
ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΔΙΕΘΝΩΝ & ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΕΙΔΙΚΕΥΣΗ: ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ & ΠΟΛΙΤΙΚΗ (Πρόγραμμα Jean Monnet)
ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΕΣ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΕΣ: ΘΕΟΔΩΡΑ ΧΙΟΥ – ΜΑΝΙΑΤΟΠΟΥΛΟΥ
Δρ. ΗΛΙΑΝΑ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ - ΒΑΡΟΤΣΗ

**Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη
Θάλασσα ως εκφραστής των νέων μορφών
Διακυβέρνησης στις Θαλάσσιες Μεταφορές.
Όρια και Προοπτικές.**



Φοιτήτρια: Αγγελική Γιαννουλάκου
Α.Μ.: 1203Μ023
Αθήνα, Σεπτέμβριος 2005

ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

**Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια
στη Θάλασσα ως εκφραστής των νέων μορφών
διακυβέρνησης στις θαλάσσιες μεταφορές.**

Όρια και προοπτικές.

Η εργασία αυτή αφιερώνεται στην οικογένειά μου, ως
ελάχιστο ευχαριστώ, της στήριξης και βοήθειας που μου
παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου, και στους
φίλους μου που με υπομονή αφουγκράστηκαν τις ανησυχίες
μου.

Η άφιξη των πλοίων στη Λισσαβόνα.

Τα πλοία συναντούν τη Λισσαβόνα,

καθώς μπαίνουν στο λιμάνι, έχοντας ταξιδέψει σε ήρεμη θάλασσα,

με το γλυκό αεράκι να τα συνοδεύει,

και ξεπροβάλουν, ατενίζοντας την πολυπόθητη πατρίδα.

Με δόξα και τιμή διασχίζουν το γλυκό στόμα του Τάγου,

έχοντας ολοκληρώσει την αποστολή τους,

προς τιμή της μητέρας πατρίδας και του βασιλιά, κυρίαρχου της νέας γης.

«Os Lusíadas», Luis Vaz Camoes.

Luis Vaz Camoes, ποιητής του XVI Αιώνα.

Απόσπασμα του έργου «Os Lusíadas», που περιγράφει την αγάπη των πορτογάλων για την περιπέτεια και την εξερεύνηση, όπως εκδηλώνεται μέσα από τις υπερπόντιες κατακτήσεις της χώρας, στα πλαίσια του πορτογαλικού επεκτατισμού, 16^{ος} αιώνας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η επιφάνεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης καλύπτεται κατά το ήμισυ από νερό. Οι ακτές των χωρών της Ε.Ε. υπολογίζονται, σε μήκος, στις 89.000 χλμ. και είναι επτά φορές μεγαλύτερες σε έκταση απ' αυτές των ΗΠΑ και τέσσερις φορές απ' αυτές της Ρωσίας. Το ένα τρίτο από τα 450 εκατομμύρια πληθυσμού της Ε.Ε. ζει ή μένει κοντά σε παράκτιες περιοχές. Το 70% του οξυγόνου που αναπνέουμε προέρχεται από τη θάλασσα χλωρίδα. Το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης. Το ένα τρίτο της διεθνούς ναυτιλίας προορίζεται ή αναχωρεί από τα κοινοτικά λιμάνια. Περισσότεροι από ένα δισεκατομμύριο τόνοι προϊόντων κάθε είδους φορτώνονται και εκφορτώνονται ετησίως από τα λιμάνια των κρατών μελών. Συνολικά, 2,5 εκατομμύρια άτομα απασχολούνται στη ναυτική βιομηχανία, στα λιμάνια, στην αλιεία και σε συναφείς εταιρείες και υπηρεσίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο της ναυτιλίας. Από τη μια, οι θάλασσες παραμένουν ανεξάντλητες πηγές φυσικών πόρων που ενισχύουν την οικονομική βιωσιμότητα των παράκτιων περιοχών, και από την άλλη η συνεχής χρήση την οποία υφίστανται, καθιστά σίωφρον τη διασφάλιση της αειφορίας τους. Οι θαλάσσιες μεταφορές, η ασφάλεια στη θάλασσα, η προστασία των ακτών, η αλιεία, η διατήρηση και αποκατάσταση της βιοποικιλότητας και η καταστροφή του θαλασσιού περιβάλλοντος που επηρεάζονται από τις ανθρώπινες δραστηριότητες, είναι τομείς άμεσα συνυφασμένοι με τον κλάδο της ναυτιλίας.

Μέχρι πρόσφατα, δεν υπήρχε μία ολοκληρωμένη ευρωπαϊκή πολιτική προσέγγιση ή διότι η κοινή γνώμη δεν είχε αντιληφθεί την συνεκτικότητα και την αλληλεπίδραση των διαφορετικών πεδίων πολιτικής που σχετίζονται με τον τομέα της ναυτιλίας. Τα θρυλικά ναυτικά ατυχήματα του Erika και του Prestige, τα οποία απέβησαν επιζήμια για το περιβάλλον, ευαισθητοποίησαν και τόνωσαν το περί κοινού αίσθημα για τις θαλάσσιες μεταφορές και την ασφάλεια στη θάλασσα.

Έτσι, η νέα Ευρωπαϊκή Επιτροπή, με προεδρεύοντα τον Jose Manuel Barroso, προσπαθεί να βελτιώσει, να εξελίξει και να χαράξει νέους ορίζοντες για την Κοινή Ναυτιλιακή Πολιτική, η οποία θα εδράζει την επιτυχία της τόσο στη διεύρυνση του κανονιστικού της πλαισίου, όσο και στην αμέριστη συμμετοχή ικανών και τεχνικών επιστημόνων.

ΛΕΞΕΙΣ - ΚΛΕΙΔΙΑ

Θαλάσσιες μεταφορές, ασφάλεια στη θάλασσα, ρύπανση από πλοία, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, Λευκή Βίβλος, νέα διακυβέρνηση.

Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	3
ΛΕΞΕΙΣ – ΚΛΕΙΔΙΑ.....	3
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	6
Μέρος Πρώτο – Η Ασφάλεια των Θαλασσίων Μεταφορών.....	9
1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Οι θαλάσσιες μεταφορές σε Διεθνές και Κοινοτικό επίπεδο.....	9
1.1 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.....	9
1.1.1 Εισαγωγή.....	9
1.1.2 Ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.....	13
1.1.3 Οι αρμοδιότητες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.....	14
1.1.4 Οι στόχοι του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.....	14
1.1.5 Η δομή του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού.....	15
1.1.6 Τα μέλη του Συμβουλίου.....	16
1.2 Η εφαρμογή της νομοθεσίας.....	16
1.3 Οι θαλάσσιες μεταφορές σε κοινοτικό επίπεδο.....	22
1.3.1 Εισαγωγή.....	22
1.4 Η δέσμη μέτρων Erika I.....	23
1.5 Η δέσμη μέτρων Erika II.....	25
1.6 Το ατύχημα του Prestige.....	26
1.7 Η ανάγκη δημιουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.....	29
2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Η κοινοτική πλαισίωση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών...	30
2.1 Εισαγωγή	30
2.2 Οδηγία 2001/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4 ^{ης} Απριλίου 2001, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών	31
2.3 Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19 ^{ης} Ιουνίου 1995, για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος λιμένα).....	34
2.4 Οδηγία 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.....	36
2.5 Ψήφισμα του Συμβουλίου της 8 ^{ης} Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα.....	38
3 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.....	40
3.1 Εισαγωγή.....	40
3.2 Οι πολιτικοί λόγοι δημιουργίας του Οργανισμού.....	40
3.2.1 Τα καθήκοντα του Οργανισμού.....	42
3.2.2 Η δομή και λειτουργία του Οργανισμού.....	43
3.3 Οι θεσμικοί λόγοι δημιουργίας του Οργανισμού.....	47
3.3.1 Ιστορική αναφορά.....	47
3.3.2 Πρόλογος.....	48
3.3.3 Όροι για τη δημιουργία ρυθμιστικών οργανισμών σε κοινοτικό επίπεδο.....	49
3.4 Η Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση.....	51
3.5 Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα ως αποκεντρωμένη υπηρεσία.....	53

Μέρος Δεύτερο – Νέες Μορφές Διακυβέρνησης.....	55
1 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα στη διαμόρφωση της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών.....	55
1.1 Εισαγωγή.....	55
1.2 Η διαδικασία της αρχής της ανάθεσης αρμοδιοτήτων. από την Επιτροπή στον Οργανισμό.....	55
1.3 Η συμμετοχή του Οργανισμού στη διαμόρφωση της πολιτικής θαλασσίων μεταφορών και η σχέση του με τις εθνικές διοικήσεις.....	59
2 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Το παράδειγμα των Εθνικών Αρχών.....	62
2.1 Εισαγωγή.....	62
2.2 Malta Maritime Authority.....	64
2.2.1 Η δομή και λειτουργία της Αρχής.....	65
2.3 Finnish Maritime Administration.....	69
2.3.1 Η δομή και λειτουργία της Αρχής.....	69
2.4 Maritime and Coastguard Agency.....	74
2.4.1 Η δομή και λειτουργία της Αρχής.....	74
2.5 Το επίπεδο συλλειτουργίας των Αρχών (Συγκλίσεις – Αποκλίσεις).....	76
3 ^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Οι θαλάσσιες μεταφορές και η Ελληνική πραγματικότητα.....	79
3.1 Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα.....	79
3.2 Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.....	81
3.2.1 Ο ρόλος και οι αρμοδιότητες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.....	81
3.3 Η ελληνική νομοθεσία και η ενσωμάτωση κανόνων.....	83
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ.....	86
ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	90
Πρωτογενείς Πηγές.....	90
Βιβλία.....	93
Ελληνόγλωσσα.....	93
Ξενόγλωσσα.....	93
Άρθρα.....	93
Ελληνόγλωσσα.....	93
Ξενόγλωσσα.....	93
Νομοθεσία.....	94
Ελληνική.....	94
Διεθνής	95
Δικτυακοί Τόποι.....	95
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....	96
1. Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα COM (2000) 802 τελικό, ΕΕ CE 120, 24.04.2001.	
2. Κανονισμός (ΕΚ) 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27 ^{ης} Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 208, 05.08.2002.	
3. Κανονισμός (ΕΚ) 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 245, 29.09.2003.	
4. Κανονισμός (ΕΚ) 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31 ^{ης} Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, ΕΕ L 129, 29.04.2004.	
5. Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση, ΜΙΑ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, COM(2001) 428 τελικό, Βρυξέλλες, 25.07.2001.	

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν μια από τις πιο σημαντικές οικονομικές δραστηριότητες του ενωσιακού μορφώματος, αντιπροσωπεύοντας το 7% του κοινοτικού ακαθάριστου εθνικού προϊόντος¹, εξασφαλίζοντας τη διακίνηση των αγαθών σε όλο το εύρος της εσωτερικής αγοράς και συνεπώς αποτελούν βασικό παράγοντα στη διαδικασία της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα στους πολίτες της Ένωσης να αξιοποιούν την ελευθερία της διακίνησης που τους αναγνωρίζεται από τις κοινοτικές διατάξεις, καθώς οι μεταφορές προσδίδουν ουσιαστικό περιεχόμενο στην έννοια της εσωτερικής αγοράς. Αρκετοί είναι οι λόγοι που υπαγορεύουν το ιδιαίτερο ενδιαφέρον του τομέα των μεταφορών, το οποίο σαφώς οριοθετείται από τη Συνθήκη της Ρώμης και τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Η οικονομική ολοκλήρωση αναμένεται να επιφέρει επιπλέον αύξηση των συναλλαγών και κατ' επέκταση των εμπορευματικών μεταφορών. Η ΣυνθΕΚ διαβλέπει τις μεταφορές, ως σημαντικό γρανάζι της οικονομικής ολοκλήρωσης², καθώς η εύρυθμη λειτουργία τους βασίζεται, αλλά και εξαρτάται από τις ασφαλείς και υγιείς συνθήκες του εμπορίου και της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην ενιαία αγορά. Η συνεχής ολοκλήρωση των οικονομιών των κρατών μελών προκαλεί όλο και μεγαλύτερα διασυνοριακά ρεύματα μεταφορών και θέτει νέες προκλήσεις στην ευρωπαϊκή αγορά μεταφορών. Έτσι, η Συνθήκη του Άμστερνταμ, στα πλαίσια της παγίωσης της εσωτερικής αγοράς μεταφορών, θέτει δυο νέους στόχους για την πολιτική τους, την ασφάλεια των μεταφορών³ και την προστασία του περιβάλλοντος.

Σύμφωνα με το άρθρο 71 της ΣυνθΕΚ, το Συμβούλιο αποφασίζοντας με τη διαδικασία του άρθρου 251 της ΣυνθΕΚ, στο πλαίσιο του άρθρου 70 της ΣυνθΕΚ για μια Κοινή Πολιτική Μεταφορών, θεσπίζει:

- ✓ κοινούς κανόνες εφαρμοστέους στις διεθνείς μεταφορές που εκτελούνται από και προς την επικράτεια ενός κράτους μέλους ή που διέρχονται από την επικράτεια ενός ή περισσότερων κρατών μελών,
- ✓ τους όρους με τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές μεταφορές μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σ' αυτό,
- ✓ μέτρα για τη βελτίωση της ασφάλειας των μεταφορών, και
- ✓ κάθε άλλη χρήσιμη διάταξη.

¹ Βλ. Παπαγιάννης, Δονάτος (1999), *Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, Δεύτερη έκδοση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, σ.500.

² Βλ. Μούσης, Νίκος (2001), *Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική*, 9^η αναθεωρημένη έκδοση, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, σ.σ.466-468.

³ Βλ. Άρθρο 71, παρ. γ' & δ', Ευρωπαϊκή Ένωση, Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, ΕΕ C 325, 24.12.2002.

Συμπληρωματικά, σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 80 της ΣυνθΕΚ, οι διατάξεις για τις μεταφορές εφαρμόζονται σε όλα τα είδη μεταφορών (σιδηροδρομικές, οδικές, αεροπορικές) και στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στα πλαίσια της κοινοτικής διάταξης του πρωτογενούς δικαίου για τις θαλάσσιες μεταφορές, θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία με την ασφάλεια της πολιτικής θαλασσιών μεταφορών, έτσι όπως αυτή διαμορφώνεται σε κοινοτικό επίπεδο μέσω του κανονιστικού πλαισίου (κανονισμών και οδηγιών), και με ποιο τρόπο αυτό ενσωματώνεται στην εθνική νομοθεσία των ΚΜ. Θα αναλυθεί και θα δοθεί, κατά κύριο λόγο, έμφαση στον καταλυτικό ρόλο που διαδραματίζει στα δυο, μόλις, χρόνια λειτουργίας του ο νεοσύστατος στην Ευρωπαϊκή Ένωση, Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ως αποκεντρωμένη υπηρεσία (ως εκφραστής της νέας διακυβέρνησης της Λευκής Βίβλου του 2001) της Κοινότητας για την περιφρούρηση, επιθεώρηση και έλεγχο των νομοθετικών πράξεων της ασφάλειας στη ναυτιλία στα ΚΜ.

Στο πρώτο κεφάλαιο του πρώτου μέρους της εργασίας θα ασχοληθούμε με τη διαμόρφωση του πλαισίου των θαλασσιών μεταφορών, έτσι όπως αυτές οριοθετούνται μέσα από διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, και θα γίνει αναφορά στο κοινοτικό επίπεδο των θαλασσιών μεταφορών με την υιοθέτηση των μέτρων Erika I και Erika II της Επιτροπής, στον απόηχο του ομώνυμου ναυτικού ατυχήματος, και ακολούθως σ' αυτό του δεξαμενόπλοιου Prestige, γεγονότα που εμφύσησαν στην Επιτροπή την αναγκαιότητα περιφρούρησης των ευρωπαϊκών υδάτων από παρεμφερή ατυχήματα μέσα από την ενίσχυση των κανονιστικών πράξεων και χάραξαν το δρόμο για τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στην κοινοτική πλαισίωση των θαλασσιών μεταφορών, με έμφαση και ανάλυση στα πιο σημαντικά νομοθετικά κείμενα που υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και που τονίζουν διακριτά το πλαίσιο της ασφάλειας στη θάλασσα.

Στο τρίτο κεφάλαιο του μέρους αυτού, θα παρουσιαστούν οι λόγοι δημιουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, οι στόχοι και οι αρμοδιότητές του, όπως αυτοί καθορίζονται ευκρινώς μέσα από τον ιδρυτικό κανονισμό σύστασης και λειτουργίας του, και επιπλέον θα αναλυθεί ο Οργανισμός ως εκφραστής των νέων μορφών διακυβέρνησης στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου του 2001 για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση. Στο δεύτερο μέρος της εργασίας μας και συγκεκριμένα στο πρώτο κεφάλαιο θα αναφερθούμε στην αρχή της ανάθεσης αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή στον ως άνω Οργανισμό και θα παρουσιαστεί το μοντέλο εφαρμογής του εντολέα – εντολοδόχου, και η συμμετοχή και ο ρόλος του Οργανισμού στη διαμόρφωση της πολιτικής των θαλασσιών μεταφορών και η σχέση του με τις εθνικές διοικήσεις των κρατών μελών.

Στο δεύτερο κεφάλαιο του μέρους αυτού θα παρατεθεί αναλυτικό παράδειγμα τριών Αρχών κρατών μελών (Μάλτας, Φινλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου) που επιλαμβάνονται της ασφάλειας θαλασσίων μεταφορών στις χώρες τους και θα δοθεί έμφαση του επιπέδου συλλειτουργίας των Αρχών αυτών μεταξύ τους, καθώς και με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και τις συγκλίσεις και αποκλίσεις που αναδύονται από την εν λόγω συλλειτουργία.

Στο τρίτο και τελευταίο κεφάλαιο του δεύτερου μέρους θα γίνει αναφορά στις θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα, καθώς και στην εφαρμογή του κοινοτικού κανονιστικού πλαισίου στην ελληνική νομοθεσία.

Τέλος, ολοκληρώνοντας την εργασία μας παρατίθενται συμπεράσματα και προτάσεις.

ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ – Η ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Οι θαλάσσιες μεταφορές σε Διεθνές και Κοινοτικό επίπεδο

1.1 Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

1.1.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλία είναι, ίσως, μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες που δραστηριοποιούνται σε παγκόσμιο επίπεδο και χαρακτηρίζεται τόσο από τον όγκο των μεταφορών της διεθνώς, όσο και από την επικινδυνότητα όλων όσων απασχολούνται σ' αυτή. Ανέκαθεν πρωτοστατούσε, ότι η ασφάλεια στη θάλασσα εδραιώνεται και διαρκώς βελτιώνεται μέσα από τη θέσπιση διεθνών κανονισμών που οφείλουν να εφαρμόζονται και να τηρούνται από όλα τα κράτη στα οποία ανθεί η ναυτιλία. Αρκετές χώρες πρότειναν τη σύσταση ενός Διεθνούς Οργανισμού με σταθερές αρμοδιότητες προκειμένου να προωθείται η ασφάλεια στη θάλασσα διεθνώς και περισσότερο αποτελεσματικά, από ότι στα κράτη μεμονωμένα, και αυτό συνέβη με αφορμή και την ίδρυση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών. Έτσι, το 1948, η διεθνής διάσκεψη στη Γενεύη υιοθέτησε επίσημα μία Σύμβαση ιδρύοντας το Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό (η αρχική επωνυμία του Οργανισμού ήταν Συμβουλευτικός Διακυβερνητικός Οργανισμός Ναυτιλίας – Intergovernmental Maritime Consultative Organization - IMCO, αλλά μετονομάστηκε σε Διεθνές Ναυτιλιακό Οργανισμό – International Maritime Organization – IMO, το 1982).

