραφείου δεν παρέχουν –μόνο- τις απαραίτητες πληροφορίες, σχετικά με τις διαστάσεις του πλοίου ,αλλά, δίνουν και μια σαφή ανάλυση του προηγούμενου ιδιοκτησιακού καθεστώτος, του Τομέα στον οποίο δραστηριοποιούταν, στο παρελθόν, αλλά και των εμπορικών δραστηριοτήτων, που έχει εκτελέσει,και αρκετές ακόμη πληροφορίες που μπορούν να φανούν χρήσιμες ,στο να προσδιορίσει-το μέλος του Γραφείου- αν, το συγκεκριμένο πλοίο ή η εταιρία στην οποία ανήκει, είναι τα κατάλληλα για την εργασία που θέλει να εκτελέσει.

Οι «εκθέσεις» πλοίων ,που παρέχει το Γραφείο, μπορούν να φανούν χρήσιμες,στην εξοικονόμηση χρόνου και χρήματος, αλλά και να σώσουν το ενδιαφερόμενο μέλος, από τυχόν κακοτοπιές.

Η μεγάλη Βάση Δεδομένων ,που έχει στην κατοχή του, το Γραφείο, μπορεί να αποτελέσει ένα πολύ χρήσιμο εργαλείο στα χέρια των μελών του.

Η συγκεκριμένη Βάση παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες ,σχετικά με –χιλιάδες- ενεργά -και μη- πλοία, ιδιοκτήτες, διαχειριστές και εταιρίες ναύλωσης ,από το 1981(τη χρονολογία ίδρυσης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Γραφείου).

Αναφορικά με τα πλοία, το Γραφείο παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες ,σχετικά με τον τελευταίο Κρατικό έλεγχο, που έγινε σ'αυτά, με τα ατυχήματα,αλλά και τις πρόσφατες ενέργειες των Ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες μπορούν να δώσουν στοιχεία για τις μελλοντικές «κινήσεις» των -εν λόγω- εταιριών.

Η συγκεκριμένη Βάση Δεδομένων μπορεί να παρέχει πολύ χρήσιμες πληροφορίες σε κάποιον ,που θέλει να ελέγξει μια συναλλαγή, καθώς επίσης και να συνδράμει στις έρευνες ,που μπορεί να αφορούν ύποπτες δραστηριότητες, τόσο αναφορικά με εταιρίες, όσο και αναφορικά με ιδιώτες.

Είναι δυνατόν, μέσα από τη Βάση-αυτή- Δεδομένων, να ανακύψουν και πληροφορίες για κάποια «συμπαιγνία»-μεταξύ εταιριών- ή για τυχόν εικονική παύση μια εταιρίας ή πλοίου μέσω αλλαγής ονόματος(είτε του πλοίου είτε της εταιρίας).

Μια –ακόμη- από τις σημαντικές υπηρεσίες ,που παρέχει το Γραφείο, είναι η λεπτομερής και εξειδικευμένη διερεύνηση στοιχείων των εταιριών.

Συγκεκριμένα, το Γραφείο αναλαμβάνει διεξοδικές έρευνες ,όσον αφορά Ναυτιλιακές εταιρίες, για λογαριασμό κάποιου μέλους που θέλει να «εμπλακεί», σε εμπορικές δραστηριότητες, με την -υπό διερεύνηση- εταιρία. Η συγκεκριμένη διαδικασία χρειάζεται-ωστόσο- τη διάθεση αρκετών πόρων, τεχνογνωσίας αλλά και αρκετού χρόνου, πράγματα που μπορεί να μην μπορεί να διαθέσει κάποια Ναυτιλιακή εταιρία, που είναι μέλος του Γραφείου.

Το Γραφείο ,κάνοντας χρήση των τεράστιων «επαφών» του ,αλλά και του δικτύου του, μπορεί να ανακαλύψει όλες τις «ζωτικές» πληροφορίες. Οι πληροφορίες-αυτές-,που μπορεί να δώσει η συγκεκριμένη έρευνα του Γραφείου, είναι ακριβείς πληροφορίες για μετόχους της εταιρίας, μετοχικό κεφάλαιο , λεπτομέρειες για συνδεδεμένες εταιρίες και πολλές άλλες κρίσιμες ή / και εξειδικευμένες πληροφορίες ,που μπορεί να ζητήσει να μάθει το κάθε μέλος.