Η Σύμβαση του ΔΝΟ τέθηκε σε ισχύ το 1958, και ο Οργανισμός λειτούργησε επίσημα τον επόμενο χρόνο.

Σκοπός του Οργανισμού, έτσι, όπως αυτός οριοθετείται στο Άρθρο 1(α) της Σύμβασης, είναι να παρέχει μηχανισμούς συνεργασίας μεταξύ των Κυβερνήσεων των κρατών σε ό,τι αφορά στην υιοθέτηση κανόνων και πρακτικών που σχετίζονται με τεχνικά ζητήματα κάθε είδους και που συνδέονται με τη ναυτιλία και κατ' επέκταση με το διεθνές εμπόριο. Επιπλέον, να ενθαρρύνει και να διευκολύνει τα κράτη στην υιοθέτηση υψηλών προτύπων σε ό,τι αφορά στη θαλάσσια ασφάλεια, στην αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας, καθώς και στην πρόληψη και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Ο Οργανισμός είναι επιπλέον εξουσιοδοτημένος, να επιλαμβάνεται διοικητικών και νομικών θεμάτων που σχετίζονται με τους ως άνω σκοπούς.

Ένα από τα πρώτα καθήκοντα του ΔΝΟ ήταν να υιοθετήσει μια νέα - βελτιωμένη εκδοχή της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), η οποία συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο σημαντικών συμφωνιών που διέπουν το κανονιστικό πλαίσιο για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτή πραγματοποιήθηκε το 1960 και έκτοτε ο ΔΝΟ εστίασε την προσοχή του στα θέματα τα

αφορώντα στη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κυκλοφορίας, στον έμφορτο ίσαλο και τη μεταφορά επικίνδυνων εμπορευμάτων, και όλα αυτά σε συνδυασμό με τον επαναπροσδιορισμό του συστήματος μέτρησης χωρητικότητας των πλοίων.

Όμως, παρόλα αυτά, η ασφάλεια ήταν και εξακολουθεί να είναι ένα από τα πιο σημαντικά πεδία ευθύνης του ΔΝΟ, καθώς ένα νέο πρόβλημα αναδύθηκε, αυτό της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Αφορμή στάθηκαν η σταδιακή αύξηση του όγκου μεταφοράς πετρελαίου δια θαλάσσης, η αύξηση μεγέθους και ο αριθμός των διακινούμενων δεξαμενόπλοιων, και κυρίως η καταστροφή που προκάλεσε το 1967 το Torrey Canyon⁴, και εκχύθηκαν απ' αυτό 120.000 τόνοι αργού πετρελαίου, ανέδειξαν την συνεχώς αυξανόμενη κλίμακα του προβλήματος της ρύπανσης και τα μέτρα καταστολής αυτής.

Σύντομα, στα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν ο ΔΝΟ εισήγαγε μια σειρά νομοθετικών μέτρων προκειμένου να αποτρέψει την ατυχηματική ρύπανση από πλοία και κυρίως να μειώσει τις συνέπειες της. Συμπληρωματικά, αυτό που κινητοποίησε το ΔΝΟ για τη θέσπιση και έκδοση μέτρων ήταν και το γεγονός ότι το περιβάλλον έδειχνε να επιβαρύνεται συστηματικά μετά από εκούσιες απορρίψεις αποβλήτων στο θαλάσσιο χώρο και από τυχαίες ρίψεις καθαρισμού, συμβάντα που τείνουν να είναι μεγαλύτερης περιβαλλοντικής απειλής σε σχέση με αυτά της ατυχηματικής ρύπανσης.

Ένα από τα πιο σημαντικά μέτρα που θεσπίστηκαν ήταν η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), έτσι όπως αυτή τροποποιήθηκε από το αντίστοιχο Πρωτόκολλο του 1978 γνωστό ως (MARPOL 73/78). Επίσης, καλύπτει όχι μόνο την ατυχηματική ρύπανση, αλλά και αυτή που προκαλείται από εκούσιες ρίψεις, όπως ήδη αναφέρθηκε, και επιπλέον, ρύπανση από χημικά, από υγρά και στερεά απόβλητα καθώς και ρύπανση από εκπομπές αερίων.

Ο ΔΝΟ επιφορτίστηκε με τη διαδικασία ίδρυσης ενός συστήματος παροχής αποζημίωσης σε όσους επλήγησαν οικονομικά εξαιτίας της ρύπανσης. Δυο Συμφωνίες υιοθετήθηκαν σχετικά μ' αυτό, η μία το 1969 και η άλλη το 1971⁵, επιτρέποντας, με τον τρόπο αυτό, στα θύματα της πετρελαϊκής ρύπανσης να λάβουν ένα είδος αποζημίωσης, με πιο απλό και γρήγορο τρόπο συγκριτικά με το παρελθόν.

⁴Το 1967, το δεξαμενόπλοιο **Torrey Canyon** προσάραξε καθώς διέσχιζε το στενό της Μάγχης και το φορτίο του, 120.000 τόνοι αργού πετρελαίου, εκχύθηκαν στη θάλασσα. Το περιστατικό αυτό, είχε ως αποτέλεσμα να προκληθεί ένα από τα μεγαλύτερα ατυχήματα πετρελαϊκής ρύπανσης, που συνέβησαν ποτέ. Το συμβάν αυτό προκάλεσε ερωτήσεις σχετικά με τη διαδικασία λήψης μέτρων προκειμένου για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, και επιπλέον, ανέδειξε τις ελλείψεις στο τότε υπάρχον σύστημα καταβολής αποζημίωσης εξαιτίας θαλασσιών ατυχημάτων. Αρχικά, ο ΔΝΟ συγκάλεσε έκτακτη συνεδρίαση του Συμβουλίου του, το οποίο συνέταξε ένα σχέδιο δράσης τεχνικής και κανονιστικής φύσεως σχετικά με το συμβάν του **Torrey Canyon**. Κατόπιν, η Συνέλευση του ΔΝΟ αποφάσισε το 1969 να γίνει μία διεθνής διάσκεψη και το 1973 καταρτίστηκε μία διεθνής συμφωνία προκειμένου να τεθούν περιοριστικά μέτρα καταστολής της θαλάσσιας, παράκτιας και ατμοσφαιρικής ρύπανσης από πλοία.

⁵ International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage (FUND – 1971).

Αμφότερες οι Συμφωνίες τροποποιήθηκαν το 1992 και το 2000 αντίστοιχα, με στόχο να αυξήσουν το ποσό αποζημίωσης των θυμάτων από ρύπανση.

Η ναυτιλία, όπως άλλωστε όλα τα πεδία της σύγχρονης ζωής, εμποτίστηκε με τεχνολογικές αλλαγές και καινοτομίες. Οι περισσότερες απ' αυτές προκάλεσαν το ενδιαφέρον του Οργανισμού για εξέλιξη και παρουσιάστηκαν ως μείζονες ευκαιρίες, για παράδειγμα, οι αλματώδεις πρόοδοι που σημειώθηκαν στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, έδωσαν το έναυσμα στο ΔΝΟ να εισάγει μια σειρά βελτιωτικών και νέων μέτρων στο σύστημα αποτροπής κινδύνου στη θάλασσα.

Το 1970 εγκαινιάστηκε το παγκόσμιο σύστημα έρευνας και διάσωσης. Επίσης, την ίδια χρονιά ιδρύθηκε και ο Διεθνής Οργανισμός Κινητών Δορυφόρων – International Mobile Satellite Organization – IMSO, που βελτίωσε σημαντικά το νομοθετικό πλαίσιο για την παροχή ραδιοβοηθημάτων και άλλων μέσων τηλεπικοινωνίας στα πλοία. Το 1999 το Παγκόσμιο Σύστημα Αποτροπής Κινδύνου και Ασφάλειας στη Θάλασσα – Global Maritime Distress and Safety System – GMDSS ξεκίνησε να λειτουργεί κανονικά, με σκοπό να παρέχεται βοήθεια σε περίπτωση κινδύνου σε οποιοδήποτε εν πλω πλοίο, σε οποιοδήποτε σημείο του πλανήτη κι αν αυτό καταπλέει, ακόμα και σε περιπτώσεις που το πλήρωμα του πλοίου αδυνατεί να επικοινωνήσει για παροχή βοήθειας, το μήνυμα παροχής βοήθειας θα μεταδίδεται αυτόματα.

Ο ΔΝΟ εισήγαγε και άλλα μέτρα που αφορούν στην ασφάλεια των εμπορευμάτων των πλοίων, στα χύδην φορτία, στα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν υγρά και αέρια και σε κάθε είδους άλλης διάταξης πλοίο. Δέουσα προσοχή δόθηκε στα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και ελέγχου των πληρωμάτων.

Η υιοθέτηση της ναυτικής νομοθεσίας εξακολουθεί να είναι μία από τις πιο σημαντικές αρμοδιότητες του ΔΝΟ. Περίπου σαράντα (40) συμβάσεις και πρωτόκολλα έχουν μέχρι τώρα υιοθετηθεί από τον Οργανισμό και τα περισσότερα απ' αυτά έχουν τροποποιηθεί προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι συμβαδίζουν με τις ανακατατάξεις, αλλαγές και περιστατικά που συμβαίνουν στην παγκόσμια ναυτιλιακή κοινότητα. Ο ΔΝΟ όμως δεν περιορίζεται απλά στην υιοθέτηση συμφωνιών. Ζητά την εφαρμογή τους από τα κράτη προκειμένου τα όσα καταγράφονται και ψηφίζονται να έχουν ισχύ, μορφή και υπόσταση. Η διαδικασία της εφαρμογής των νομοθετικών μέτρων εναπόκειται στην ευχέρεια των κυβερνήσεων των κρατών και είναι σαφές ότι η λειτουργικότητα και η αποτελεσματική εφαρμογή τους ποικίλουν από κράτος σε κράτος.

Ο ΔΝΟ σε μια προσπάθεια βελτίωσης του τρόπου εφαρμογής της νομοθεσίας υιοθέτησε μέτρα με τη βοήθεια του συστήματος του Κράτους Σημαίας - Flag State και με την προτροπή ίδρυσης του συστήματος Ελέγχου από το Κράτος Λιμένα – Port State Control⁶.

Ο ΔΝΟ ανέπτυξε ένα πρόγραμμα τεχνικής συνεργασίας⁷, το οποίο σχεδιάστηκε για να παρέχει βοήθεια στα κράτη σε περίπτωση που υπολείπονται τεχνογνωσίας και πόρων, αμφότερα σημαντικά στοιχεία, προκειμένου να λειτουργεί η ναυτιλιακή βιομηχανία επιτυχώς και ανεμπόδιστα.

Δυο πολύ σημαντικές πρωτοβουλίες αναπτύχθηκαν στη δεκαετία του '90. Η πρώτη τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιουλίου 1998 και αφορά στο Διεθνή Κώδικα Διαχείρισης Ασφάλειας – International Safety Management Code – ISMC, και εφαρμόστηκε στα επιβατηγά πλοία, στα δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν χημικά και πετρέλαιο, στα χύδην φορτία, στα φορτηγά πλοία που μεταφέρουν αέριο και κάθε είδους εμπόρευμα, και στα ταχύπλοα σκάφη με χωρητικότητα μεγαλύτερη των 500 gross tonnage - μέγα κόρων⁸. Επιπλέον, ο ως άνω Κώδικας Διαχείρισης Ασφάλειας εφαρμόστηκε όχι αργότερα από την 1 Ιουλίου 2002 και σε κάθε άλλου είδους πλοίο και στις κινητές διαμεταφορικές μονάδες χωρητικότητας μεγαλύτερης των 500 gross tonnage - μέγα κόρων. Την 1 Φεβρουαρίου 1997 εφαρμόστηκε η Διεθνής Σύμβαση σχετικά με τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης φυλακών των Ναυτικών – International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, η οποία υπέστη τροποποιήσεις το 1995 και τέθηκε σε ισχύ το 1978. Οι τροποποιήσεις στις οποίες υποβλήθηκε η Σύμβαση αυτή, βελτίωσαν αρκετά τα πρότυπα για τους ναυτικούς και προσέδωσαν στο ΔΝΟ την εξουσία να δύναται να ελέγχει τις ενέργειες των κρατών επί του ζητήματος. Εξάλλου, η έννοια «ανθρώπινος παράγοντας» παραμένει υψίστης σπουδαιότητας για το ΔΝΟ. Αναμένεται λοιπόν, ότι μέσα στα επόμενα χρόνια τα δυο αυτά μέτρα τόσο των προτύπων, όσο και της διαχείρισης του ναυτικού προσωπικού, θα βελτιώσουν την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία.

Εν τω μεταξύ, ο ΔΝΟ επαναπροσδιόρισε τα σημεία εστίασης του σε θέματα ασφάλειας και πιο συγκεκριμένα μετά και τις τρομοκρατικές επιθέσεις στις ΗΠΑ το Σεπτέμβριο του 2001. Ένα νέο και ευρύ καθεστώς ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 2004, μετά από μία εκτενή Διπλωματική Διάσκεψη το Δεκέμβριο του 2002, κατά την οποία

⁶Όταν τα πλοία καταλήγουν σε ξένα λιμάνια τίθενται υπό επιθεώρηση προκειμένου να διαπιστωθεί εάν συμμορφώνονται με τα πρότυπα του ΔΝΟ.

⁷Η έμφαση του προγράμματος αυτού δίνεται κυρίως στην εκπαίδευση (τεχνογνωσία και εμπειρογνομοσύνη) και το πιο απτό παράδειγμα γι' αυτό, είναι το Παγκόσμιο Πανεπιστήμιο Ναυτιλιακών Σπουδών στο Malmö της Σουηδίας, το οποίο ιδρύθηκε το 1983 και παρέχει εξειδικευμένη εκπαίδευση σε όσους, ανεξαρτήτως φύλλου, επιθυμούν να ασχοληθούν με τη διοίκηση, εκπαίδευση και διαχείριση της ναυτιλίας.

⁸Βλ. Χαραλαμπίδης, Ε. Ηρακλής (Δεκέμβριος 1986), Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Θέματα Προγραμματισμού 30, *Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη*, Αθήνα, σ. 23. (Σύμφωνα με τη διεθνή ναυτική βιβλιογραφία ο κόρος - tonnage μετράται ως εξής: μονάδα όγκου που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό της χωρητικότητας των πλοίων και αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή σε 2,83 κυβικά μέτρα).

υιοθετήθηκαν μία σειρά μέτρων προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια στη θάλασσα, καθώς και προληπτικά και κατασταλτικά μέτρα τρομοκρατικών πράξεων με στόχο την κατάπτωση της ναυτιλίας. Η Διάσκεψη αυτή, υψίστης σημασίας, κατέδειξε με τον πιο άμεσο και εμφανή τρόπο το θεμελιώδη ρόλο που ενέχει η ναυτιλία ως αρωγός και κινητήρια δύναμη για το παγκόσμιο εμπόριο, όχι μόνο για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κοινότητα, αλλά και για την Παγκόσμια Κοινότητα στο σύνολό της.

Ο ΔΝΟ με προσωπικό 300 ατόμων συγκαταλέγεται μεταξύ των πιο μικρών από όλες τις υπόλοιπες Αρχές – Οργανισμούς που διαθέτει ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών. Αξίζει να σημειωθεί, παρόλα αυτά, ότι επιτεύχθηκαν σημαντικές προσπάθειες και ευοδώθηκαν στόχοι, όπως αυτός της «Ασφάλειας στη Ναυτιλία και των πιο Καθαρών Θαλασσών». Τα ποσοστά ναυτικών ατυχημάτων μειώθηκαν και τα ποσοστά πετρελαιοκηλίδων από πλοία περιορίστηκαν αισθητά. Η πρόκληση που τώρα αντιμετωπίζει ο ΔΝΟ και τα 166 κράτη, που αποτελούν μέλη του, είναι με ποιο τρόπο θα εξασφαλίζεται, εφεξής, η επιτυχία, καθώς η ναυτιλία εξελίσσεται τόσο ραγδαία όσο ποτέ.

1.1.2 Ο ρόλος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός είναι μία εξειδικευμένη Αρχή του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την λήψη μέτρων που στοχεύουν στη βελτίωση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από πλοία. Επιπλέον, επιλαμβάνεται της λήψης κανονιστικών μέτρων συμπεριλαμβανομένων και εκείνων που αφορούν στην καταβολή αποζημίωσης και στη διευκόλυνση της διεθνούς θαλάσσιας κυκλοφορίας. Ο ως άνω Οργανισμός ιδρύθηκε μέσω μιας Σύμβασης που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, στη Γενεύη στις 17 Μαρτίου 1948, και συνεδρίασε για πρώτη φορά τον Ιανουάριο του 1959. Μέχρι πρόσφατα αριθμεί 166 Κράτη Μέλη. Το όργανο λήψης αποφάσεων και μέτρων του ΔΝΟ είναι η Συνέλευση, η οποία αποτελείται και από τα 166 Κράτη Μέλη και συνεδριάζει άπαξ κάθε δυο χρόνια. Αυτή καταρτίζει τον προϋπολογισμό για κάθε ερχόμενη διετία, και ταυτόχρονα υιοθετεί αποφάσεις τεχνικού περιεχομένου και συμβάσεις που έχουν προετοιμασθεί κατά τη διάρκεια των δυο προηγούμενων ετών από όργανα επικουρικού χαρακτήρα. Το Συμβούλιο δρα ως εκτελεστικό όργανο μεταξύ των συνεδριάσεων της Συνέλευσης. Αυτό προετοιμάζει τον προϋπολογισμό και το πρόγραμμα εργασίας της Συνέλευσης. Η βασική τεχνική εργασία διεκπεραιώνεται από Επιτροπές και έναν αξιοσημείωτο αριθμό υπό-επιτροπών που ασχολούνται με θέματα όπως η ασφάλεια στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθώς και με θέματα που αφορούν στη νομοθετική και τεχνική συνεργασία.

1.1.3 Οι αρμοδιότητες του ΔΝΟ

Στις αρχές λειτουργίας του ο ΔΝΟ επιλήφθηκε με τη δημιουργία ενός κανονιστικού πλαισίου διεθνών συμφωνιών και νομοθετικών μέτρων που αφορούσαν στην ασφάλεια στη θάλασσα και στην πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Στη δεκαετία του '70 ένας μεγάλος όγκος αυτού του έργου φάνηκε ότι είχε εν πολλοίς ολοκληρωθεί, παρόλα αυτά ένας σημαντικός αριθμός νομοθετικών εργαλείων έμελλε να υιοθετηθεί μέσα στα επόμενα χρόνια. Στην παρούσα στιγμή, ο ΔΝΟ εστιάζει την προσοχή του στη διατήρηση και διαρκή ανανέωση της νομοθεσίας, και στη διαβεβαίωση της επικύρωσης αυτής από όσο το δυνατό περισσότερα κράτη.

1.1.4 Οι στόχοι του ΔΝΟ

Το 1999 η Συνέλευση του ΔΝΟ στην 21^η συνεδρίασή της επαναπροσδιόρισε τους στόχους του Οργανισμού με αφορμή την έναρξη της νέας χιλιετίας. Οι στόχοι περιγράφονται ως εξής:

- λήψη μέτρων προκειμένου να βελτιωθεί η πολιτική της πρόληψης, έτσι, όπως αυτή συμφωνήθηκε μέσα στα προηγούμενα χρόνια, ώστε οι τάσεις που τείνουν να επηρεάζουν αρνητικά την ασφάλεια των πλοίων και των ναυτικών, καθώς επίσης και το περιβάλλον, να αναγνωρίζονται σε πρώιμο στάδιο και να λαμβάνεται δράση για καταστολή ή εξάλειψη τέτοιων φαινομένων. Με γνώμονα λοιπόν, την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος η εφαρμογή των κανονιστικών μέτρων δεν θα πρέπει να μένει κενό γράμμα, αλλά, αντίθετα, να εφαρμόζεται ουσιαστικά,
- να δοθεί έμφαση στο ανθρώπινο στοιχείο,
- να διασφαλιστεί η ενιαία και αποτελεσματική εφαρμογή των υπαρχόντων κανονισμών και προτύπων του ΔΝΟ,
- να εξασφαλιστεί η ευρεία αποδοχή εκείνων των τμημάτων της Σύμβασης MARPOL τα οποία δεν έχουν ακόμα τεθεί σε ισχύ,
- να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο περιβαλλοντικής συνείδησης και ασφάλειας,
- να αποφευχθεί η θέσπιση υπερβολικής νομοθεσίας,
- να ενισχυθούν τα προγράμματα τεχνικής συνεργασίας του Οργανισμού, και
- να εντατικοποιηθούν μέσω των Κυβερνήσεων των κρατών και της βιομηχανίας οι προσπάθειες πρόληψης και καταστολής παράνομων ενεργειών που απειλούν την ασφάλεια των πλοίων, των επιβαινόντων σ' αυτά, και του περιβάλλοντος (πιο συγκεκριμένα, η θαλάσσια τρομοκρατία, η πειρατεία και η ένοπλη ληστεία στα πλοία, η διακίνηση ναρκωτικών και οι περιπτώσεις λαθρομετανάστευσης δια θαλάσσης και λαθροκατοχής).

1.1.5 Η δομή του ΔΝΟ

Ο Οργανισμός αποτελείται από μία Συνέλευση, ένα Συμβούλιο, μία Γραμματεία και τέσσερις κύριες Επιτροπές: την Επιτροπή Ασφάλειας, την Επιτροπή Προστασίας Θαλασσίου Περιβάλλοντος, την Επιτροπή Νομικών Υποθέσεων, και την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας. Επιπλέον, υπάρχει η Επιτροπή Υποστήριξης και ένας αριθμός υπό-Επιτροπών που επικουρούν τις κύριες τεχνικές επιτροπές στο έργο τους.

Η Συνέλευση είναι το ανώτατο όργανο του Οργανισμού. Αποτελείται από όλα τα Κράτη Μέλη και συνέρχεται άπαξ κάθε δυο χρόνια σε κανονικές συνεδριάσεις, αλλά μπορεί επίσης να συνεδριάσει εκτάκτως, εάν κριθεί αναγκαίο. Η Συνέλευση είναι υπεύθυνη για την έγκριση του προγράμματος εργασίας, για την κατάρτιση του προϋπολογισμού και τις οικονομικές συμφωνίες του Οργανισμού. Η Συνέλευση είναι αυτή που εκλέγει το Συμβούλιο.

Το Συμβούλιο, όπως ήδη αναφέρθηκε, εκλέγεται από τη Συνέλευση, με θητεία δυο ετών και ανάληψη καθηκόντων μετά από κάθε κανονική συνεδρίαση της Συνέλευσης. Το Συμβούλιο είναι το εκτελεστικό όργανο του ΔΝΟ και είναι υπεύθυνο, κάτω από τη Συνέλευση, για την επίβλεψη του έργου του Οργανισμού. Μεταξύ των συνεδριάσεων της Συνέλευσης, το Συμβούλιο εκτελεί τα καθήκοντα που του αναθέτει η Συνέλευση, εκτός της διαδικασίας συστάσεων στις Κυβερνήσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης, κάτι που εκ του Άρθρου 15(ι) της Σύμβασης εμπίπτει στην αρμοδιότητα της Συνέλευσης.

Επιπλέον καθήκοντα του Συμβουλίου είναι: να συντονίζει τις δραστηριότητες των οργάνων του Οργανισμού, να ετοιμάζει ένα σχέδιο του προγράμματος εργασίας και του προϋπολογισμού του Οργανισμού και να τα υποβάλει στη Συνέλευση, να λαμβάνει αναφορές και προτάσεις των Επιτροπών και των άλλων οργάνων και να τις υποβάλει στη Συνέλευση και τα Κράτη Μέλη με συστάσεις και σχόλια εάν απαιτείται, να ορίζει τον Γενικό Γραμματέα⁹ και να υποβάλει το διορισμό του στη Συνέλευση προς έγκριση, να διαπραγματεύεται συμφωνίες που αφορούν στη σχέση του Οργανισμού με άλλους οργανισμούς και να τις υποβάλει στη Συνέλευση για έγκριση.

⁹ Ο κύριος Ευθύμιος Μητρόπουλος, ελληνικής καταγωγής, είναι ο 17^{ος} Γενικός Γραμματέας του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, μίας Υπηρεσίας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, που επιλαμβάνεται της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία. Ο κύριος Μητρόπουλος ανέλαβε καθήκοντα την 1^η Ιανουαρίου 2004, στη θέση του προκατόχου του κυρίου W.A. O'Neil, καναδικής καταγωγής. Η έδρα της Γραμματείας του ΔΝΟ βρίσκεται στο Λονδίνο.

1.1.6 Τα μέλη του Συμβουλίου¹⁰

Η Σύμβαση του ΔΝΟ προϋποθέτει ότι τα Μέλη του Συμβουλίου της Συνέλευσης οφείλουν να διαθέτουν τα ακόλουθα κριτήρια: α) δέκα κράτη πρέπει να διαθέτουν μεγάλο ενδιαφέρον όσον αφορά στις υπηρεσίες της διεθνούς ναυτιλίας, β) δέκα άλλα κράτη πρέπει να διαθέτουν μεγάλο ενδιαφέρον στις διεθνείς θαλάσσιες εμπορευματικές μεταφορές, και γ) άλλα είκοσι κράτη δεν πρέπει να ανήκουν στις ως άνω κατηγορίες (α) και (β), οι οποίες έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά όσον αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και τη ναυτιλία, και των οποίων η εκλογή στο Συμβούλιο θα εξασφαλίζει την αντιπροσώπευση όλων των μεγάλων γεωγραφικών περιοχών του πλανήτη.

1.2 Η εφαρμογή της νομοθεσίας

Η ναυτιλία είναι μία διεθνής βιομηχανία στο σύνολό της. Στην περίπτωση που κάθε κράτος, χωριστά, θέσπιζε μεμονωμένα νομοθετικά μέτρα για την ασφάλεια στη θάλασσα, το αποτέλεσμα θα ήταν δαιδαλώδεις εθνικές νομοθεσίες¹¹, διαφορετικής οριοθέτησης του θέματος και συχνά αντικρουόμενων συμφερόντων. Ο ΔΝΟ ιδρύθηκε προκειμένου να υιοθετεί νομοθετικά μέτρα. Οι κυβερνήσεις των Κρατών Μελών του ΔΝΟ είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή της νομοθεσίας που υιοθετείται από το ΔΝΟ. Κάθε φορά που η κυβέρνηση ενός κράτους αποδέχεται μία Σύμβαση ή Απόφαση του ΔΝΟ, αυτό αυτόματα σημαίνει, ότι καταρχάς τάσσεται υπέρ του περιεχομένου αυτής, και κατά δεύτερον, ότι συμφωνεί να την εναρμονίσει στα πρότυπα της εθνικής της νομοθεσίας και κατ' επέκταση να την εφαρμόσει, όπως οποιοδήποτε άλλο νομοθετικό μέτρο. Το πρόβλημα που συνήθως ανακύπτει, εστιάζεται στο γεγονός της έλλειψης εμπειρογνομώνων από τα κράτη, πράγμα που δυσχεραίνει την υιοθέτηση των μέτρων που υιοθετούνται, εξαιτίας της μη ύπαρξης τεχνογνωσίας και εμπειρογνωμοσύνης, απαραίτητων συστατικών στοιχείων για την ορθή μεταφορά και εφαρμογή κανόνων σε εθνικό επίπεδο. Ο ΔΝΟ βρίσκεται στη διαδικασία δημιουργίας ενός εθελοντικού σχεδίου ελέγχου των Κρατών Μελών. Το συγκεκριμένο σχέδιο θα έχει ως στόχο του να προαγάγει την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος εκτιμώντας πόσο αποτελεσματικά τα Κράτη Μέλη εφαρμόζουν και επιβάλλουν στη

10 Τα Μέλη του Συμβουλίου που εκλέχθηκαν από την 23η Συνέλευση για το έτος 2004-2005 είναι τα ακόλουθα: α) Κίνα, Ελλάδα, Ιταλία, Ιαπωνία, Νορβηγία, Παναμάς, Κορέα, Ρωσία, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ, β) Αργεντινή, Μπαγκλαντές, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Κάτω Χώρες, Ισπανία, Σουηδία, και γ) Αλγερία, Αυστραλία, Μπαχάμες, Χιλή, Κύπρος, Δανία, Αίγυπτος, Γκάνα, Ινδονησία, Μάλτα, Μεξικό, Νιγηρία, Φιλιππίνες, Πολωνία, Πορτογαλία, Σαουδική Αραβία, Σιγκαπούρη, Νότιος Αφρική, Τουρκία, Βενεζουέλα..

¹¹ Για παράδειγμα, ένα κράτος θα μπορούσε να επιμείνει στη δημιουργία πλοίων από μη ασφαλές μέταλλο (π.χ. απλό σίδηρο και όχι ατσάλι) και κατ' επέκταση επισφαλές στον κατάπλου, και άλλα κράτη θα μπορούσαν να εμμένουν στη θέσπιση νομοθεσίας με πολύ υψηλά πρότυπα ασφάλειας, εν αντιθέσει με κάποια άλλα που πιθανώς να θέσπιζαν χαλαρά μέτρα για την ασφάλεια και να θεωρούνταν ο παράδεισος της μη ασφαλούς ναυτιλίας, ήτοι των πλοίων substandard.

νομοθεσία τους τις σχετικές Συμβάσεις του ΔΝΟ για τα πρότυπα ασφάλειας και παρέχοντάς τους συμβουλές για τον ομαλό χειρισμό των θεμάτων στην καθημερινή τους εκτέλεση.

Προκειμένου να υιοθετηθεί ένα νομοθετικό μέτρο ο ΔΝΟ αποστέλλει πρόσκληση σε όλα τα Κράτη Μέλη και επίσης σε όλα τα Κράτη που είναι μέλη του ΟΗΕ ή στις εξειδικευμένες αρχές των κρατών που επιλαμβάνονται θεμάτων θαλασσιών μεταφορών. Οι συνεδριάσεις αυτές συνέρχονται σε παγκόσμιο επίπεδο αφού υπάρχει αθρόα συμμετοχή κρατών από όλο τον κόσμο. Επιπλέον, στις συνεδριάσεις αυτές παρευρίσκονται συμμετέχοντες, σε επίπεδο παρατηρητών, και από άλλους Οργανισμούς του ΟΗΕ, καθώς επίσης και από Οργανισμούς¹² με τους οποίους ο ΔΝΟ συνεργάζεται, προκειμένου αυτοί (οι παρατηρητές) να αποτυπώσουν συμβουλευτικά τις παρατηρήσεις τους ή τις τεχνικές – επιστημονικές γνώσεις τους, σε επίπεδο εμπειρογνωμοσύνης, στους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων των Κρατών. Το σχέδιο μίας σύμβασης ή απόφασης αντίστοιχα, συνοδευόμενο με τις παρατηρήσεις και τα σχόλια των κυβερνήσεων και των ενδιαφερόμενων οργανισμών, υποβάλλεται για να εγκριθεί από την πλειοψηφία των παρόντων κυβερνήσεων. Η Γενική Γραμματεία του ΔΝΟ αποστέλλει το υιοθετημένο από τη συνεδρίαση κείμενο στις κυβερνήσεις. Στο σημείο αυτό, η σύμβαση ή η απόφαση βρίσκεται στο στάδιο της υπογραφής από τα Κράτη, δηλαδή χρονικό διάστημα, συνήθως, 12 μηνών. Τα Κράτη που υπογράφουν, οφείλουν και να επικυρώσουν ή να αποδεχτούν τη σύμβαση ή απόφαση, και εκείνα που δεν υπογράφουν οφείλουν να την αποδεχτούν. Κάθε σύμβαση ή απόφαση για να τεθεί σε ισχύ περικλείει και προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται προκειμένου να είναι εφαρμόσιμη. Οι προϋποθέσεις αυτές ποικίλουν ανάλογα με το πόσο σημαντικό και τεχνικό είναι το υιοθετημένο κείμενο, και επομένως οι προϋποθέσεις καθίστανται πιο αυστηρές για να τεθεί σε ισχύ. Για παράδειγμα, η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS – 1974), προϋπόθετε, ότι, για να τεθεί σε ισχύ, θα έπρεπε να γίνει αποδεκτή από 25 Κράτη των οποίων οι εμπορικοί στόλοι συγκαταλέγονται σε ποσοστό όχι λιγότερο του 50% του παγκόσμιου σε χωρητικότητα εμπορίου. Από τη στιγμή που πληρούνται όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις, η σύμβαση τίθεται σε ισχύ για όσα Κράτη την έχουν αποδεχτεί και μετά από μια περίοδο χάριτος γίνονται προσπάθειες, με τη λήψη και χρήση όλων των αναγκαίων μέτρων, για την εφαρμογή της. Αντίθετα, η Σύμβαση που αφορά στην Αστική Ευθύνη για Σκάφη που μεταφέρουν Πυρηνικά Υλικά, τέθηκε σε ισχύ μέσα σε 90 ημέρες, αφού αρχικά έγινε αποδεκτή από πέντε Κράτη. Στην περίπτωση αυτή, ορισμένες συμβάσεις επηρεάζουν λίγα μόνο Κράτη ή το περιεχόμενό τους αφορά σε εξειδικευμένα ζητήματα, οι απαιτήσεις για να τεθούν σε ισχύ δύνανται να μην είναι τόσο αυστηρές. Για τις συμβάσεις τεχνικού χαρακτήρα είναι αναγκαία η αποδοχή και η εφαρμογή τους από μια ευρεία ομάδα της ναυτιλιακής κοινότητας, διαφορετικά, δημιουργούνται τάσεις σύγχυσης, παρά μάλλον αποσαφήνισης, όσον αφορά

¹² Στις συνεδριάσεις αυτές συμμετέχει ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

στις πρακτικές εφαρμογές του συνόλου της ναυτιλίας, από τη στιγμή που θα υπάρχουν διαφορετικές συνιστώσες συμμόρφωσης και εφαρμογής. Η αποδοχή μιας σύμβασης δεν σημαίνει ταυτόχρονα και την εγγύηση για την εφαρμογή της. Η αποδοχή της σύμβασης εκ μέρους της κυβέρνησης της δημιουργεί την υποχρέωση της λήψης αναγκαίων μέτρων. Συχνά, η εθνική νομοθεσία για να εναρμονιστεί, πρέπει να διαφοροποιηθεί ή να εμπλουτιστεί με ό,τι προστάζει η σύμβαση. Ορισμένες φορές, χρειάζεται η παροχή επίβλεψης και αρωγής, μέσω της στήριξης εξειδικευμένου προσωπικού με τις κατάλληλες τεχνικές γνώσεις και την απαραίτητη εμπειρία. Η υποστήριξη αυτή δίνεται όχι μόνο στη δημόσια διοίκηση του κράτους, αλλά και σε όσους εμπλέκονται στο ναυτιλιακό κλάδο, εφοπλιστικές οργανώσεις, κατασκευάστριες εταιρίες, νηογνώμονες κ.ά., έτσι ώστε, σύμφωνα με τα εφόδια που τους παρέχονται η εφαρμογή της σύμβασης να καθίσταται απτή και υλοποιήσιμη. Στην παρούσα στιγμή, οι συμβάσεις του ΔΝΟ τίθενται σε ισχύ μέσα σε μια περίοδο πέντε περίπου ετών μετά την υιοθέτησή τους.

Παρατηρείται ότι και τα 25 κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αποτελούν και Κράτη Μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αντίστοιχα, με διαφορετική ημερομηνία ένταξης το καθένα. Το υφιστάμενο διεθνές νομικό πλαίσιο και ειδικότερα αυτό του ΔΝΟ, σε επίπεδο Συμβάσεων και Αποφάσεων, φαίνεται να υιοθετείται από το σύνολο των κρατών μελών του ΔΝΟ, και κατ' επέκταση να διοχετεύεται μέσω της κοινοτικής νομοθεσίας στα κράτη μέλη της Ε.Ε.. Τόσο οι συμβάσεις, όσο και οι αποφάσεις του ΔΝΟ, οι οποίες είναι πακέτα *soft-law* (πράξεις συμφωνιών μη δεσμευτικού χαρακτήρα¹³) ή των οποίων η δεσμευτικότητα προβλέπεται σε μεταγενέστερο στάδιο, μεταφέρονται στις εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών της Ε.Ε. μέσω του παράγωγου κοινοτικού δικαίου (υπό τη μορφή κανονισμών, οδηγιών, ανακοινώσεων, αποφάσεων και συστάσεων), προκειμένου να επιβάλλεται η ομοιόμορφη εφαρμογή κανόνων διεθνούς προέλευσης στα κράτη μέλη. Οι ως άνω κανόνες λειτουργούν εναρμονιστικά σε κοινοτικό επίπεδο, προωθώντας και προετοιμάζοντας την κοινοτικοποίηση του τομέα των θαλασσιών μεταφορών μέσω της θέσπισης κανονιστικών μέτρων που πλαισιώνουν το συγκεκριμένο πεδίο πολιτικής και παράλληλα το συμπληρώνουν μέσω διατάξεων που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα, στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, στον έλεγχο από το κράτος λιμένα, στα πρότυπα ασφάλειας των επιβαινόντων στα πλοία και στο διαρκή έλεγχο εκπαίδευσης και πιστοποίησης των πληρωμάτων σ' αυτά.