Στις «Υπηρεσίες Διερεύνησης», που προσφέρει το Γραφείο, μπορεί να προστεθεί και η πιστοποίηση εμπορικών εγγράφων.

Οι περισσότερες περιπτώσεις απατών αφορούν πλαστά ή ψευδή εμπορικά ή «μεταφορικά» έγγραφα.

Οι συγκεκριμένες περιπτώσεις αποτελούν ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της Διεθνούς Κοινότητας συναλλαγών.

Σε αυτές τις απάτες μπορούν να βρεθούν «μπλεγμένοι»: χρηματοπιστωτικά ιδρύματα, έμποροι, ασφαλιστικές εταιρίες, ναυτικοί πράκτορες, μεσάζοντες και Ναυτιλιακές εταιρίες.

Ένα πλαστό έγγραφο μπορεί να έχει ,σαν αποτέλεσμα, μια τράπεζα να δώσει χρηματοδότηση ,σε μια εμπορική ή ασφαλιστική εταιρία, να χορηγήσει κάλυψη σε ένα πλοίο ή / και αποζημίωση.

Πλαστά έγγραφα μπορεί να είναι –σχεδόν- όλα τα έγγραφα, τα οποία εμπλέκονται σε Ναυτιλιακές Διαδικασίες, όπως -για παράδειγμα- τα «CRM», τα «FCR» και άλλα.

Το Γραφείο ,λοιπόν, αναλαμβάνει ,για όλα τα μέλη του, μέσω του σύγχρονου τμήματος πληροφορικής, που διαθέτει, να ανακαλύψει πολλές τέτοιες απάτες ,με ψεύτικα έγγραφα.

Διεξάγει, δε, πολλούς και ανεξάρτητους Έλέγχους σε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη που μπορεί να αναφέρονται στα έγγραφα αυτά, με στόχο να καθοριστεί –επακριβώς- η γνησιότητα του εγγράφου.

Τέλος, το Γραφείο μπορεί ,μέσω της τεράστιας εμπειρίας που έχει, να παρέχει Εμπειρογνώμονες σε δικαστήρια αλλά και βοήθεια ,σε διωκτικές αρχές, ούτωςώστε να αποκαλυφθούν ενοχοποιητικά στοιχεία για κάποια υπόθεση.

Επίσης, το Γραφείο διαθέτει -για τις εν λόγω «λειτουργίες»- ειδική υπηρεσία «Υποστήριξης Ασκήσεων Προσφυγής», που έχει καταφέρει ,στα χρόνια λειτουργίας της, να συνδράμει στη σύλληψη και τη φυλάκιση πολλών απατεώνων.

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Γραφείο αποτελεί έναν Οργανισμό -με μέλη από όλο τον κόσμο, εξειδικευμένο προσωπικό, με στήριξη ,από τις επιχειρήσεις του Κλάδου, αλλά και με αρκετές «επαφές» ανά τον κόσμο.

Το «αποτέλεσμα»- είναι- να κατέχει τη θέση της αρχαιότερης Ανεξάρτητης Εποπτεύουσας Αρχής που ασχολείται με την καταπολέμηση του εγκλήματος- κατά του εμπορίου, σε παγκόσμια κλίμακα.

6.4 ITF

Η ITF είναι Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών ,οι οποίοι απασχολούνται στον Κλάδο των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης και της Ναυτιλίας.

Στη Συνδικαλιστική Ομοσπονδία αυτή- μπορούν να γίνουν μέλη, όλα τα Συνδικάτα ,που δραστηριοποιούνται ,στον συγκεκριμένο Κλάδο.

Μέλη της- μέχρι στιγμής- είναι 700 Σωματεία, τα οποία εκπροσωπούν (περίπου) 4,5 εκατομμύρια εργαζόμενους, από (περίπου) 150 χώρες.

Η ITFέχει την έδρα της ,στο Λονδίνο, ενώ, παράλληλα, διατηρεί και αρκετά Περιφερειακά Γραφεία ,τα οποία βρίσκονται στο Ναϊρόμπι, στο Τόκιο, στο Νέο Δελχί, στο Ρίο ντε Τζανέιρο, στη Μόσχα καιστις Βρυξέλλες.