Η κοινοτική συμμετοχή στην υιοθέτηση των κανονιστικών μέτρων που θεσπίζονται από το ΔΝΟ, έχει ως στόχο την ορθή μεταφορά αυτών στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών

¹³Βλ. Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάνα (Ιανουάριος, Φεβρουάριος, Μάρτιος 2000) «Κοινοτικό Ναυτικό Δίκαιο, Το κοινοτικό πλαίσιο της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών», *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, Τόμος 30, σ.σ. 70-72.

της Ε.Ε. και της επιτυχούς – αποτελεσματικής εφαρμογής τους. Τα διεθνή κανονιστικά μέτρα έτσι όπως αυτά υιοθετούνται σε κοινοτικό επίπεδο, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, και από εκεί διοχετεύονται στα κράτη μέλη με διαφορετική μορφή, ανάλογα με τη σπουδαιότητα του εκάστοτε περιγραφόμενου ζητήματος, οφείλουν να μεταφέρονται στην εθνική νομοθεσία και να εφαρμόζονται από τους κυβερνητικούς φορείς των κρατών μελών ή τους αντίστοιχους εθνικούς οργανισμούς που είναι υπεύθυνοι για την εφαρμογή των κανόνων που αφορούν στο πεδίο της συγκεκριμένης πολιτικής, ήτοι του κλάδου της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών. Προκειμένου να μεταφερθεί μία σειρά κανονιστικών μέτρων από το κοινοτικό επίπεδο στο εθνικό, και να εφαρμοστεί, μία ομάδα εμπλεκόμενων φορέων εργάζεται και συνεργάζεται γι' αυτό το σκοπό. Οι εμπλεκόμενοι φορείς που συμμετέχουν στην ως άνω περιγραφόμενη διαδικασία είναι, από τη μια, οι αρμόδιες εθνικές αρχές ή / και οι οργανισμοί του κράτους μέλους, και από την άλλη, οι εμπειρογνώμονες και οι ειδικοί επί της τεχνογνωσίας που γνωρίζουν εις βάθος τα όσα πρέπει να αποφευχθούν ως λανθασμένες, χρονοβόρες και δαπανηρές κινήσεις και με ποια νομοτεχνικά εργαλεία θα υπάρξει ορθή μεταφορά και ομαλή εφαρμογή.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Ε.Ε. υιοθέτησε ένα ευρύ πακέτο κανονιστικών διατάξεων του ΔΝΟ, είτε πρόκειται για συμβάσεις, είτε για αποφάσεις και τις ενσωμάτωσε στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο με τη μορφή κανονισμών και οδηγιών. Συνοπτικά, αναφέρονται πράξεις του ΔΝΟ, που υιοθετήθηκαν από τα θεσμικά όργανα της Ένωσης και από εκεί διοχετεύτηκαν στην εθνική νομοθεσία των κρατών μελών. Ακολούθως αναφέρονται κάποιες τέτοιες περιπτώσεις ενσωμάτωσης διεθνών κανόνων σε κοινοτικό επίπεδο με την μορφή κανονισμού και οδηγιών αντίστοιχα.

Πιο συγκεκριμένα, η οδηγία 95/21/ΕΚ¹⁴ του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται τη χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία του κράτους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων Port State Control – Έλεγχος από το Κράτος Λιμένα, στοχεύει στην εναρμόνιση των όρων εφαρμογής των διεθνών κανόνων σχετικά με τη θαλάσσια ασφάλεια, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του σκάφους, για πλοία που προσεγγίζουν τους λιμένες της Κοινότητας και πλέουν στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Η ως άνω οδηγία καθώς και οι

¹⁴ Βλ. Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19^{ης} Ιουνίου 1995, για την επιβολή σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, που συνεπάγεται χρήσης κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος λιμένα), ΕΕ L 157, 07.07.1995.

τροποποιήσεις που υπέστη, όπως η οδηγία 98/25/EK¹⁵ του Συμβουλίου της 27^{ης} Απριλίου 1998, συσχετίζονται με τα νομοθετικά μέτρα των διεθνών συμβάσεων ταυτοσήμου περιεχομένου, όπως η διεθνής σύμβαση MARPOL 73/78 (σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία), SOLAS του 1974 (διεθνής σύμβαση για τη διαφύλαξη της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα), καθώς και η σύμβαση STCW του 1978 (για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών). Σε κοινοτικό επίπεδο η ασφάλεια, η πρόληψη της ρύπανσης και οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων μπορούν να βελτιωθούν αισθητά με τη δραστική μείωση του αριθμού των πλοίων που δεν ανταποκρίνονται στους σχετικούς κανόνες από τα κοινοτικά ύδατα, χάρη στην αυστηρή εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων, κωδίκων και ψηφισμάτων. Η ύπαρξη κοινοτικού νομικού πλαισίου για την εναρμόνιση των διαδικασιών επιθεώρησης είναι βασικής σημασίας για τη διασφάλιση της ομοιογενούς εφαρμογής των αρχών της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της πρόληψης της ρύπανσης, η οποία αποτελεί μία από τις βάσεις στις οποίες στηρίζονται η πολιτική μεταφορών και η πολιτική περιβάλλοντος της Κοινότητας. Η ρύπανση των θαλασσών είναι, εκ φύσεως, διασυνοριακό φαινόμενο και σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας¹⁶, είναι προτιμότερο να λαμβάνονται προληπτικά μέτρα στον τομέα αυτόν σε κοινοτικό επίπεδο, όσον αφορά στα προσκείμενα ύδατα των κρατών μελών, δεδομένου ότι τα κράτη μέλη δεν δύνανται να αναλαμβάνουν, καθένα ξεχωριστά, κατάλληλη και αποτελεσματική δράση. Η έκδοση αυτής της οδηγίας του Συμβουλίου αποτελεί την κατάλληλη διαδικασία για τη θέσπιση του νομικού πλαισίου και των εναρμονισμένων κανόνων και κριτηρίων για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα.

Επιπλέον, η οδηγία 2001/96/EK¹⁷, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2001, στοχεύει στη βελτίωση της ασφάλειας των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην προς και από τους κοινοτικούς λιμένες, όσον αφορά στις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης, με σκοπό να μειωθούν τα ατυχήματα με επακόλουθο την απώλεια ανθρώπινων ζωών, και κατ' επέκταση τη λήψη περαιτέρω μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών στα πλαίσια της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Ο συσχετισμός που παρατηρείται μεταξύ κοινοτικού και διεθνούς επιπέδου είναι ότι ο ΔΝΟ με

¹⁵Βλ. Οδηγία 98/25/EK του Συμβουλίου, της 27^{ης} Απριλίου 1998, για την τροποποίηση της οδηγίας 95/21/EK για την επιβολή σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, που συνεπάγεται χρήσης κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος λιμένα) ΕΕ L 133, 07.05.1998, καθώς και μετέπειτα τροποποιήσεις της οδηγίας 95/21/EK, όπως οδηγία 98/42/EK της Επιτροπής, της 19^{ης} Ιουνίου 1998, ΕΕ L 184, 27.06.1998, οδηγία 1999/97/EK της Επιτροπής, της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999, ΕΕ L 331, 23.12.1999, οδηγία 2001/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, ΕΕ L 19, 22.01.2002, και την οδηγία 2002/84/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, ΕΕ L 324, 29.11.2002.

¹⁶ Βλ. ό.π., Παπαγιάννης, Δονάτος, σ.234-236.

¹⁷ Βλ. Οδηγία 2001/96/EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2001, σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, ΕΕ L 013, 16.01.2002.

μια σειρά ψηφισμάτων της Συνέλευσης, εξέδωσε συστάσεις για την ασφάλεια των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην που αφορούν γενικά τα θέματα διασύνδεσης πλοίου / λιμένα, και ιδίως τις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Ο ΔΝΟ θέσπισε με το ψήφισμα Α.862(20) της Συνέλευσης, ένα Κώδικα Πρακτικής για ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην (Κώδικας BLU) και κάλεσε τις συμβαλλόμενες κυβερνήσεις να εφαρμόσουν τον Κώδικα αυτό το συντομότερο δυνατό, και να ενημερώσουν το ΔΝΟ για τις περιπτώσεις μη συμμόρφωσης. Σε κοινοτικό επίπεδο, η ως άνω οδηγία, που ευκρινώς παραπάνω αναφέρθηκαν οι στόχοι της, και με βάση την αρχή της επικουρικότητας, που διατυπώνεται στο άρθρο 5 της Συνθήκης, είναι το ενδεδειγμένο νομοθετικό μέσο, καθώς παρέχει ένα πλαίσιο για τα κράτη μέλη που αφορά στην ομοιόμορφη και υποχρεωτική εφαρμογή των απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, ενώ αφήνει στα κράτη μέλη το δικαίωμα να αποφασίσουν ποια μέσα εφαρμογής ταιριάζουν καλύτερα στο εσωτερικό τους σύστημα. Επιπλέον, σύμφωνα με την αρχή της αναλογικότητας, η παρούσα οδηγία δεν υπερβαίνει τα αναγκαία όρια για την επίτευξη του στόχου της.

Τέλος, ο κανονισμός 725/2004¹⁸ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31^{ης} Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και στις λιμενικές εγκαταστάσεις, ο οποίος έχει ως κύριο στόχο του την εφαρμογή στην Κοινότητα μέτρων που προσβλέπουν στη βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και ελλιμενίζονται σε εγκαταστάσεις οι οποίες δύνανται να βρίσκονται υπό διεθνή απειλή ή παράνομες δραστηριότητες. Η Διπλωματική Διάσκεψη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ενέκρινε, στις 12 Δεκεμβρίου 2002, τροπολογίες στη Διεθνή Σύμβαση του 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS), καθώς και ένα Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια στα Πλοία και στις Λιμενικές Εγκαταστάσεις (Κώδικας ISPS). Τα νομοθετικά αυτά κείμενα προορίζονται να βελτιώσουν την ασφάλεια των πλοίων που χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και των λιμενικών εγκαταστάσεων που τα εξυπηρετούν. Τα κείμενα αυτά, περιέχουν δεσμευτικές διατάξεις – συστάσεις, η εμβέλεια ορισμένων εκ των οποίων εντός της Κοινότητας, θα πρέπει να αποσαφηνισθεί. Ο παρών κανονισμός προτίθεται επίσης να παράσχει βάση για την εναρμονισμένη ερμηνεία και εφαρμογή, καθώς και για τον κοινοτικό έλεγχο, των ειδικών μέτρων για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, τα οποία, όπως ήδη αναφέρθηκε, εγκρίθηκαν στη Διπλωματική Διάσκεψη του ΔΝΟ στις 12 Δεκεμβρίου 2002, που τροποποίησε τη Διεθνή Σύμβαση για την

¹⁸ Βλ. Κανονισμός 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31^{ης} Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, ΕΕ L 129, 29.04.2004.

Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) του 1974 και θέσπισε το Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS)¹⁹.

1.3 Οι θαλάσσιες μεταφορές σε Κοινοτικό επίπεδο

1.3.1 Εισαγωγή

Στις 12 Δεκεμβρίου 1999, το πετρελαιοφόρο Erika, σημαίας Μάλτας, ναυάγησε στα ανοικτά των ακτών της Βρετάνης και συγκεκριμένα 40 μίλια από την ακτή. Περισσότεροι από 10.000 τόνοι αργού πετρελαίου εκχύθηκαν στη γύρω περιοχή δημιουργώντας μεγάλη οικολογική καταστροφή. Το ατύχημα αυτό αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα, καθώς η πίεση της κοινής γνώμης στάθηκε καταλυτική προκειμένου η Επιτροπή να αναλάβει δράση σε κοινοτικό επίπεδο. Μερικούς μήνες μετά το εν λόγω ατύχημα και εν όψει του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου του Biarritz²⁰ της 27^{ης} Σεπτεμβρίου 2000, η Επιτροπή προέβη σε απολογισμό των μέτρων που εφαρμόζονταν ήδη και των μέτρων που έπρεπε να ληφθούν σε θέματα θαλάσσιας ασφάλειας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση ενίσχυσε σημαντικά το νομοθετικό της οπλοστάσιο για την καταπολέμηση των σημαιών ευκαιρίας και την καλύτερη προστασία της Ευρώπης από τους απρόβλεπτους κινδύνους «μαύρης παλίρροιας». Η Επιτροπή υπέβαλε στο Συμβούλιο διαδοχικά δυο δέσμες νομοθετικών προτάσεων τις δέσμες Erika I (Μάρτιος 2000) και Erika II (Δεκέμβριος 2000).

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz ζήτησε την ταχεία έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων «Δέσμη Erika I» και κάλεσε την Επιτροπή να υποβάλει, το συντομότερο δυνατόν, για τη συμπλήρωση των τριών νομοθετικών προτάσεων που υποβλήθηκαν την 21^η Μαρτίου 2000²¹, τη δεύτερη δέσμη μέτρων Erika II. Οι εν λόγω δέσμες μέτρων εξυπηρετούν ένα διπλό στόχο:

- ❑ αφενός να ενισχυθεί η υφιστάμενη νομοθεσία (σε θέματα ελέγχου στους λιμένες και παρακολούθησης των νηογνομόνων) και
- ❑ αφετέρου να προταθούν νέα μέτρα που αποβλέπουν κυρίως στην επιτάχυνση της απόσυρσης των δεξαμενοπλοίων με μονό κύτος, στην ενίσχυση του ελέγχου της κυκλοφορίας στα ευρωπαϊκά ύδατα, στην ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για

¹⁹ Ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (Κώδικας ISPS), που αποτελεί μέρος του Παγκόσμιου Ολοκληρωμένου Συστήματος Πληροφοριών για τη Ναυτιλία του ΔΝΟ (IMO's Global Integrated Shipping Information System – GISIS), περιέχει όλες τις απαιτούμενες πληροφορίες, έτσι όπως αυτές καθορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση SOLAS, Κεφάλαιο XI-2. Περισσότερες πληροφορίες διατίθενται στο δικτυακό τόπο του Διεθνούς Κώδικα, στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.aspx

²⁰ Βλ. Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz για τη στρατηγική της Κοινότητας σχετικά με την ασφάλεια στην θάλασσα, COM(2000) 603 τελικό, 27.09.2000.

²¹ Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika, COM(2000) 802 τελικό, 21.03.2000.

την Ασφάλεια στη Θάλασσα και στη δημιουργία ενός συμπληρωματικού Ταμείου Αποζημίωσης των βλαβών από τη ρύπανση των πετρελαιοκηλίδων (ταμείο COPE).

Με εξαίρεση την πρόταση που αφορά την αποζημίωση των θυμάτων από πετρέλαιο, για την οποία τα κράτη μέλη προτίμησαν να παραπέμπουν το ζήτημα στους αρμόδιους διεθνείς φορείς (στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό - ΔΝΟ), όλα τα υπόλοιπα μέτρα εγκρίθηκαν από του Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο.

1.4 Η δέσμη μέτρων Erika I

Η δέσμη Erika I αφορά στις σοβαρότερες ελλείψεις στην κοινοτική νομοθεσία από πλευράς θαλάσσιας ασφάλειας, οι οποίες κατέστησαν εμφανείς μετά την ατυχηματική ρύπανση του πετρελαιοφόρου Erika το Δεκέμβριο του 1999.

Πρώτον, ενισχύει την ισχύουσα οδηγία 95/21/EK²² του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των σκαφών από το κράτος λιμένα. Είναι συνεπώς απαραίτητο να αυξηθεί ο αριθμός και η ένταση των ελέγχων στους ευρωπαϊκούς λιμένες. Δυνάμει των διατάξεων αυτών, από τα 11.000 πλοία που επιθεωρούνται κατά μέσο όρο ετησίως, περίπου 4.000 «επικίνδυνα» πλοία θα αποτελούν αντικείμενο διεξοδικής επιθεώρησης, αντί για 700 που ίσχυε μέχρι εκείνη τη στιγμή. Εξάλλου, τα πλοία στα οποία έχει διαπιστωθεί επανειλημμένα ότι βρίσκονται σε άσχημη κατάσταση, μετά από επιθεώρηση, θα περιληφθούν σε έναν ειδικό κατάλογο (μαύρη λίστα)²³ και θα απαγορευθεί η πρόσβασή τους στους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Δεύτερον, ενισχύει την υφιστάμενη οδηγία 94/57/EK²⁴ του Συμβουλίου, η οποία διέπει τις δραστηριότητες των νηογνομόνων, οι οποίοι ελέγχουν την ασφάλεια δομής των πλοίων για λογαριασμό των κρατών νηολόγησης. Προκειμένου να ληφθεί η κοινοτική έγκριση που επιτρέπει την άσκηση των δραστηριοτήτων των νηογνομόνων στην Ευρωπαϊκή Ένωση, αυτοί οφείλουν να ικανοποιούν τα αυστηρότερα κριτήρια, όπως περιγράφονται στην οδηγία 94/57/EK, καθώς και στις τροποποιήσεις της. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών τους θα αποτελέσει επίσης αντικείμενο αυστηρής παρακολούθησης και, σε περίπτωση ελλειπών τήρησης των κριτηρίων, είναι δυνατόν να τους επιβληθούν κυρώσεις που θα αφορούν στην προσωρινή ή οριστική αφαίρεση της κοινοτικής άδειας.

²² Βλ. ό.π., Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995, ΕΕ L 157, 07.07.1995.

²³ Βλ. Επίσημη Εφημερίδα της 25^{ης} Ιουλίου 2003, σχετικά με την πρώτη μαύρη λίστα που δημοσιεύτηκε για τα μη αξιόπλοα πλοία. Μία δεύτερη τέτοια λίστα ακολούθησε στις 30 Σεπτεμβρίου 2004 και στην οποία καταχωρούνταν όλα εκείνα τα πλοία που δεν έγιναν δεκτά, κατόπιν ελέγχου επιθεώρησης, από τους κοινοτικούς λιμένες, μεταξύ της χρονικής περιόδου 1^{ης} Νοεμβρίου 2003 και 31^{ης} Αυγούστου 2004.

²⁴ Βλ. Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, ΕΕ L 319, 12.12.1994 και Οδηγία 97/58/EK της Επιτροπής της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 1997, που τροποποιεί την οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου, ΕΕ L 274, 07.10.1997, καθώς επίσης και την Οδηγία 2001/105/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, που τροποποιεί την οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου, ΕΕ L 019, 22.01.2002.

Τρίτον, καθιερώνει ένα χρονοδιάγραμμα για την προοδευτική απόσυρση των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους²⁵ παγκοσμίως. Τα δεξαμενόπλοια διπλού κύτους προσφέρουν καλύτερη προστασία στο περιβάλλον σε περίπτωση ατυχήματος. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός, βασιζόμενος στη διαπίστωση αυτή, αποφάσισε ότι όλα τα δεξαμενόπλοια που κατασκευάστηκαν από το 1996 θα πρέπει να έχουν διπλό κύτος. Ωστόσο, η προοδευτική αντικατάσταση των δεξαμενοπλοίων μονού κύτους από δεξαμενόπλοια διπλού κύτους κλιμακώθηκε σε μία πολύ μεγάλη χρονική περίοδο, η οποία λήγει το 2006. Η Ευρωπαϊκή Ένωση επέμεινε να επιταχυνθεί η διαδικασία αυτή και πέτυχε να επιβάλει την άποψή της σε διεθνές επίπεδο. Σύμφωνα με τα νέα διεθνή και κοινοτικά πρότυπα, θα απαγορευθεί από το 2015 η πρόσβαση στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης στα τελευταία δεξαμενόπλοια μονού κύτους.

Η Επιτροπή εξέφρασε, εκείνη την περίοδο, τη δυσaréσκειά της για τη μη τήρηση του χρονοδιαγράμματος²⁶ που περιλαμβάνεται στην αρχική της πρόταση, και που θα είχε παρόλα αυτά αποτρέψει το ατύχημα του δεξαμενόπλοιου Prestige.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) 1726/2003²⁷ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, η εκμετάλλευση του Prestige θα έπρεπε να είχε παύσει οριστικά στις 15 Μαρτίου του 2004. Παρόλα αυτά, εάν το χρονοδιάγραμμα που είχε προτείνει η Επιτροπή είχε διατηρηθεί, το Prestige θα έπρεπε να τεθεί εκτός λειτουργίας την 1^η Σεπτεμβρίου 2002. Πράγματι, η αρχική πρόταση της Επιτροπής ανέφερε ότι τα δεξαμενόπλοια μονού κύτους της κατηγορίας 1²⁸, όπως το Erika ή το Prestige θα έπρεπε να αποσυρθούν μόλις έφθαναν σε ηλικία 23 ετών. Εάν είχε τεθεί σε ισχύ η διάταξη αυτή, τότε δεν θα είχε επιτραπεί στο Prestige να εισέλθει σε κάποιον από τους λιμένες της Ευρωπαϊκής Ένωσης από την 1^η Σεπτεμβρίου 2002, δεδομένου ότι το Prestige είχε υπερβεί κατά την ημερομηνία αυτή την

²⁵ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) 2978/94 του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 1994, για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΔΝΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, ΕΕ L 319, 12.12.1994, τον Κανονισμό (ΕΚ) 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 2978/94 του Συμβουλίου, ΕΕ L 064, 07.03.2002, καθώς επίσης και τον Κανονισμό (ΕΚ) 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ΕΕ L 249, 01.10.2003.

²⁶ Βλ. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Ενέργειας, Υπόμνημα του Νοεμβρίου του 2004 «Η εξέλιξη της κατάστασης μετά το ατύχημα του Prestige», σχετικά με το χρονοδιάγραμμα για την εφαρμογή της δέσμης Erika I. Τα τρία αυτά μέτρα εγκρίθηκαν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο το Δεκέμβριο του 2001. Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης όφειλαν να ενσωματώσουν τα μέτρα αυτά μέχρι τα μέσα του 2003, το αργότερο. Η μόνη εξαίρεση αφορά τον λιμένα του Ρότερνταμ, που έλαβε παράταση έξι μηνών για την εφαρμογή των αυστηρότερων ελέγχων. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Νίκαιας, το Δεκέμβριο 2000, κάλεσε ωστόσο τα κράτη μέλη να θέσουν προκαταβολικά σε εφαρμογή τις διατάξεις της δέσμης Erika I. Η Επιτροπή σύστησε στα κράτη μέλη την ολοκλήρωση των εργασιών θέσπισης των νομοθετικών και διοικητικών μέτρων μεταφοράς και της πρόσληψης του αναγκαίου προσωπικού επιθεώρησης των πλοίων, που επιβάλλεται για την εφαρμογή των μέτρων αυτών.

²⁷ Βλ. ό.π., Κανονισμός (ΕΚ) 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, ΕΕ L 249, 01.10.2003.

²⁸ Βλ. ό.π., Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Μεταφορών και Ενέργειας, Υπόμνημα του Νοεμβρίου του 2004 «Η εξέλιξη της κατάστασης μετά το ατύχημα του Prestige», παράρτημα κατηγοριών κυτών.

ηλικία των 23 ετών. Πρέπει ωστόσο να υπογραμμιστεί ότι ο κοινοτικός κανονισμός απαγορεύει την πρόσβαση μόνο στους λιμένες των κρατών μελών σε σκάφη του τύπου αυτού, πλην όμως δεν εμποδίζει τη διέλευση των σκαφών αυτών από τα ανοικτά των ευρωπαϊκών ακτών, λαμβανομένων υπόψη των υποχρεώσεων που επιβάλλονται από το ισχύον διεθνές δίκαιο.

1.5 Η δέσμη μέτρων Erika II

Αυτή η δεύτερη δέσμη μέτρων που απέβλεπε στη βελτίωση, κατά αειφόρο τρόπο, της προστασίας των ευρωπαϊκών υδάτων έναντι των κινδύνων ατυχημάτων και θαλάσσιας ρύπανσης, παρουσιάστηκε στις 6 Δεκεμβρίου 2000. Η δέσμη Erika II περιλαμβάνει τρία συμπληρωματικά μέτρα για την ουσιαστική ενίσχυση του επιπέδου θαλάσσιας ασφάλειας στα ύδατα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Πρώτον, την ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που θα είναι επιφορτισμένος με την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία. Ασκείται όλο και μεγαλύτερη πίεση στα υπάρχοντα και νέα κράτη μέλη, αλλά και τις υποψήφιες προς ένταξη χώρες να εφαρμόσουν μια σειρά νέων απαιτήσεων ασφάλειας και να εναρμονίσουν τις διαδικασίες ελέγχου και επιθεώρησης που εφαρμόζουν. Ο νέος Οργανισμός θα συμβάλει: α) στις προσπάθειές τους με τη συλλογή πληροφοριών, β) στη διαχείριση μιας βάσης δεδομένων για την ασφάλεια στη ναυτιλία, γ) στον έλεγχο των νηογνομόνων και δ) στην οργάνωση επιθεωρήσεων από το κράτος του λιμένα στα κράτη μέλη. Επίσης, θα διευκολύνει την ανταλλαγή στην εφαρμογή ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών και θα παρέχει τεχνική συνδρομή στην Επιτροπή σε όλα τα πεδία που αφορούν την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Δεύτερον, την εφαρμογή ενός συστήματος παρακολούθησης και ενημέρωσης για τη βελτίωση της παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων στα ευρωπαϊκά ύδατα. Τα κράτη μέλη θα έχουν ενισχυμένες εξουσίες να παρεμβαίνουν όταν υπάρχει κίνδυνος ατυχήματος ή ρύπανσης. Τα πλοία που διέρχονται από τα κοινοτικά ύδατα πρέπει υποχρεωτικά να διαθέτουν συστήματα αυτόματης αναγνώρισης για την αυτόματη επικοινωνία με τις αρχές στην ξηρά, καθώς και συσκευές καταγραφής δεδομένων ταξιδιού (μαύρα κουτιά) για να διευκολύνονται οι έρευνες σε περίπτωση ατυχήματος. Η οδηγία 2002/59/EK²⁹ έχει ως στόχο της να βελτιώσει τις διαδικασίες για την από κοινού αξιοποίηση των δεδομένων σχετικά με τα επικίνδυνα εμπορεύματα και θα επιτρέψει στις αρμόδιες αρχές να απαγορεύουν τον απόπλου πλοίων υπό εξαιρετικά δυσμενείς καιρικές συνθήκες. Η οδηγία

²⁹ Βλ. Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργησης της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 208, 05.08.2002.

απαιτεί επίσης από κάθε παράκτιο κράτος μέλος να καταρτίσει σχέδια έκτακτης ανάγκης για την υποδοχή πλοίων που διατρέχουν κίνδυνο σε ειδικές ζώνες καταφύγια.

Τρίτον, η Επιτροπή είχε προτείνει έναν μηχανισμό για τη βελτίωση της αποζημίωσης των θυμάτων σε περίπτωση ρύπανσης από πετρελαιοκηλίδες. Η Επιτροπή πρότεινε την αύξηση των ανώτατων ποσών που καταβάλλονται για ρύπανση από μεγάλης έκτασης πετρελαιοκηλίδες στα ευρωπαϊκά ύδατα (μέχρι 1.000.000.000,00 €, ενώ το ανώτατο όριο ανερχόταν τότε στα 200.000.000,00 €) και να προβλεφθεί η επιβολή των ενδεδειγμένων κυρώσεων στους υπαίτιους ρύπανσης από σοβαρή αμέλεια.

1.6 Το ατύχημα του Prestige

Την Τετάρτη 13 Νοεμβρίου 2002, το ηλικίας 26 ετών δεξαμενόπλοιο μονού κύτους Prestige, το οποίο ανήκε σε λιβεριανή εταιρεία και έφερε σημαία των νήσων Μπαχάμας, υπέστη ρωγμή στα ανοικτά της Γαλικίας ενώ μετέφερε 77.000 τόνους βαρέος μαζούτ. Στις 19 Νοεμβρίου, το δεξαμενόπλοιο έσπασε και στη συνέχεια βυθίστηκε σε απόσταση 270 χλμ. από τις ισπανικές ακτές. Πολλές χιλιάδες τόνοι βαρέος μαζούτ διέρρευσαν στη θάλασσα, ρυπαίνοντας τις ακτές της Γαλικίας. Η ρύπανση επεκτάθηκε στις περιοχές των Αστούριας, Κανταμβρίας και στη συνέχεια στην ισπανική χώρα των Βάσκων. Στις 31 Δεκεμβρίου 2002, η ρύπανση άγγιξε τις γαλλικές ακτές. Οι πρώτες ποσότητες (συμπυκνώματα) πετρελαίου ξεβράστηκαν στις παραλίες των Landes και Gironde. Μία εβδομάδα αργότερα μολύνθηκαν περισσότερα από 200 χλμ. των ακτών του Ατλαντικού, από τα ισπανικά σύνορα μέχρι το Pe d'Yeu.

Για την καταπολέμηση της ρύπανσης, ενεργοποιήθηκε ο μηχανισμός συνεργασίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αρκετά κράτη μέλη έσπευσαν να διαθέσουν πόρους και εξοπλισμό χαρτογράφησης των πετρελαιοκηλίδων, επεξεργασίας και ανάκτησης των ποσοτήτων πετρελαίου, συμβάλλοντας ενεργά, με τα μέσα αυτά, στις ενέργειες καθαρισμού και καταπολέμησης της ρύπανσης.

Εκτός από τις καθαρά περιβαλλοντικές βλάβες, η ρύπανση από τις ποσότητες πετρελαίου που διέφυγαν από το Prestige προκάλεσε τεράστιες ζημιές στους τομείς της αλιείας και της οστρακοκαλλιέργειας. Η Επιτροπή εξέφρασε τότε την πλήρη αλληλεγγύη της στις κατηγορίες των επαγγελματιών που επλήγησαν και αποφάσισε να λάβει ειδικά μέτρα έκτακτης ανάγκης. Στο πλαίσιο αυτό, αποδεσμεύτηκαν περίπου 120.000.000,00 € για να μπορέσουν οι αλιείς της Ισπανίας να αντιμετωπίσουν την κατάσταση. Οι γάλλοι αλιείς και οστρακοκαλλιεργητές των παράκτιων περιοχών του Ατλαντικού που επλήγησαν από τη «μαύρη παλίρροια» του Prestige, ιδιαίτερα στην περιοχή Arcachon, όπου ανεστάλη η εμπορία στρειδιών, δύνανται επίσης να επωφεληθούν, εφόσον είναι αναγκαίο, από ευρωπαϊκές ενισχύσεις. Οι ενισχύσεις αυτές είναι δυνατό να χορηγηθούν, με αίτηση των γαλλικών αρχών προς τις Βρυξέλλες, μέσω ανακατανομής των πόρων του Χρηματοδοτικού Μέσου Προσανατολισμού της Αλιείας

(ΧΜΠΑ), που αποτελεί το κυριότερο ευρωπαϊκό διαρθρωτικό ταμείο ενισχύσεων στον εν λόγω τομέα, ο προϋπολογισμός του οποίου καλύπτει την περίοδο 2002-2006. Τα μέτρα ενίσχυσης που αποφασίστηκαν προβλέπουν:

- οικονομική αποζημίωση των ατόμων και των ιδιοκτητών επιχειρήσεων εξαιτίας της προσωρινής παύσης των δραστηριοτήτων τους,
- ενίσχυση για την αντικατάσταση των ναυτικών εργαλείων,
- ενίσχυση για τον καθαρισμό, επισκευή και αποκατάσταση των εγκαταστάσεων οστρακοκαλλιέργειας και υδατοκαλλιέργειας, και
- οικονομική αποζημίωση για την αντικατάσταση των αποθεμάτων καρκινοειδών.

Η Επιτροπή αντέδρασε με ταχύτητα και εξέδωσε, στις 3 Δεκεμβρίου 2002, Ανακοίνωση³⁰ για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας μετά το ατύχημα του Prestige, τα βασικά στοιχεία της οποίας είναι τα ακόλουθα:

- ✓ δημοσίευσε μια ενδεικτική «μαύρη λίστα» πλοίων των οποίων η είσοδος στους κοινοτικούς λιμένες θα είχε απαγορευθεί εάν είχαν ήδη τεθεί σε ισχύ οι νέες κοινοτικές διατάξεις κατά την υπό εξέταση περίοδο. Σκοπός της δημοσίευσης της λίστας αυτής είναι να σταλεί μια προειδοποίηση στα ενδιαφερόμενα μέρη (πλοιοκτήτες και κράτη νηολογίου), έτσι ώστε να λάβουν τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση των ελλείψεων που έχουν διαπιστωθεί πριν από την ουσιαστική έναρξη ισχύος των νέων διατάξεων της οδηγίας 95/21/EK³¹ σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα,
- ✓ άρχισε τις διαδικασίες για την ανάπτυξη του κοινοτικού δικτύου τηλεματικής για την παρακολούθηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας, σε εφαρμογή της δέσμης μέτρων Erika II,
- ✓ κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια για να καταστεί δυνατή η έναρξη λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Παράλληλα, η Επιτροπή υπέβαλε, στις 20 Δεκεμβρίου 2002, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο πρόταση κανονισμού³² με σκοπό να επισπευσθεί το χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού κύτους, που θεσπίστηκε στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων Erika I, και να απαγορευθεί η μεταφορά βαρέος μαζούτ με δεξαμενόπλοια μονού κύτους προς και από λιμένες της Ε.Ε.

³⁰ Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας κατόπιν του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου Prestige, COM(2002) 681, 03.12.2002.

³¹ Βλ. όπ.π., Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995, ΕΕ L 157, 07.07.1995, και τροποποιήσεις αυτής.

³² Βλ. Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 2978/94 του Συμβουλίου, COM(2002) 780 τελικό, 20.12.2002.

Εξάλλου, η Επιτροπή προετοίμαζε μία σειρά νέων νομοθετικών μέτρων³³ που έχουν κυρίως το στόχο την επιβολή ποινικών κυρώσεων σε κάθε πρόσωπο (όχι μόνο τον πλοιοκτήτη, αλλά επίσης τον ιδιοκτήτη του εμπορεύματος, το νηογνώμονα ή κάθε άλλο ενεχόμενο πρόσωπο) που κρίνεται υπεύθυνο για ρύπανση λόγω αμέλειας.

Τέλος, η Επιτροπή ξεκίνησε διάλογο με τους εκπροσώπους της πετρελαϊκής βιομηχανίας, με σκοπό τη σύναψη εκούσιων συμφωνιών, ώστε να πάψουν οι μεταφορές βαρέος μαζούτ με δεξαμενόπλοια μονού κύτους και να μην ναυλώνονται στο εξής δεξαμενόπλοια μονού κύτους ηλικίας μεγαλύτερης των 23 ετών. Από τα αποτελέσματα των πρώτων αυτών ανταλλαγών απόψεων δεν έχει προκύψει, ωστόσο, κάποια ειλικρινής βούληση των εκπροσώπων της πετρελαϊκής βιομηχανίας να δεσμευθούν στη σύναψη τέτοιων συμφωνιών.

Η Επιτροπή στον απόηχο του ναυτικού ατυχήματος του Prestige αναμένει επίσης από τα κράτη μέλη:

- να αφιερώσουν επαρκείς πόρους για τον έλεγχο των πλοίων στους λιμένες, σε εφαρμογή των νέων μέτρων που αποφασίστηκαν στο πλαίσιο της δέσμης Erika I.
- να εξασφαλίσουν το απαιτούμενο επίπεδο επιθεώρησης σε όλους τους λιμένες και τα αγκυροβόλια τους με κίνδυνο, σε αντίθετη περίπτωση, να καταστούν πραγματικοί «λιμένες ευκαιρίας»,
- να προσλάβουν επαρκή αριθμό επιθεωρητών που θα μπορούν να ελέγχουν τουλάχιστον το 25% των πλοίων. Η Επιτροπή σκοπεύει να δώσει ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα αυτό, καθώς έχουν ήδη κινηθεί δύο διαδικασίες για επανειλημμένες παραλείψεις έναντι των κοινοτικών υποχρεώσεων στον εν λόγω τομέα κατά της Γαλλίας³⁴ και της Ιρλανδίας. Εξάλλου, θα προταθούν μέτρα για την ενίσχυση του ρόλου των πλοηγών στον έγκαιρο εντοπισμό πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα, τα οποία καταπλέουν στους λιμένες ή διαπλέουν τις ακτές των κρατών μελών,
- να εργαστούν αποφασιστικά στα πλαίσια του ΔΝΟ για την ταχεία εφαρμογή από το Ταμείο Αποζημίωσης από τη Ρύπανση για το Πετρέλαιο (FIPOL), ενός καθεστώτος συμπληρωματικής αποζημίωσης των θυμάτων πετρελαιοκηλίδων μέχρις ανώτατου ορίου 1.000.000.000,00 €, αντί του ποσού των 200.000.000,00 €, και
- να υπάρξει καλύτερη υπεράσπιση και εκπροσώπηση των ζωτικών συμφερόντων της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε διεθνές επίπεδο.

³³ Βλ. Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης, COM(2003) 92 τελικό, 05.03.2003.

³⁴ Βλ. Απόφαση του ΔΕΚ της 22ας Ιουνίου 2004, Υπόθεση C-439/02, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, ΕΕ C 19, 25.01.2003.