Ιδρύθηκε ,το 1896,(στο Λονδίνο), από μια μεγάλη ομάδα ναυτικών και λιμενεργατών(οι οποίοι ηγούνταν των τοπικών Συνδικαλιστικών Σωματείων). Αυτοί αντελήφθησαν την αξία της Διεθνούς Οργάνωσης των εργατών, για να οργανωθούν

ενάντια στους απεργοσπάστες, που εκείνη την περίοδο αποτελούσαν τεράστιο πρόβλημα.

Σήμερα- η Οργάνωση καταφέρει να «οργανώνει» εργαζομένους σε πλοία, λιμάνια, σιδηρόδρομους, σε οδικές, εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές , στην αλιεία, στον τουρισμό αλλά και στην Πολιτική Αεροπορία.

Οι στόχοι της ITF, αναφέρονται -λεπτομερώς- στο Σύνταγμα της Ομοσπονδίας, και είναι οι παρακάτω:

- Η προώθηση του σεβασμού των Συνδικαλιστικών και των ανθρωπίνων δικαιωμάτων ανά τον κόσμο
- Το να προβαίνει σε ενέργειες που προωθούν την κοινωνική ειρήνη και δικαιοσύνη ,καθώς και, την οικονομική πρόοδο
- Το να βοηθά τις επιμέρους Συνδικαλιστικές Οργανώσεις ,στην υπεράσπιση των συμφερόντων των μελών
- Το να προσφέρει υπηρεσίες διερεύνησης και πληροφόρησης στα μέλη της
- Το να προσφέρει βοήθεια στη μεταφορά των εργαζομένων- μελών της που αντιμετωπίζουν δυσκολίες

Οι στόχοι και οι δραστηριότητες, που αναφέρονται, στο-παραπάνω Σύνταγμα, μπορούν να συνοψιστούν σε τρεις κύριες κατηγορίες οι οποίες είναι οι :

- Αντιπροσώπευση
- Πληροφορίες
- Έμπρακτη αλληλεγγύη

Η ITF καταφέρει να εκπροσωπεί τα συμφέροντα των μελών της ,στον Τομέα των μεταφορών, υπερασπιζόμενη τα δικαιώματά τους ,αλλά και, λαμβάνοντας αποφάσεις, οι οποίες επηρεάζουν –άμεσα- την απασχόληση, τις συνθήκες εργασίας και την ασφάλεια.

Επίσης, συνεργάζεται –άμεσα- με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας, το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, με στόχο τη συνεργασία, για την υπεράσπιση των δικαιωμάτων και των συμφερόντων των μελών του.

Μια –ακόμη- από τις καίριες λειτουργίες της ITFείναι η παροχή συμβουλών στα Συνδεδεμένα Συνδικάτα.

Υπάρχει μεγάλη εξειδίκευση στην παροχή πληροφοριών ,που σχετίζονται με τις εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών,σε ολόκληρο τον κόσμο. ΗITF έχει δημιουργήσει και διατηρήσει ένα Ειδικό Τμήμα ,το οποίο παρέχει υπηρεσίες ενημέρωσης/εκπαίδευσης και το οποίο είναι προσανατολισμένο, στην ανάπτυξη ισχυρών και δημοκρατικών Συνδικάτων²⁸.

Η ITF είχε,επίσης, καταφέρει να παρέχει «αλληλεγγύη» σε όλα τα Συνδεδεμένα Συνδικάτα ,όταν υπήρχε περίπτωση σύγκρουσης,είτε με τους εργοδότες ,είτε με τις - κατά τόπους- κυβερνήσεις .

Υπάρχει μια ευρεία γκάμα Δραστηριοτήτων ,στις οποίες προβαίνει ηITF,όταν κάποιιο Συνδικάτο χρειάζεται την στήριξή της: προβαίνει σε «μηνύματα διαμαρτυρίας», διαδηλώσεις, άσκηση πολιτικής πίεσης, κινητοποιεί απεργίες, μποϊκοτάζ και πολλές άλλες-ακόμη- δραστηριότητες.

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα κινητοποίησης της ITF ήταν η Παγκόσμια Εκστρατεία για τη Ναυτιλιακή βιομηχανία ,σε περιπτώσεις όπου πλοιοκτήτες χρησιμοποιούσαν FOCs(για να μπορούν να ξεφεύγουν από την εθνική Νομοθεσία αλλά και από αρκετές Εθνικές Συνδικαλιστικές Οργανώσεις).