1.7 Η ανάγκη δημιουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας στη Θάλασσα

Ο νέος αυτός Οργανισμός, που υιοθετήθηκε, ως ιδέα, την επομένη της καταστροφής που προκάλεσε το ατύχημα του Erika, έχει ως αποστολή να παρέχει στα κράτη μέλη και στην Επιτροπή την αναγκαία τεχνική και επιστημονική συνδρομή, έτσι ώστε να βελτιωθεί το επίπεδο των προτύπων σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία, να επιβλέπει την ενιαία εφαρμογή τους στις χώρες της Ε.Ε. και να προωθεί τη διάδοσή τους σε ολόκληρο τον κόσμο. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας στη Θάλασσα θα συμβάλει στη βελτίωση ολόκληρου του συστήματος για την ασφάλεια της ναυτιλίας στην Ευρωπαϊκή Ένωση και στη μείωση των κινδύνων ναυτικών ατυχημάτων, θαλάσσιας ρύπανσης και απώλειας ανθρώπινων ζώων στη θάλασσα.

Ο εν λόγω Οργανισμός θα στηρίζει τη δράση της Επιτροπής και των κρατών μελών υπαρχόντων και νέων, καθώς και των υποψηφίων χωρών και θα αξιολογεί την αποτελεσματικότητα των μέτρων που λαμβάνονται για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Ο Οργανισμός αυτός έχει κυρίως ως αποστολή:

- τη συλλογή πληροφοριών και την εκμετάλλευση βάσεων δεδομένων για την ασφάλεια στη θάλασσα,
- την αξιολόγηση και τον έλεγχο των νηογνομόνων,
- το συντονισμό μεταξύ των κρατών μελών (διαχείριση της κυκλοφορίας στη θάλασσα, λιμένες καταφύγια),
- τη διευκόλυνση στην ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών, και
- την προσφορά τεχνικής συνδρομής στην Επιτροπή σε όλους τους τομείς που συνδέονται με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα συστάθηκε με τον κανονισμό 1406/2002³⁵ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002.

Το διοικητικό του συμβούλιο απαρτίζεται από ένα εκπρόσωπο ανά κράτος μέλος, 4 εκπροσώπους της Επιτροπής και 4 εκπροσώπους των σχετικών επαγγελματικών κλάδων. Ο εκτελεστικός του διευθυντής θα είναι κυρίως επιφορτισμένος με τον καθορισμό και την υλοποίηση των στρατηγικών στόχων του Οργανισμού, την καθιέρωση μίας διαρκούς συνεργασίας με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Επιτροπής και τις αρχές των κρατών μελών που είναι υπεύθυνες για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και με τη διαχείριση του προσωπικού και του προϋπολογισμού του Οργανισμού. Προσωρινά, η έδρα του Οργανισμού θα φιλοξενείται στις εγκαταστάσεις της Επιτροπής στις Βρυξέλλες.

³⁵ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 208, 05.08.2002.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Η Κοινοτική πλαισίωση της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών

2.1 Εισαγωγή

Σε Κοινοτικό επίπεδο η νομοθεσία που αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και πιο συγκεκριμένα στην ασφάλεια στη θάλασσα είναι εκτενής και συνεχώς διαφοροποιείται μέσω του τεχνικού εμπλουτισμού και των νομοθετικών τροποποιήσεων που υφίστανται οι πράξεις του παράγωγου δικαίου, ήτοι κανονισμοί και οδηγίες, των θεσμικών οργάνων της Ένωσης, προκειμένου να περιφρουρείται ο τομέας των θαλασσιών μεταφορών μέσω ενός ορθού και πολλές φορές αυστηρού κανονιστικού πλαισίου. Οι δημόσιες διοικήσεις (κυβερνήσεις – υπουργεία, αρχές και οργανισμοί) είναι οι τελικοί αποδέκτες των νομοθετημάτων αυτών και οφείλουν να τα ενσωματώνουν στην εσωτερική τους νομοθεσία, εφαρμόζοντας το περιεχόμενό τους προκειμένου να διασφαλίζεται ο κλάδος της ναυτιλίας και να περιορίζονται τα κρούσματα όχι μόνο των οικονομικών στρεβλώσεων, αλλά και του κοινωνικού και πολιτικού αντίκτυπου που πιθανότατα, να επέρχεται ως αποτέλεσμα της νομοθετικής κυβερνητικής ασυνέπειας των κρατών, με την ενδεχόμενη μη εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με την κοινοτική. Ο κανονισμός³⁶, ως νομοθετική πράξη, έχει γενική ισχύ, είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος. Ο Κανονισμός 2172/2004³⁷ της Επιτροπής της 17^{ης} Δεκεμβρίου 2004, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, και αντίστοιχα ο Κανονισμός 415/2004³⁸ της Επιτροπής, της 5^{ης} Μαρτίου 2004, για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία (COSS), αποτελούν εμφανή παραδείγματα του κανονιστικού πλαισίου της κοινής πολιτικής θαλασσιών μεταφορών, ενός τομέα ευαίσθητου και πολυσχιδή. Η Κοινότητα ανησυχεί σοβαρά για την οριοθέτηση και διασφάλιση του πλαισίου των θαλασσιών μεταφορών, καθώς η ασφάλεια στη θάλασσα και η ρύπανση από πλοία, περικλείουν στους κόλπους τους μια σειρά επακόλουθων στα οποία ενέχονται όχι μόνο η ναυτιλία ως βιομηχανικός και οικονομικός κλάδος, αλλά το περιβάλλον και κατ' επέκταση η οικονομική και κοινωνική ζωή των πληθυσμών των νησιωτικών χωρών και παράκτιων περιοχών. Τα επισφαλή και

³⁶ Βλ. όπ.π., Παπαγιάννης, Δονάτος, σ.158-159. (Πρόκειται δηλαδή για πράξη που αντιστοιχεί στο «νόμο» της εθνικής νομοθεσίας και ενεργεί έναντι πάντων. Ο κοινοτικός κανονισμός από τη στιγμή που θα εκδοθεί και θα τεθεί σε ισχύ, δεσμεύει τα κράτη μέλη και εκτοπίζει αντίθετες εθνικές ρυθμίσεις).

³⁷ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) 2172/2004 της Επιτροπής της 17^{ης} Δεκεμβρίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, ΕΕ L 371, 18.12.2004.

³⁸ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) 415/2004 της Επιτροπής, της 5^{ης} Μαρτίου 2004, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, ΕΕ L 068, 06.03.2004.

καταστροφικά ατυχήματα που συνέβησαν στο παρελθόν, γεγονότα που σημάδεψαν τη ναυτιλία, κινητοποίησαν τα θεσμικά όργανα στη λήψη αυστηρών δεσμευτικών μέτρων (κανονισμοί) για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας και της προστασίας από την ρύπανση. Η οδηγία³⁹ δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται, όσον αφορά στο επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Τα κράτη μέλη είναι υποχρεωμένα μετά την έκδοση⁴⁰ της οδηγίας να προσαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία στις ρυθμίσεις της οδηγίας εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας και δεν μπορούν να επικαλεστούν τις διατάξεις του Συντάγματός τους ή γενικά την εθνική τους νομοθεσία για να αποφύγουν τη συμμόρφωσή τους προς τις επιταγές της. Προκειμένου λοιπόν, να περιγράψουμε, όσο πιο συνοπτικά γίνεται, την κοινοτική πλαισίωση των θαλασσίων μεταφορών, ακολούθως αναφέρονται τρεις οδηγίες που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα και πιο συγκεκριμένα στο ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, στον έλεγχο από το κράτος λιμένα και στους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

2.2 Οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Απριλίου 2001, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.

Η εκπαίδευση των ναυτικών διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Είναι λοιπόν σημαντικό, να καθοριστεί ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών σε κοινοτικό επίπεδο, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες για την εκπαίδευση των ναυτικών. Στο ψήφισμά του της 8^{ης} Ιουνίου 1993⁴¹, σχετικά με μια Κοινή Πολιτική για την Ασφάλεια στην Θάλασσα, το Συμβούλιο έθεσε τον στόχο της απομάκρυνσης των ανειδίκευτων πληρωμάτων και έδωσε προτεραιότητα, σε κοινοτική δράση, για την ενίσχυση της κατάρτισης και της εκπαίδευσης με την ανάπτυξη κοινών προτύπων για το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης του βασικού προσωπικού, συμπεριλαμβανομένου του θέματος της κοινής γλώσσας επί των κοινοτικών σκαφών. Τα πρότυπα εκπαίδευσης για τη χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής ικανότητας των ναυτικών διαφέρουν σε κάθε κράτος μέλος και οι διαφορές αυτές των εθνικών νομοθεσιών για την εκπαίδευση στον τομέα της

³⁹ Βλ. ό.π., Παπαγιάννης, Δονάτος, σ. 161, (Η οδηγία δεσμεύει μόνο τα κράτη μέλη στα οποία απευθύνεται, αφού μόνο αυτά μπορούν να θέσουν σε κίνηση τους μηχανισμούς εκείνους που είναι απαραίτητοι για την πραγματοποίηση των σκοπών που περιγράφονται στην οδηγία. Το κράτος μέλος είναι υποχρεωμένο να επιλέξει εκείνο το μέσο, το οποίο είναι το πλέον κατάλληλο για να εξασφαλίσει την υλοποίηση του μέτρου που περιέχεται στην κοινοτική οδηγία. Απλές διοικητικές πράξεις δεν αρκούν για την υλοποίηση του σκοπού της οδηγίας, ούτε διοικητικές διατάξεις, επειδή αυτές δεν είναι αρκούντως σαφείς).

⁴⁰ Βλ. ό.π., Παπαγιάννης, Δονάτος, σ. 161, (Η ισχύς της οδηγίας αρχίζει από τη στιγμή της κοινοποίησης στον αποδέκτη της – άρθρο 254, παρ. 2 της ΣυνθΕΚ).

⁴¹ Βλ. Ψήφισμα του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, ΕΕ C 271, 07.10.1993.

ναυτιλίας, που καλύπτει η οδηγία 94/58/EK⁴² του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, δεν εξασφαλίζουν πάντα εκείνο το επίπεδο εκπαίδευσης το οποίο απαιτείται για την ασφάλεια στη θάλασσα. Επιπλέον, οι οδηγίες 89/48/ΕΟΚ⁴³ και 92/51/ΕΚ⁴⁴ του Συμβουλίου σχετικά με τα γενικά συστήματα αναγνώρισης της επαγγελματικής εκπαίδευσης και κατάρτισης εφαρμόζονται στα ναυτικά επαγγέλματα, που αφορά η ως άνω οδηγία, και συμβάλουν στη διευκόλυνση της τήρησης των υποχρεώσεων που απορρέουν από τη Συνθήκη σχετικά με την κατάργηση, μεταξύ των κρατών μελών, των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και υπηρεσιών. Η αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων και των πιστοποιητικών, η οποία προβλέπεται από τις οδηγίες των γενικών συστημάτων δεν εξασφαλίζει πάντα τυποποιημένο επίπεδο εκπαίδευσης όλων των ναυτικών που εργάζονται στα διάφορα σκάφη τα οποία φέρουν σημαία κράτους μέλους, συμπεριλαμβανομένων των πλοίων των νηολογημένων στο EUROS⁴⁵. Είναι, λοιπόν, βασικό να καθιερωθεί ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών στην Κοινότητα σύμφωνα με το οποίο η δράση στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών και δη της ασφάλειας στη θάλασσα με την αμέριστη συμμετοχή του ανθρώπινου στοιχείου, να βασίζεται στα πρότυπα εκπαίδευσης που έχουν ήδη συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο, και συγκεκριμένα στη Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών του ΔΝΟ, του 1978, (Σύμβαση STCW), μία πράξη της οποίας όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της. Μετά τα δυο συνεχόμενα ναυτικά ατυχήματα στα ευρωπαϊκά ύδατα, τόσο του Erika το 1999, όσο και του Prestige το 2002, η ανάγκη πρόληψης των ατυχημάτων και η καταστολή της ρύπανσης ώθησαν την Κοινότητα να λάβει πιο συγκεκριμένα και αυστηρότερα μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια μέσω των άμεσα εμπλεκόμενων σ' αυτή δηλαδή του πληρώματος και του προσωπικού. Η νέα οδηγία 2001/25/EK⁴⁶ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Απριλίου 2001, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών που τροποποιεί κατά ουσιαστικό τρόπο την οδηγία 94/58/EK⁴⁷, καθορίζει τα ελάχιστα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών, ακολουθώντας κι αυτή (η Κοινότητα), την αναθεώρηση που υπέστη η αντίστοιχη σύμβαση από το ΔΝΟ. Έτσι η οδηγία αυτή εισάγει διατάξεις για τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης του προσωπικού τήρησης φυλακών σύμφωνα με την σύμβαση STCW.

⁴² Βλ. Οδηγία 94/58/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕ L 319, 12.12.1994.

⁴³ Βλ. Οδηγία 89/48/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21ης Δεκεμβρίου 1988 σχετικά με ένα γενικό σύστημα αναγνώρισης των διπλωμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που πιστοποιούν επαγγελματική εκπαίδευση ελάχιστης διάρκειας τριών ετών, ΕΕ L 019, 24.01.1989.

⁴⁴ Βλ. ό.π., Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου, της 19^{ης} Ιουνίου 1995, ΕΕ L 157, 07.07.1995.

⁴⁵ Βλ. Τζωάννος, Γ. Ιωάννης (Νοέμβριος 2001), «Θαλάσσιες Μεταφορές», στο Δημόπουλος, Γ., Μπαλτάς, Ν., Χασσίδ, Ι., (επιμ.) *Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, Τόμος Β', Οικονομική Ολοκλήρωση και Πολιτικές*, Πρώτη έκδοση, εκδ. Ι. Σιδέρης, σ.254.

⁴⁶ Βλ. Οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Απριλίου 2001, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕ L 136, 18.05.2001.

⁴⁷ Βλ. ό.π., Οδηγία 94/58/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, ΕΕ L 319, 12.12.1994.

Προκειμένου να προωθηθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να προβλεφθεί η απώλεια ανθρώπινων ζώων και η ρύπανση της θάλασσας, πρέπει να βελτιωθεί η επικοινωνία των μελών του πληρώματος επί των πλοίων που πλέουν σε κοινοτικά ύδατα. Τα πληρώματα των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν επιβλαβή ή ρυπογόνα φορτία θα πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά την πρόληψη ατυχημάτων και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Είναι πρωταρχικής σημασίας η δημιουργία κατάλληλου συνδέσμου επικοινωνίας μεταξύ του πλοιάρχου, των αξιωματικών και κατώτερων ναυτικών. Είναι αναγκαία η λήψη μέτρων για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που είναι κάτοχοι πιστοποιητικών εκδιδόμενων από τρίτες χώρες έχουν επίπεδο ικανοτήτων εφάμιλλο προς αυτό που απαιτείται από τη Σύμβαση STCW. Ως προς την επίτευξη του στόχου αυτού, πρέπει να καθοριστούν κοινά κριτήρια για την αναγνώριση πιστοποιητικών ξένων χωρών στην Κοινότητα. Η θέσπιση κοινών κριτηρίων για την αναγνώριση των πιστοποιητικών εκδόσεως τρίτων χωρών από τα κράτη μέλη πρέπει να βασίζονται στις απαιτήσεις εκπαίδευσης και πιστοποίησης, όπως έχει συμφωνηθεί στο πλαίσιο της Σύμβασης STCW. Συμπληρωματικά, όταν και όπου ενδείκνυται, θα γίνεται επιθεώρηση των ναυτικών εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και των προγραμμάτων και μαθημάτων κατάρτισης. Τα κράτη μέλη, ως λιμενικές αρχές, απαιτείται να προάγουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα με την κατά προτεραιότητα επιθεώρηση σκαφών, που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας που δεν έχει κυρώσει τη Σύμβαση STCW, εξασφαλίζοντας έτσι ότι δεν θα είναι ευνοϊκότερη η μεταχείριση των σκαφών που φέρουν τη σημαία τρίτου κράτους. Η ως άνω οδηγία τροποποιήθηκε από την οδηγία 2003/103/EK⁴⁸ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17^{ης} Νοεμβρίου 2003, σχετικά με το σημείο της σύστασης οργανισμού ή αρχής για να επικουρεί την Επιτροπή στην εκτέλεση των καθηκόντων της, αναλαμβάνοντας να διεξάγει και τον έλεγχο των πιστοποιητικών. Έτσι, ένα από τα καθήκοντα που έχουν τεθεί στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι να επικουρεί την Επιτροπή στην εκτέλεση οποιουδήποτε καθήκοντος της ανατίθεται από την κοινοτική νομοθεσία όσον αφορά στην εκπαίδευση, την έκδοση πιστοποιητικών και την τήρηση φυλακών από τα πληρώματα πλοίων. Επιπλέον, ο Οργανισμός οφείλει να επικουρεί την Επιτροπή στην εκτέλεση των καθηκόντων της, όσον αφορά στη χορήγηση, την παράταση και ανάκληση της αναγνώρισης τρίτων χωρών, καθώς επίσης και να παρακολουθεί τη συμμόρφωση των τρίτων χωρών προς τις απαιτήσεις της Σύμβασης STCW. Η συνεχής παρακολούθηση της συμμόρφωσης των αναγνωρισμένων τρίτων χωρών είναι αποτελεσματικότερη, εάν διενεργείται εναρμονισμένα και συγκεντρωτικά.

⁴⁸ Βλ. Οδηγία 2003/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17^{ης} Νοεμβρίου 2003, περί τροποποίησης της οδηγίας 2001/25/EK για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, ΕΕ L 326, 13.12.2003.

2.3 Οδηγία 95/21/EK⁴⁹ του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995 για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (Έλεγχος από το Κράτος Λιμένα – PORT STATE CONTROL).

Η συγκεκριμένη οδηγία 95/21/EK στοχεύει στην εναρμόνιση των όρων εφαρμογής των διεθνών κανόνων για την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του σκάφους, για πλοία που προσεγγίζουν τους κοινοτικούς λιμένες και πλέουν στα ύδατα που υπάγονται στη δικαιοδοσία των κρατών μελών. Η οδηγία αυτή εφαρμόζεται σε όλα τα σκάφη και τα πληρώματά τους που βρίσκονται ελλιμενισμένα στους λιμένες των κρατών μελών ή σε σταθμό ανοικτής θαλάσσης ή είναι αγκυροβολημένα στα ανοικτά ενός εκ των εν λόγω λιμένων ή σταθμών. Τα κράτη μέλη υποχρεούνται να συστήσουν και να ελέγχουν τις αρμόδιες διοικητικές αρχές ναυσιπλοΐας, οι οποίες επιφορτίζονται με την επιθεώρηση των σκαφών που προσδένουν στους λιμένες τους ή πλέουν σε ύδατα που εμπίπτουν στη νομολογία τους. Κάθε κράτος μέλος οφείλει να επιθεωρεί τουλάχιστον το 25% του αριθμού των σκαφών υπό ξένη σημαία που καταπλέουν στους λιμένες του και απαλλάσσονται από τον έλεγχο αυτό, όσα πλοία έχουν ήδη επιθεωρηθεί μέσα στο εξάμηνο. Προσήκουσας σημασίας είναι οι έλεγχοι που αφορούν σε πετρελαιοφόρα και δεξαμενόπλοια για αέριο ή χημικά προϊόντα, ηλικίας⁵⁰ μεγαλύτερης των δέκα ετών. Επιπλέον, τα κράτη μέλη έχουν ως υποχρέωση να φροντίζουν για την αντιμετώπιση των ανωμαλιών που διαπιστώνονται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης. Στην περίπτωση κατά την οποία το σκάφος ακινητοποιηθεί, κατόπιν της επιθεώρησης, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών οφείλουν να κοινοποιούν τις μετακινήσεις, τα μέτρα που ελήφθησαν και τις κυρώσεις⁵¹ που επιβάλλονται στα σκάφη, τα οποία αρνούνται να συμμορφωθούν και να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις των αρχών. Τέλος, σύμφωνα με την οδηγία τα κράτη οφείλουν να μεριμνούν, ώστε οι αρμόδιες αρχές τους να συνεργάζονται με τις αντίστοιχες των υπολοίπων κρατών μελών, αυτές να δημοσιεύουν ανά τρίμηνο πληροφορίες σχετικά με τον αριθμό των επιβληθεισών ακινητοποιήσεων, οι εφοπλιστές και οι φορείς εκμετάλλευσης του σκάφους, αν παρατηρούνται σε αυτό ανωμαλίες που δικαιολογούν την ακινητοποίησή του, υποχρεούνται να καταβάλουν ποσό κάλυψης των δαπανών της επιθεώρησης και επιπροσθέτως, τα κράτη πρέπει να κοινοποιούν ετήσια τον αριθμό απασχολούμενων επιθεωρητών καθώς και τον αριθμό των εισερχόμενων στους λιμένες τους σκαφών. Η οδηγία αυτή τροποποιήθηκε από την οδηγία 98/25/EK⁵² του Συμβουλίου της 27^{ης} Απριλίου 1998 προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι τροποποιήσεις που

⁴⁹ Βλ. ό.π., Οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995, ΕΕ L 157, 07.07.1995.

⁵⁰ Η ηλικία των σκαφών υπολογίζεται βάσει της ημερομηνίας κατασκευής που αναφέρεται στα έγγραφα ασφάλειας του πλοίου.

⁵¹ Μία είδους κύρωση είναι και η απαγόρευση πρόσβασης σκάφους σε όλους τους κοινοτικούς λιμένες, εξαιτίας της μη συμμόρφωσης και ικανοποίησης των απαιτήσεων των αρμόδιων αρχών.

⁵² Βλ. ό.π., Οδηγία 98/25/EK του Συμβουλίου της 27^{ης} Απριλίου 1998, ΕΕ L 319, 12.12.1994.

αντίστοιχα επήλθαν στις διεθνείς συμβάσεις MARPOL 73/78 (σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία), SOLAS του 1974 (σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα) και STCW του 1978 (σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών). Η οδηγία 95/21/EK τροποποιήθηκε εκ νέου με την οδηγία 98/42/EK⁵³ της Επιτροπής της 19^{ης} Ιουνίου 1998, και ακολούθως με την οδηγία 1999/97/EK⁵⁴ της Επιτροπής της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999. Η τελευταία, εκ των δυο, οδηγία λαμβάνει υπόψη τις τροποποιήσεις των διεθνών συμβάσεων, των πρωτοκόλλων, των κωδίκων και των ψηφισμάτων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού καθώς και τις εξελίξεις που έχουν επέλθει στο πλαίσιο του Μνημονίου της Συμφωνίας των Παρισίων. Τα κράτη μέλη λαμβάνουν τα αναγκαία μέτρα για την εξάλειψη κάθε νομικού εμποδίου που αφορά στη δημοσίευση του καταλόγου⁵⁵ των πλοίων που επιθεωρήθηκαν, ακινητοποιήθηκαν ή των οποίων η είσοδος έχει απαγορευθεί σε κοινοτικό λιμένα. Βάσει της οδηγίας αυτής, η Επιτροπή από κοινού με τα κράτη προωθεί τις μεθόδους ευρύτερης και εγκυρότερης διάδοσης για τη δημοσίευση του καταλόγου αυτού. Τέλος, η οδηγία 95/21/EK, υπέστη τις τελευταίες τροποποιήσεις της, αρχικά με την οδηγία 2001/106/EK⁵⁶ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, και εν συνεχεία με την οδηγία 2002/84/EK⁵⁷ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002. Στόχος της πρώτης οδηγίας είναι να καταστεί υποχρεωτικό παρά μάλλον διακριτικό το καθεστώς επιθεώρησης ορισμένων πλοίων που είναι ενδεχομένως επικίνδυνα και να ενισχυθούν τα μέτρα τα σχετικά με τα πλοία που εμφανώς υπολείπονται, όσον αφορά στην τήρηση κανόνων για την εύρυθμη εφαρμογή της οδηγίας 95/21/EK. Η τελευταία οδηγία 2002/84/EK έχει ως στόχο της τη βελτίωση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας που διέπει την ασφάλεια στη θάλασσα, την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και τους όρους

⁵³ Βλ. Οδηγία 98/42/EK της Επιτροπής της 19^{ης} Ιουνίου 1998 για την τροποποίηση της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος ελλειμνισμού), ΕΕ L 184, 27.06.1998.

⁵⁴ Βλ. Οδηγία 1999/97/EK της Επιτροπής, της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999, που αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), ΕΕ L 331, 23.12.1999.

⁵⁵ Βλ. Κατάλογος των πλοίων που αποτέλεσαν αντικείμενο μέτρου απαγόρευσης εισόδου στους λιμένες των κρατών μελών, μεταξύ 1^{ης} Σεπτεμβρίου 2004 και 31^{ης} Μαρτίου 2005, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 β της οδηγίας 95/21/EK της 19^{ης} Ιουνίου 1995 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, ΕΕ C 142, 11.06.2005.

⁵⁶ Βλ. Οδηγία 2001/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, που τροποποιεί την οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος του λιμένα), ΕΕ L 019, 22.01.2002.

⁵⁷ Βλ. Οδηγία 2002/84/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, ΕΕ L 324, 29.11.2002.

εργασίας και διαβίωσης επί αυτών. Είναι εμφανές, ότι όποια κοινοτική οδηγία θεσπίζεται και κατόπιν τροποποιείται για να βελτιωθεί και που αφορά στην θαλάσσια ασφάλεια και στον έλεγχο από το κράτος λιμένα συμπλέει με τα διεθνή πρότυπα προκειμένου να ενισχύεται η νομοθεσία για την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία και των όρων εργασίας και διαβίωσης σ' αυτά.

2.4 Οδηγία 94/57/EK⁵⁸ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

Η παρούσα οδηγία θεσπίζει μέτρα τα οποία πρέπει να ακολουθούνται από τα κράτη μέλη και τους οργανισμούς που ασχολούνται με την επιθεώρηση, την εξέταση και την πιστοποίηση πλοίων με στόχο τη συμμόρφωση προς τις διεθνείς συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, προωθώντας, ταυτόχρονα, τον στόχο της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών. Η διαδικασία αυτή περιλαμβάνει την ανάπτυξη και εφαρμογή απαιτήσεων ασφαλείας για το σκάφος, τη μηχανολογική και ηλεκτρολογική εγκατάσταση και την εγκατάσταση ελέγχου για πλοία που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων. Σύμφωνα με τις συμβάσεις αυτές, όλα τα κράτη μέλη μπορούν να εξουσιοδοτούν τεχνικούς οργανισμούς, σε διαφορετικό βαθμό για κάθε περίπτωση, να πιστοποιούν την εν λόγω συμμόρφωση και μπορούν να μεταβιβάζουν την αρμοδιότητα έκδοσης των σχετικών πιστοποιητικών ασφαλείας. Σε παγκόσμια κλίμακα, πολλοί από τους υφιστάμενους νηογνώμονες δεν εξασφαλίζουν ούτε τη δέουσα εφαρμογή των κανόνων, ούτε αξιοπιστία, όταν ενεργούν για λογαριασμό των εθνικών αρχών, διότι δεν διαθέτουν την κατάλληλη δομή και πείρα στην οποία να μπορούν να βασιστούν και η οποία να τους επιτρέπει να εκτελούν τα καθήκοντά τους σε υψηλό επίπεδο επαγγελματισμού. Ο στόχος του καθορισμού κατάλληλων προτύπων, τα οποία πρέπει να πληρούν οι νηογνώμονες, δεν μπορεί επαρκώς να επιτευχθεί με τη μεμονωμένη δράση των κρατών μελών, αλλά μπορεί να τον επιτύχει καλύτερα η Κοινότητα. Απαιτείται από τα κράτη μέλη η εξασφάλιση ότι οι αρμόδιοι οργανισμοί τους δύνανται να εγγυηθούν συμμόρφωση σύμφωνα με τις προσταγές των διεθνών συμβάσεων. Επιπλέον, να επιβεβαιώσουν (τα κράτη) ότι αναθέτουν καθήκοντα που αφορούν στην επιθεώρηση, έλεγχο και πιστοποίηση, μόνο σε νομότυπα αναγνωρισμένους οργανισμούς. Οι οργανισμοί που επιθυμούν την αναγνώρισή τους, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, πρέπει να υποβάλλουν προς τα κράτη μέλη πλήρη στοιχεία και αποδεικτικά της συμμόρφωσής τους προς τα ελάχιστα κριτήρια, ενώ τα κράτη μέλη πρέπει να γνωστοποιούν προς την Επιτροπή και προς τα υπόλοιπα κράτη μέλη τους οργανισμούς

⁵⁸ Βλ. όπ.π., Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, ΕΕ L 319, 12.12.1994.

τους οποίους έχουν αναγνωρίσει. Όλοι οι οργανισμοί στους οποίους έχει χορηγηθεί αναγνώριση, παρακολουθούνται στενά από μία επιτροπή⁵⁹, η οποία επικουρεί την Επιτροπή και αποτελείται από τους αντιπροσώπους των κρατών μελών και της οποίας προΐσταται αντιπρόσωπος της Επιτροπής. Η επιτροπή αυτή συγκαλείται από την Επιτροπή τουλάχιστον μία φορά το χρόνο, και όποτε απαιτείται σε περίπτωση αναστολής⁶⁰ της εξουσιοδότησης που έχει δοθεί σε οργανισμό από κάποιο κράτος μέλος. Η έκδοση του πιστοποιητικού ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών φορτηγού πλοίου μπορεί να ανατεθεί σε ιδιωτικούς οργανισμούς που διαθέτουν επαρκή τεχνογνωσία και ειδικευμένο προσωπικό. Η Επιτροπή μπορεί να χορηγεί προσωρινή αναγνώριση τριών ετών σε οργανισμούς που δεν πληρούν τα κριτήρια σχετικά με τον ελάχιστο αριθμό πλοίων, τη χωρητικότητα των καταχωρημένων στο νηογνώμονα πλοίων και τον ελάχιστο αριθμό των επιθεωρητών αποκλειστικής απασχόλησης, αλλά πληρούν όλα τα άλλα κριτήρια. Η αναγνώριση των ως άνω οργανισμών θα πρέπει να παρατείνεται μετά την τριετή περίοδο, εφόσον εξακολουθούν να πληρούν τα ίδια κριτήρια. Η εγκαθίδρυση της εσωτερικής αγοράς συνεπάγεται την ελεύθερη κυκλοφορία των υπηρεσιών, ώστε οι οργανισμοί που πληρούν ένα κοινό σύνολο κριτηρίων τα οποία εγγυώνται τον επαγγελματισμό και την αξιοπιστία τους να μην είναι δυνατόν να εμποδίζονται να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους εντός της Κοινότητας. Τέλος, ζητείται από τα κράτη μέλη, ως λιμενικές αρχές, να ενισχύουν την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα με την κατά προτεραιότητα επιθεώρηση πλοίων που διαθέτουν πιστοποιητικά οργανισμών, οι οποίοι δεν πληρούν τα κοινά κριτήρια, εξασφαλίζοντας έτσι ότι δεν παρέχεται πιο ευνοϊκή μεταχείριση σε πλοία υπό σημαία τρίτου κράτους. Οι νηογνώμονες οφείλουν να ενημερώνουν τα τεχνικά τους πρότυπα και να επιβάλλουν την εφαρμογή τους, προκειμένου να εναρμονίζονται οι κανόνες ασφαλείας και να εξασφαλίζεται η ομοιόμορφη εφαρμογή των διεθνών κανόνων εντός της Κοινότητας. Η οδηγία 94/57/EK τροποποιήθηκε από τις οδηγίες 97/58/EK⁶¹ και 2001/105/EK⁶². Η τελευταία οδηγία ορίζει ότι οι νηογνώμονες δεν πρέπει να ελέγχονται από τις εφοπλιστικές ή ναυπηγοεπισκευαστικές εταιρείες καθώς και από εμπορικούς αντιπροσώπους που ασχολούνται με τον εφοδιασμό, επιδιόρθωση, κατασκευή και λειτουργία των πλοίων.

⁵⁹ Βλ. ό.π., Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, άρθρο 13. Επίσης, η επιτροπή αυτή είναι ρυθμιστικού χαρακτήρα και θα επικουρεί την Επιτροπή στην προσπάθειά της να εξασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των υφιστάμενων προτύπων ναυτικής ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας, λαμβάνοντας υπόψη τις εθνικές διαδικασίες επικύρωσης.

⁶⁰ Βλ. ό.π., Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, άρθρο 10.

⁶¹ Βλ. Οδηγία 97/58/EK της Επιτροπής της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 1997 για τροποποίηση της οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών, ΕΕ L 274, 07.10.1997.

⁶² Βλ. Οδηγία 2001/105/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, ΕΕ L 019, 22.01.2002.

2.5 Ψήφισμα του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα.

Το Συμβούλιο στα συμπεράσματά του της 25^{ης} Ιανουαρίου 1993 δήλωσε ότι προτίθεται να βελτιώσει την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και να συμβάλει στην πρόληψη της ρύπανσης των υδάτων στις θάλασσες που περιβάλλουν την Κοινότητα, μέσω της ανάπτυξης και της εφαρμογής διεθνών προτύπων για τα πλοία, τα πληρώματα και τις διαδικασίες ναυσιπλοΐας και μέσω της ανάπτυξης της υποδομής της ναυσιπλοΐας και της λήψης μέτρων έκτακτης ανάγκης. Από τη μια υπογραμμίστηκε ο ρόλος του ΔΝΟ καθώς και της Διεθνούς Οργανώσεως Εργασίας - ΔΟΕ στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και στην πρόληψη της ρύπανσης, ιδίως μέσω της κατάρτισης προτύπων για τα πλοία, τα πληρώματα και τη ναυτιλιακή υποδομή, και από την άλλη, τονίστηκε ο ρόλος της ευρωπαϊκής συνεργασίας στα πλαίσια του Μνημονίου των Παρισίων⁶³ για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα όσον αφορά στην εφαρμογή των προτύπων του ΔΝΟ. Αναγνωρίζοντας, λοιπόν, την ανάγκη ενισχυμένης δράσης σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση, προκειμένου να αντιμετωπιστούν καταλλήλως οι απαιτήσεις ασφαλείας της ναυσιπλοΐας και να διασφαλιστεί η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, και επιπλέον να προστατευθούν οι ακτές της Κοινότητας, ήτοι τα ύδατα των κρατών μελών της Κοινότητας, η ανθρώπινη ζωή, η χλωρίδα και η πανίδα και οι λοιποί θαλάσσιοι πόροι και για να μην τεθεί σε κίνδυνο η ανταγωνιστικότητα του κοινοτικού στόλου, λαμβάνοντας παράλληλα δεόντως υπόψη το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας, πρέπει να εφαρμοσθούν κατ' αρχάς για τα πλοία που πλέουν στα κοινοτικά ύδατα, υπό οποιαδήποτε σημαία, κοινοτικά μέτρα στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, ιδίως για την συγκλίνουσα εφαρμογή των προτύπων του ΔΝΟ. Στα πλαίσια αυτά, οι περαιτέρω κοινοτικές δράσεις πρέπει να σχεδιασθούν βάσει των ακόλουθων κύριων στόχων:

- αποτελεσματική και ενιαία εφαρμογή των διεθνών κανόνων,
- ενίσχυση του κανονιστικού πλαισίου για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία,

⁶³ Το Μνημόνιο Συμφωνίας των Παρισίων για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MOU), είναι μία από τις πρώτες περιφερειακές πρωτοβουλίες για τη ναυτιλία που δημιουργήθηκε το 1978. Σύμφωνα με το Μνημόνιο κάθε κράτος μέλος του οφείλει να επιθεωρεί τουλάχιστο το 25% των πλοίων ξένης σημαίας που εισέρχονται στους λιμένες τους. Τα πλοία δύναται να παραλάβουν ειδοποίηση ελλείψεων. Εάν οι ελλείψεις, κατόπιν του ελέγχου, είναι σοβαρές και πολυάριθμες, τότε απαγορεύεται στο πλοίο ο εκ του λιμένα απόπλους. Τα αποτελέσματα των ελέγχων αυτών (περίπου 18.000 έλεγχοι πραγματοποιούνται ετησίως) ανακοινώνονται μεταξύ των κρατών μελών του Paris MOU (μέλη ή μη της Ε.Ε.) και τα οποία αριθμούν τα 22. Η Γραμματεία του Οργανισμού έχει έδρα της την Ολλανδία, ενώ το πληροφοριακό της σύστημα και η βάση δεδομένων της λειτουργούν στη Γαλλία. Μέσω της αυτής βάσης δεδομένων «τρέχει» ένα πρόγραμμα Ανταλλαγής Αναφοράς Επιθεώρησης Πλοίων (Ship Inspection Report Exchange-SIRENac), το οποίο επιτρέπει την έκδοση λιστών (λευκής, γκρι και μαύρης) που καταγράφονται τα εγκεκριμένα ή απαγορευμένα για απόπλου πλοία. Περισσότερες πληροφορίες παρέχονται στο δικτυακό τόπο του οργανισμού στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.parismou.org

- ενίσχυση της κατάρτισης και της εκπαίδευσης των ναυτικών,
- βελτίωση της ναυτιλιακής υποδομής και των διαδικασιών θαλάσσιας κυκλοφορίας,
- αστική ευθύνη,
- ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, και
- αξιολόγηση του κινδύνου.