Η Ομοσπονδία έχει ξεκαθαρίσει την αντίθεσή της με το θεσμό των«σημαίων ευκαιρίας» ,εδώ και 50 χρόνια.

[Οι «σημαίες ευκαιρίας» δίνουν τη δυνατότητα ,στους πλοιοκτήτες, να εγγράφουν τα πλοία τους ,στο Κράτος της σημαίας, και να απολαμβάνουν χαμηλή φορολογία και ευνοϊκές ρυθμίσεις ,σε αντίθεση με τις δικές τους χώρες.

Τις περισσότερες φορές, δεν υπάρχει καμία πραγματική σχέση μεταξύ του Κράτους σημαίας και του πλοιοκτήτη.

Η πιο γνωστή «σημαία ευκαιρίας» είναι αυτή του κράτους του Παναμά,αφού το συγκεκριμένο Κράτος έχει το μεγαλύτερο μητρώο με καταχωρημένα πλοία στον κόσμο].

Ακόμα- η ITFκαταφέρει να «συντονίσει» τα συμμετέχοντα Σωματεία για να ανταλλάσουν πληροφορίες αλλά και για να χαράζουν κοινές στρατηγικές.

Αυτό το επιτυγχάνει, διεξάγοντας μεγάλα Διεθνή Συνέδρια ,τα οποία καταφέρουν να συνενώσουν όλα τα συμμετέχοντα Σωματεία. Στα Συνέδρια αυτά, δημιουργούνται

²⁸ Βλέπε σχετικά στο ITF Handbook, 2:1 Overview

«Ειδικές Ομάδες Εργασίας», οι οποίες ασχολούνται με συγκεκριμένα τεχνικά ζητήματα, που αφορούν τον Κλάδο.

Στο πλαίσιο του συντονισμού των εργαζομένων του Κλάδου, «εντάσσεται» και η «Αλληλεγγύη», που δείχνει η ITF, για τα συνεργαζόμενα Σωματεία.

Η Διεθνής υποστήριξη που παρέχει η ITF, μέσω των ενεργειών που αναφέρθηκαν ανωτέρω, καταφέρει να βοηθήσει ουσιαστικά αρκετά Συνδικάτα ,σε όλο τον κόσμο.

Οι πιο σημαντικές δράσεις «Αλληλεγγύης», που αναλαμβάνει η Ομοσπονδία, είναι οι Παγκόσμιες Εκστρατείες (όπως αυτή που σχετιζόταν με τις «σημαίες ευκαιρίας»).

Η Ομοσπονδία, ακόμη, έχει διεξάγει σημαντικές και επιτυχημένες Εκστρατείες, τόσο όσον αφορά την ασφάλεια των εργαζομένων στους σιδηροδρόμους ,όσο και για τους λιμενεργάτες ,που αγωνίζονταν κατά του «σπασίματος» των εργατικών Συνδικάτων τους.

Πέραν αυτών των δράσεων, η Ομοσπονδία έχει και παράλληλο στόχο να διατηρεί τα Συνδεδεμένα Σωματεία ,σε όλο τον κόσμο ,ενημερωμένα για τις εξελίξεις που έχουν αντίκτυπο στις τοπικές ή εθνικές δραστηριότητες τους.

Η ITF αναλαμβάνει –επίσης- να παρέχει αναλύσεις και πληροφορίες ,σχετικά με τον Κλάδο, στα M.M.E., προσπαθώντας να ευαισθητοποιήσει την κοινή γνώμη ,για πολιτικές που μπορεί να πλήττουν τους εργαζόμενους του Κλάδου.

Με στόχο τη γενικότερη πληροφόρηση ,αναφορικά με τον Κλάδο, η Ομοσπονδία προχωρά ,στην έκδοση ενός Τριμηνιαίου Περιοδικού, το οποίο ονομάζει «Transport International» ενώ- παράλληλα -διατηρεί ένα πολύ ενημερωμένο website που μπορεί να πληροφορήσει το ευρύ κοινό για τις τρέχουσες δραστηριότητες της Ομοσπονδίας.

Εκτός από την πληροφόρηση και την προώθηση της ευαισθητοποίησης, η ITF «καλείται» να προωθήσει τα συμφέροντα των εργαζομένων ,σε όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς ,σχετικά με θέσεις εργασίας, συνθήκες απασχόλησης ή ασφάλεια των εργαζομένων του κλάδου.

Εδώ- πρέπει να αναφέρουμε ότι η Οργάνωση διοικείται ,από τα Συνδεδεμένα Σωματεία, που αποτελούν και μέλη.

Η «χάραξη της βασικής πολιτικής» γίνεται ,από το Κογκρέσο της Ομοσπονδίας, το οποίο συνεδριάζει ,κάθε τέσσερα χρόνια.

Το κάθε Συνδεδεμένο Σωματείο έχει δικαίωμα να στείλει αντιπροσώπους για τις ψηφοφορίες, που διεξάγει το Κογκρέσο.

Στις ψηφοφορίες αυτές εκλέγονται οι:

- Ο Πρόεδρος και οι πέντε Αντιπρόεδροι (οι τέσσερις πρέπει να ανήκουν σε διαφορετική γεωγραφική περιοχή και ένας εκ των Αντιπροέδρων πρέπει να είναι γυναίκα)
- Ο Γενικός Γραμματέας ,ο οποίος είναι αποκλειστικά υπεύθυνος της Γραμματείας της Ομοσπονδίας
- Η Εκτελεστική Επιτροπή, η οποία απαρτίζεται από σαράντα εκπροσώπους, από τα Συνδεδεμένα Σωματεία(το συγκεκριμένο Σώμα συνεδριάζει δύο φορές το χρόνο και έχει τη συνολική εποπτεία της Ομοσπονδίαςγια κάθε τέσσερα χρόνια)

Η χρηματοδότηση της Οργάνωσης και των γενικών της δραστηριοτήτων γίνεται από τις συνδρομές των Συνδεδεμένων Σωματείων.

Το μέγεθος της συνδρομής του κάθε Σωματείου εξαρτάται ,από την συμμετοχή που έχει .

Οι πόροι ,που εξασφαλίζονται ,από τις συνδρομές των μελών της Ομοσπονδίας, χρησιμοποιούνται, για την προώθηση των δραστηριοτήτων «Αλληλεγγύης», αλλά και για την υποστήριξη των -κατά τόπους- Σωματείων, που μπορεί να έχουν ανάγκες.

Η συγκεκριμένη Συνδικαλιστική Ομοσπονδία έχει καταφέρει να βοηθήσει -σημαντικά- τον επαγγελματικό κλάδο των ναυτικών.

Από το 1896 μέχρι και σήμερα, έχει καταφέρει να βοηθήσει αλλά και να εκπροσωπήσει τα συμφέροντα των ναυτικών, σε ολόκληρο τον κόσμο.

Η Ομοσπονδία αριθμεί –περίπου- 600.000 μέλη ,τα οποία εργάζονται ως ναυτικοί, ενώ προσπαθεί να βελτιώσει τις συνθήκες εργασίας τους, χωρίς ωστόσο να λαμβάνει υπόψη την εθνικότητά τους και παράλληλα, προσπαθεί να ρυθμίσει –επαρκώς- τον Ναυτιλιακό Κλάδο ,όσον αφορά την προστασία των συμφερόντων και των δικαιωμάτων των μελών του.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Όπως τονίστηκε, σε όλη την Εργασία, η συμβολή των Διεθνών Κυβερνητικών και μη Οργανισμών είναι ιδιαίτερα σημαντική ,όσον αφορά την εξέλιξη και την πορεία της Ναυτιλίας.

Από το τέλος του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, είχε αρχίσει να γίνεται ξεκάθαρο, ότι θα έπρεπε να τεθούν «ουσιώδεις» Κανόνες στον Κλάδο της Ναυτιλίας.

Κάτι τέτοιο-ωστόσο- άρχισε να γίνεται εφικτό ,μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ,όταν ξεκίνησαν να «συστήνονται» οι πρώτοι Διεθνείς Οργανισμοί -όπως ο ΟΗΕ- και όταν η Ναυτιλία άρχισε να «σχηματοποιείται», με στόχο, την ικανοποίηση των σύγχρονων αναγκών.

Οι Διεθνείς Οργανισμοί έχουν- ξεκάθαρα και ιδιαιτέρως- συμβάλλει στη διαμόρφωση της Ναυτιλίας ,και, ειδικά, στη σύγχρονη μορφή της.

Το πιο σημαντικό που έχουν πετύχει ,όμως, είναι η διαμόρφωση του Νομικού πλαισίου που περιβάλλει την Ναυτιλία.

Ωστόσο, ο αριθμός των δρώντων, στον Κλάδο αυτό, καθώς και, το τεράστιο εύρος πεδίων ,που εμπλέκεται στη διαμόρφωση του θεσμικού πλαισίου του, είναι πιθανό να δημιουργήσει κάποιες «καταστάσεις» που μπορεί να αποβούν επικίνδυνες ,γι' αυτόν.

Οι «καταστάσεις» αυτές ,όπως μας περιγράφει ο κ. Ψαραύτης²⁹, είναι οι εξής:

- Ένα «πολύχρωμο μωσαϊκό» Κανόνων
- Ένας υπερβολικός αριθμός Κανονισμών
- Αρκετές «επικαλύψεις» μεταξύ Κανονισμών
- Αντιφάσεις στους Κανονισμούς
- Αρκετά κενά στους Κανονισμούς

Γίνεται, λοιπόν, εύκολα αντιληπτό ότι -οι ανωτέρω «καταστάσεις»- είναι ικανές να μειώσουν την «ανταγωνιστικότητα» του κλάδου ,λόγω της «πλεονάζουσας» Νομοθεσίας.

²⁹ΨαραύτηςΝ., Η ασφάλεια ως παράγοντας ποιότητας στις θαλάσσιες μεταφορές, άρθρο στα Ναυτικά Χρονικά, 2003

Η έλλειψη ενός ολοκληρωμένου «Πλαισίου Ασφάλειας» δημιουργεί «πιθανότητες» κενών και ελλείψεων ,που μπορεί να έχουν αρνητικές συνέπειες ,για τον Κλάδο.

Ειδικότερα , το θεσμικό/ Νομικό Πλαίσιο ,που διέπει τη Ναυτιλία, συνίσταται σε μια πληθώρα Νόμων, Συμβάσεων, Κανονισμών, Οδηγιών, Μνημονίων, Ψηφισμάτων, Πρωτοκόλλων, Προδιαγραφών, Υποδείξεων, Κωδικών, Πρακτικών που προσπαθούν να θέσουν Κανόνες , προδιαγραφές και να «αστυνομεύσουν» τις δράσεις που σχετίζονται με τη θάλασσα.

Σίγουρα, η πληθώρα των Κανονισμών ,που επιβάλλουν οι Διεθνείς Οργανισμοί, στον κλάδο της Ναυτιλίας, μπορεί να προκαλέσουν την «ασφυξία» του .

Δεν πρέπει-όμως- να ξεχνάμε, ότι η Ναυτιλία αποτελεί έναν τεράστιο Κλάδο και ένα δυναμικό περιβάλλον ,με Διεθνή χαρακτήρα. Άρα, είναι λογικό, το θεσμικό Πλαίσιο αλλά και οι πολιτικές (που διέπουν τη Ναυτιλία και τη ναυσιπλοΐα)να εξελίσσονται διαρκώς και οι Κανόνες ,που τίθενται, να έχουν παγκόσμια εμβέλεια.

Η Ναυτιλία ,όπως έχει διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια, αποτελεί –ίσως- τον πιο διεθνοποιημένο Κλάδο και την πιο διεθνοποιημένη βιομηχανία στον κόσμο.

Ο Κλάδος αυτός «κινείται» μέσα σε πιο απελευθερωμένα πλαίσια, σε σχέση με τους υπόλοιπους Τομείς της Διεθνούς οικονομίας.

Το πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα, είναι η Ναυτιλία tramp και οι ιδιαιτερότητες που εμφανίζει. Στην κατηγορία αυτή, μπορούμε να συναντήσουμε μια επιχείρηση (που δραστηριοποιείται στον κλάδο της Ναυτιλίας), η οποία έχει στον έλεγχο της ακόμα και ένα μόνο πλοίο. Το γεγονός αυτό, αυξάνει το αριθμό των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται ,σε έναν αριθμό, που τείνει να μεγαλώνει συνεχώς.

Η Ναυτιλία tramp ,εκτός του ότι αυξάνει τον αριθμό των δρώντων, γεννώντας νέες ανάγκες, δημιουργεί –παράλληλα- τεράστιες «ανταγωνιστικές δυνάμεις», στον Κλάδο.

Πλέον, ο οποιοσδήποτε ναυλωτής θέλει να πραγματοποιήσει μια μεταφορά, αναζητά το πλοίο εκείνο που του παρέχει το χαμηλότερο ναύλο.

Γίνεται –λοιπόν- εύκολα κατανοητό ότι, ο Κλάδος της Ναυτιλίας αναπτύσσεται συνεχώς και δημιουργεί «δυνάμεις», οι οποίες πρέπει και αυτές να τίθενται συνεχώς υπό τον έλεγχο των θεσμών.

Η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους και σημαντικότερους φορείς του κλάδου των μεταφορών. Αρκετά χρόνια τώρα- η δύναμη και η αναπτυξιακή

πορεία του Κλάδου, βασίζεται στις ανάγκες άλλων βιομηχανιών και –κυρίως- στις μεταφορικές τους ανάγκες καθώς και στην αυξημένη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα σε διάφορες χώρες.

Καθώς ο κλάδος της Ναυτιλίας είναι άμεσα συνδεδεμένος με τις μεταφορικές ανάγκες άλλων κλάδων αλλά και με τη ζήτηση για καταναλωτικά προϊόντα ,κατανοούμε ότι ,μια αύξηση ή μείωση του εμπορίου έχει άμεσο αντίκτυπο στην Εμπορική Ναυτιλία.

Περίπου το 80% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται ,μέσω θαλάσσης, και ο κλάδος της Ναυτιλίας έχει καταφέρει να παρέχει αυτή την πολύ σημαντική υπηρεσία με ασφάλεια, αποτελεσματικό τρόπο και με το μικρότερο περιβαλλοντικό κόστος. Σε αυτό έχει συνδράμει, όπως παρουσιάσαμε, η πληθώρα των Διεθνών Οργανισμών, που ασχολούνται με τη Ναυτιλία και έχουν καταφέρει να αναπτύξουν ένα επαρκές Νομικό πλαίσιο, που παρέχει το τρίπτυχο: αποτελεσματικότητα/ ασφάλεια / χαμηλό κόστος.

Κλείνοντας την παρούσα Εργασία, πρέπει να αναφέρουμε ότι, η Ναυτιλία αποτελεί, κατά κύριο λόγο, μια Διεθνή δραστηριότητα, η οποία, για να συνεχίσει να υπάρχει και να λειτουργεί αποδοτικά, πρέπει να διέπεται από Διεθνείς Κανόνες ,με παγκόσμια εμβέλεια, αναγνώριση αλλά και ομοιόμορφη εφαρμογή.

Στο παγκόσμιο και διεθνοποιημένο περιβάλλον, μέσα στο οποίο κινείται ο Κλάδος της Ναυτιλίας, οι Διεθνείς Οργανισμοί αποτελούν τους καλύτερους φορείς πολιτικής αλλά και νομικής εξουσίας, για τον κλάδο της Ναυτιλίας. Πλέον- τα κράτη μέλη που συμμετέχουν στους Διεθνείς Οργανισμούς, συνδέονται μεταξύ τους ,με μόνιμους και σταθερούς δεσμούς ,σε νομικά πρόσωπα, που παρουσιάζουν την ίδια βούληση για την επιδίωξη των ίδιων σκοπών.

Παράλληλα- όμως- η ραγδαία αύξηση των τεχνολογικών επιτευγμάτων δίνει τη δυνατότητα για αύξηση της εκμετάλλευσης τους θαλάσσιου πλούτου, γεγονός που προσφέρει νέες θέσεις εργασίας. Βέβαια, η εκμετάλλευση του θαλάσσιου πλούτου μπορεί να έχει -ως αποτέλεσμα- προστριβές ανάμεσα στα κράτη που θα θέλουν να κάνουν χρήση του θαλάσσιου πλούτου, ενώ, παράλληλα ίσως και να υπάρξει υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για το λόγο αυτό, το θεσμικό πλαίσιο που καλύπτει τη Ναυτιλία πρέπει –συνεχώς- να καλύπτει αυτές τις νέες ανάγκες.

Για τη σωστή ανάπτυξη του Κλάδου καλό θα ήταν να διασφαλίζονται οι συνθήκες του ελεύθερου ανταγωνισμού και να παραλείπονται πρακτικές που οδηγούν στην παρεμπόδιση της ομαλής διεξαγωγής των θαλάσσιων δραστηριοτήτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική:

Αλεξοπούλου Α.& Φουρναράκης Ν., Διεθνείς Συμβάσεις-Κανονισμοί-Κώδικες, εκδ. Ευγενίδιου ιδρύματος, 2003

Βαρουζάκης Σ., Διεθνείς Οργανισμοί, τόμος Α', εκδ. Παπαζήσης, 1980

Βλάχος Γ.Π. και Αλεξόπουλος Α.Β., Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη, 1996

Βλάχος Γ.Π. και Νικολαΐδης Μ., Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης, εκδ. J&J Ελλάς, 1999

Βλάχος Γ.Π., Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, εκδ. Σταμούλη, 2007

Γεωργαντόπουλος Ε. και Βλάχος Γ.Π., Ναυτιλιακή Οικονομική, εκδ. J&J Ελλάς, 1997

Γιαννάκης Α., Το Δίκαιο της Θάλασσας, Ιδιωτική Εκδοση, 2005

Διεθνής Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982

Ευρυγένης Δημήτριος, Ιδιωτικόν Διεθνές Δίκαιον, 1968

Κρατερός Ι. και Στράτη Α., Δίκαιο της Θάλασσας, εκδ. Νομική Βιβλιοθήκη, 2013

Καραγεώργου Β., Η Σχέση Αλληλεπίδρασης μεταξύ Κανόνων του Διεθνούς και του Ευρωπαϊκού Δικαίου για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, 2006

Μελάς Κ., Παγκοσμιοποίηση: Η Νέα Φάση Διεθνοποίησης της Οικονομίας, εκδ. Εξάντας, 1999

Παπαρηγόπουλος Κωνσταντίνος, Ιστορία του Ελληνικού Έθνους- Πρώτοι Ιστορικοί Χρόνοι, εκδ. Κάκτος, 1992

Πολάνι Κάρλ, Ο Μεγάλος Μετασχηματισμός, εκδ. νησίδες, 2007

Σαμιώτης Γ., Διαχείριση Θαλάσσιων Οικοτόπων: Το Διεθνές Καθεστώς και οι Προοπτικές του, στο Γ. Τσάλτας & Μ. Κλάδη – Ευσταθοπούλου, Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, εκδ. Ι. Σιδέρης, 2006

Τσάλτας Γ. και Ευσταθοπούλου Μ., Περιβάλλον και Θαλάσσιος Χώρος, εκδ. ΙΣιδέρης 2007

Τσάλτας Γ. και Κλάδη – Ευσταθοπούλου Μ., Το Διεθνές Καθεστώς των Θαλασσών και των Ωκεανών, εκδ. Ι.Σιδέρης, 2003

Ψαράυτης Ν., Η Ασφάλεια ως Παράγοντας Ποιότητας στις Θαλάσσιες Μεταφορές, άρθρο στα Ναυτικά Χρονικά, 2003

Ξενόγλωσση:

Brown H. R, Marine insurance vol. 1: Principles & Basic Practice, εκδ. Witherby & Co Ltd., 1998

Brown H. R., Marine insurance vol.2: Cargo practice, εκδ. Witherby& Co Ltd, 1998

Gonigle M, Zacher M., Pollution, politics and international law tankers at sea, University of California Press, 1979

I.C.J. Reports, υπόθεση της υφαλοκρηπίδας της Βόρειας Θάλασσας, 1969

IMO, The London dumping convention, (The first decade and beyond), IMO, London,1991

ITF Handbook

MARPOL 1973/78, IMO Publications, Consolidates Edition, 1996

Provincial occupational safety health & environment and BC Ferry & marine workers union

Sweet &Maxwekk, Osborn's Concise Law Dictionary, σελ. 137, 1983

Sweet &Maxwekk, Osborn's Concise Law Dictionary, 1983

The Agreement relating to the implementation of part XI of the UN Convention on the Law of the Sea, New York, 1994

The United Nations Convention on the Law of the Sea, Montego Bay, 1982

Πηγές από Διαδίκτυο:

europa.eu

www.naftemoriki.gr

www.imo.org

www.ilo.org

www.un.org

www.oecd.org

www.wto.org

www.unctad.org

www.intertanko.org

www.wmo.int

www.yen.gr

www.intercargo.org

www.fao.org

www.icc.ccs.org

www.fmc.org