Το ψήφισμα αυτό του Συμβουλίου είναι το πρώτο δείγμα συντονισμένης δράσης σε κοινοτικό επίπεδο σε ό,τι αφορά στη ναυτιλιακή πολιτική. Αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της Κοινότητας για την έναρξη προσπαθειών βελτίωσης, προόδου, συμμόρφωσης και εξέλιξης του τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Είναι το βήμα που έδωσε ώθηση για το μέλλον της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν βασικό κρίκο της ζωτικής, για την Ευρώπη, αλυσίδας συναλλαγών. Η αναγνώριση του περιβαλλοντικού κόστους των οδικών μεταφορών αύξησε περαιτέρω τη σημασία των θαλασσίων μεταφορών. Επιπλέον, η πρόκληση για την Ένωση να διατηρήσει έναν ανταγωνιστικό εμπορικό στόλο και μία υγιή ναυπηγική βιομηχανία απαιτεί βιομηχανικές πολιτικές που να στηρίζονται στην επιστήμη, στην έρευνα και στην καινοτομία και να εντάσσονται σε ένα αειφόρο πλαίσιο κοινής ναυτιλιακής πολιτικής. Είναι απαραίτητο λοιπόν, ένα ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικής, το οποίο να λαμβάνει υπόψη όλα τα προαναφερόμενα ακολουθώντας ταυτόχρονα τις αρχές της Συνθήκης, μεταξύ των οποίων και την αρχή της επικουρικότητας, προκειμένου οι αποτελούντες το ευρωπαϊκό μόρφωμα να επωφελούνται όσο το δυνατόν περισσότερο από τις δυνατότητες που προσφέρει ο ναυτιλιακός τομέας.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα

3.1 Εισαγωγή

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την Ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης. Αναμφισβήτητα, η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το εθνικό προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει τη στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τη διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Περισσότερο από ποτέ άλλοτε, η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ένωση. Η ναυτιλία, λοιπόν, είναι ο βασικότερος τρόπος μεταφοράς από άποψη ποσότητας μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Επιπλέον, ως αποτέλεσμα της γεωγραφικής θέσης της Ευρώπης, της ιστορίας της και της θέσης της στην παγκόσμια κοινότητα, οι θαλάσσιες μεταφορές είναι και θα εξακολουθούν να αποτελούν από τους σπουδαιότερους τρόπους μεταφοράς της ανάπτυξης του εμπορίου της Ε.Ε. Στα πλαίσια αυτά, οι Ευρωπαίοι πολίτες έχουν το δικαίωμα να περιμένουν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές (επιβατηγές και εμπορευματικές) τους εγγυώνται, ότι δύνανται να τους εξασφαλίζουν ασφάλεια, προστασία και καθαρότητα.

3.2 Οι πολιτικοί λόγοι δημιουργίας του Οργανισμού

Η δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα προέκυψε στον απόηχο του ναυαγίου του δεξαμενόπλοιου Erika στις 12 Δεκεμβρίου 1999, στα ανοικτά των ακτών της Βρετάνης, και η Επιτροπή σε μία προσπάθειά της να ενισχύσει το υφιστάμενο νομοθετικό πλαίσιο σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα υπέβαλε στο Συμβούλιο του Biarritz⁶⁴ διαδοχικά δυο δέσμες νομοθετικών προτάσεων⁶⁵ τις δέσμες Erika I (Μάρτιος 2000) και Erika II (Δεκέμβριος 2000). Η δέσμη Erika II παρουσιάστηκε στις 6 Δεκεμβρίου 2000 και σ' αυτήν προτεινόταν η ίδρυση ενός Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, που θα είναι επιφορτισμένος με την αποτελεσματικότερη εφαρμογή των κοινοτικών κανόνων σε θέματα ασφάλειας στη ναυτιλία. Έτσι, ορισμένα καθήκοντα που μέχρι εκείνη τη στιγμή εκτελούνταν σε κοινοτικό ή εθνικό επίπεδο, θα μπορούσαν να ανατεθούν σε εξειδικευμένο όργανο εμπειρογνομόνων. Παρόλα αυτά, η ίδρυση του Οργανισμού μετατέθηκε και προέκυψε, πλέον ως απαίτηση, ύστερα και από το νέο ναυτικό

⁶⁴ Βλ. ό.π., Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz, COM(2000) 603 τελικό.

⁶⁵ Βλ. ό.π., Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο COM(2000) 802 τελικό.

ατύχημα που συνέβη, την τετάρτη 13 Νοεμβρίου 2002, ανοικτά της Γαλικίας. Το ηλικίας 26 ετών δεξαμενόπλοιο μονού κύτους Prestige, το οποίο ανήκε σε λιβεριανή εταιρεία και έφερε σημαία των νήσων Μπαχάμας, υπέστη ρωγμή ενώ μετέφερε 77.000 τόνους βαρέος μαζούτ και στις 19 Νοεμβρίου έσπασε και στη συνέχεια βυθίστηκε σε απόσταση 270χλμ. από τις Ισπανικές ακτές. Η ρύπανση που δημιουργήθηκε από τις ποσότητες που εκχύθηκαν στη θάλασσα, έπληξαν όχι μόνο την παράκτια ζώνη της Ισπανίας, αλλά και της Γαλλίας, προκαλώντας τεράστιες καταστροφές τόσο στο θαλάσσιο περιβάλλον, όσο και στην οικονομία των παράκτιων περιοχών των δυο χωρών, καθώς οι ντόπιοι αλιείς επλήγησαν άμεσα, με αποτέλεσμα τις οικονομικές και κοινωνικές επιπτώσεις. Η Επιτροπή αντέδρασε με ταχύτητα και εξέδωσε, στις 3 Δεκεμβρίου 2002, Ανακοίνωση⁶⁶ για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας μετά το ατύχημα του Prestige, στα βασικά στοιχεία της οποίας περιλαμβάνεται και η κάθε δυνατή προσπάθεια για να καταστεί δυνατή η έναρξη λειτουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα συστάθηκε με τον κανονισμό 1406/2002⁶⁷ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας. Παρόλο που ο Οργανισμός ανάλαβε πρόσφατα τα καθήκοντά του για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη και καταστολή της ρύπανσης από πλοία, ο βασικός του στόχος είναι να παρέχει στην Επιτροπή και στα κράτη μέλη οποιαδήποτε στήριξη επιστημονικής και τεχνικής φύσεως, προκειμένου η κοινοτική νομοθεσία να μεταφέρεται ορθά στο εσωτερικό των κρατών μελών, να εφαρμόζεται ενιαία, και να αξιολογείται η αποτελεσματικότητά της στους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας, της προστασίας της ρύπανσης, και των απασχολούμενων στη ναυτιλία. Ο Οργανισμός αποτελεί τον πυρήνα του ναυτιλιακού δικτύου της Ένωσης, καθώς χαίρει της ανεμπόδιστης συνεργασίας με όλους τους ενδιαφερόμενους για τη ναυτιλία φορείς, και πιο συγκεκριμένα με τα Ευρωπαϊκά Όργανα και τους Διεθνείς Οργανισμούς, τις Διοικήσεις και Αρχές των κρατών μελών και τους εμπλεκόμενους παράγοντες στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

⁶⁶ Βλ. ό.π., Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, COM(2002) 681.

⁶⁷ Βλ. Κανονισμό (ΕΚ) 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση ευρωπαϊκού οργανισμού για την ασφάλεια στη θάλασσα, ΕΕ L 208, 05.08.2002, και τροποποιητικές πράξεις του, Κανονισμός (ΕΚ) 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 245, 29.09.2003, και ο Κανονισμός (ΕΚ) 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31^{ης} Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 129, 29.02.2004.

3.2.1 Τα καθήκοντα του Οργανισμού

Τα καθήκοντα του Οργανισμού, όπως αυτά του ανατίθενται βάσει του κανονισμού σύστασής του, είναι τα κάτωθι:

- να συνδράμει την Επιτροπή στην εκπόνηση και τον εκσυγχρονισμό της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη την ανάπτυξη της διεθνούς νομοθεσίας στο πεδίο αυτό, συμπεριλαμβανόμενης της ανάλυσης των ερευνητικών σχεδίων,
- να συνδράμει την Επιτροπή για την αποτελεσματική εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα και ειδικότερα:
 - ✓ να ελέγχει τη συνολική λειτουργία του κοινοτικού καθεστώτος ελέγχου από το κράτος λιμένα, συμπεριλαμβανόμενων των επισκέψεων στα κράτη μέλη,
 - ✓ να παρέχει στην Επιτροπή τεχνική βοήθεια στο πλαίσιο των εργασιών των τεχνικών οργανισμών του Μνημονίου Συμφωνίας των Παρισίων,
 - ✓ να επικουρεί την Επιτροπή στην εκτέλεση οποιουδήποτε καθήκοντος αποδίδεται σε αυτήν από την κοινοτική νομοθεσία, ισχύουσα ή μελλοντική, σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα, και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, ιδίως τη νομοθεσία σχετικά με τους νηογνώμονες, την ασφάλεια των επιβατηγών πλοίων, καθώς και αυτή που αφορά στην ασφάλεια του πληρώματος των πλοίων,
- να συνεργάζεται με τα κράτη μέλη προκειμένου να τους παρέχει τεχνική βοήθεια και επιστημονική στήριξη για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας,
- να παρέχει στην Επιτροπή και τα κράτη μέλη αντικειμενικές, αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες, καθώς και δεδομένα που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα χάρη στη συλλογή, καταγραφή και αξιολόγηση τεχνικών δεδομένων στους τομείς της ασφάλειας στη θάλασσα, της θαλάσσιας κυκλοφορίας, της θαλάσσιας ρύπανσης, και χάρη στη συστηματική αξιοποίηση των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων, και μάλιστα στην ανάπτυξη πρόσθετων βάσεων δεδομένων,
- να συνδράμει την Επιτροπή στη δημοσίευση, σε εξαμηνιαία βάση, των πληροφοριών που αφορούν πλοία στα οποία απαγορεύτηκε η είσοδος σε λιμένες της Κοινότητας σύμφωνα με την οδηγία 95/21/EK για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, αλλά και τα κράτη μέλη για τη βελτίωση του εντοπισμού και της δίωξης των πλοίων που ευθύνονται για παράνομες απορρίψεις αποβλήτων,
- να εκτελεί τα καθήκοντα που συνδέονται με την επιτήρηση της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας που υπάγονται στην οδηγία 2002/59/EK, με στόχο τη διευκόλυνση της συνεργασίας των κρατών μελών και της Επιτροπής στον τομέα αυτό,

- να εκπονεί, σε συνεργασία με την Επιτροπή και τα κράτη μέλη, κοινή μεθοδολογία για τη διερεύνηση των θαλασσιών ατυχημάτων και να αναλύει τις υφιστάμενες εκθέσεις από τις έρευνες για τα ατυχήματα,
- να διοργανώνει δραστηριότητες κατάρτισης στους τομείς που σχετίζονται με τις αρμοδιότητες του κράτους λιμένα και του κράτους σημαίας, και
- να παρέχει τεχνική βοήθεια, στα υποψήφια προς ένταξη κράτη και νέα κράτη μέλη, για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα, συμπεριλαμβανόμενης της οργάνωσης κατάλληλων δράσεων κατάρτισης.

Για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που του ανατίθενται, ο Οργανισμός δύναται να πραγματοποιεί επισκέψεις στα κράτη μέλη. Με την αποπεράτωση της επίσκεψης, συντάσσει έκθεση η οποία διαβιβάζεται στην Επιτροπή και το οικείο κράτος μέλος. Οι πληροφορίες που συλλέγονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του κανονισμού 1406/2002 υπόκεινται στον κανονισμό 45/2001⁶⁸ σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων ως προς την επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα. Στο επίπεδο της διαφάνειας, ο Οργανισμός εφαρμόζει τις αρχές του κανονισμού 1049/2001⁶⁹ σχετικά με την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα των ευρωπαϊκών οργάνων.

3.2.2 Η δομή και λειτουργία του Οργανισμού

Ο Οργανισμός είναι οργανισμός της Κοινότητας και διαθέτει νομική προσωπικότητα. Κατόπιν αίτησης της Επιτροπής και με συμφωνία των οικείων κρατών μελών, ο Οργανισμός δύναται να αποφασίσει τη σύσταση των περιφερειακών κέντρων που είναι αναγκαία για την εκτέλεση των καθηκόντων που συνδέονται με την εποπτεία της ναυσιπλοΐας και της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ιδίως για τη διασφάλιση των βέλτιστων συνθηκών κυκλοφορίας στις ευαίσθητες ζώνες. Ο Οργανισμός εκπροσωπείται από τον γενικό διευθυντή του.

Το προσωπικό⁷⁰ του Οργανισμού αποτελείται, αφενός, από υπαλλήλους που έχουν διορισθεί ή αποσπασθεί από την Επιτροπή ή τα κράτη μέλη σε προσωρινή βάση και, αφετέρου, από υπαλλήλους που προσλαμβάνονται από τον Οργανισμό. Το διοικητικό συμβούλιο του Οργανισμού αποτελείται από έναν εκπρόσωπο από κάθε κράτος μέλος και τέσσερις

⁶⁸ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18^{ης} Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, ΕΕ L 008, 12.01.2001.

⁶⁹ Βλ. Κανονισμός (ΕΚ) 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30^{ης} Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, ΕΕ L 145, 31.05.2001.

⁷⁰ Σύμφωνα με το σχέδιο προϋπολογισμού του Οργανισμού για το τρέχον έτος, αυτός του επιτρέπει να αριθμεί γύρω στους 125 υπαλλήλους προσωπικό, 95 άτομα διορισμένα, 20 αποσπασμένους εθνικούς εμπειρογνώμονες και 10 άτομα βοηθητικό προσωπικό, ως αντικαταστάτες.

εκπροσώπους της Επιτροπής, καθώς και από τέσσερις επαγγελματίες των πλέον ενδιαφερομένων κλάδων, οι οποίοι διορίζονται από την Επιτροπή και δεν διαθέτουν δικαίωμα ψήφου. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου ορίζονται με βάση το βαθμό της σχετικής εμπειρίας και εμπειρογνωμοσύνης τους στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία. Η θητεία τους είναι 5ετής, ανανεώσιμη άπαξ. Οι αποφάσεις του διοικητικού συμβουλίου λαμβάνονται με πλειοψηφία δύο τρίτων όλων των μελών του, καθένα εκ των οποίων διαθέτει μία ψήφο. Το διοικητικό συμβούλιο εγκρίνει κάθε έτος, για τις 30 Οκτωβρίου το αργότερο, το σχέδιο προϋπολογισμού συνοδευόμενο από το προσωρινό πρόγραμμα εργασίας και τα μεταβιβάζει στην Επιτροπή.

Ο Γενικός Διευθυντής του Οργανισμού είναι παντελώς ανεξάρτητος στην άσκηση των καθηκόντων του, με την επιφύλαξη των αντίστοιχων αρμοδιοτήτων της Επιτροπής και του διοικητικού συμβουλίου. Ασκει τα καθήκοντα του διαχειριστή του Οργανισμού και, υπό αυτή του την ιδιότητα, είναι επιφορτισμένος με την κατάρτιση και εκτέλεση του προϋπολογισμού και του προγράμματος εργασίας, καθώς και με όλα τα θέματα προσωπικού. Ο Εκτελεστικός Διευθυντής⁷¹ του Οργανισμού διορίζεται από το διοικητικό συμβούλιο⁷² για 5ετή θητεία ανανεώσιμη μία φορά, αλλά και δύναται να παυτεί απ' αυτό.

Η οργανωτική δομή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα είναι η ακόλουθη:

- ✓ Εκτελεστικός Διευθυντής, σε αυτόν υπάγονται: α) το Γραφείο του Εκτελεστικού Διευθυντή, και β) το Γραφείο Πληροφοριών και Επικοινωνίας που συνεργάζονται μεταξύ τους.
- ✓ η Υπηρεσία Πόρων, στην οποία υπάγονται: α) η Διεύθυνση Ανθρωπίνων Πόρων, και β) Προϋπολογισμού και Οικονομικών Υποθέσεων,
- ✓ η Υπηρεσία Λειτουργικής Υποστήριξης περιλαμβάνει: α) τη Διεύθυνση Επικοινωνίας και Πληροφορίας της Τεχνολογίας, και β) Νομικών Υποθέσεων και Προμηθειών,
- ✓ η Υπηρεσία Πραγματογνωμοσύνης και Επιθεώρησης της Ασφάλειας περιλαμβάνει: α) τη Διεύθυνση Ελέγχου των Νηογνομόνων, β) Εκπαίδευσης των Ναυτικών, και γ) Ασφάλειας στη Θάλασσα.
- ✓ η Υπηρεσία Εφαρμογής της Κοινοτικής Ναυτιλιακής Νομοθεσίας περιλαμβάνει: α) τη Διεύθυνση Προτύπων Ασφάλειας και Εξοπλισμού των Πλοίων, β) τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα, και γ) την Προστασία του Περιβάλλοντος και Υποδομών Υποδοχής των Λιμένων.

⁷¹ Τα καθήκοντα του εκτελεστικού διευθυντή ορίζονται σαφώς στον κανονισμό σύστασης του Οργανισμού 1406/2002, άρθρο 15.

⁷² Το διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού είναι το υψηλότερο σώμα στην ιεραρχία του Οργανισμού.

- ✓ η Υπηρεσία Τεχνικής Ανάπτυξης και Συνεργασίας περιλαμβάνει: α) τη Διεύθυνση Αναφοράς Πλοίων, β) Έρευνας των Ατυχημάτων, γ) Συνεργασίας με τα κράτη μέλη, και δ) Αποζημίωσης.
- ✓ η Υπηρεσία Καταστολής της Ρύπανσης από Πετρέλαιο περιλαμβάνει: α) τη Διεύθυνση Γενικής Πολιτικής και Εξωτερικών Υποθέσεων, β) Έρευνας και Καινοτομίας, γ) Λειτουργικών Δραστηριοτήτων, και δ) Επιθεώρησης και Επίβλεψης.

Ο προϋπολογισμός⁷³ του Οργανισμού αποτελείται, στο μεγαλύτερο τμήμα του, από μια συνεισφορά της Κοινότητας και κάθε τρίτης χώρας που συμμετέχει στις εργασίες, καθώς και από τα τέλη για εκδόσεις, δραστηριότητες κατάρτισης και κάθε άλλη υπηρεσία που παρέχει ο Οργανισμός. Ο δημοσιονομικός έλεγχος εκτελείται από τον δημοσιονομικό ελεγκτή της Επιτροπής. Το Ελεγκτικό Συνέδριο εξετάζει τους λογαριασμούς του Οργανισμού και δημοσιεύει ετήσια έκθεση και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο απαλλάσσει τον γενικό διευθυντή του Οργανισμού, όσον αφορά στην εκτέλεση του προϋπολογισμού. Εντός πέντε ετών από την έναρξη λειτουργίας του, ο Οργανισμός αναθέτει σε εξωτερικό ανεξάρτητο φορέα τη διεξαγωγή αξιολόγησης⁷⁴ της εφαρμογής του κανονισμού σύστασής του. Η προσωρινή έδρα του Οργανισμού ήταν οι Βρυξέλλες, όμως αποφασίστηκε η μόνιμη πλέον έδρα του Οργανισμού να είναι η Λισσαβόνα και έτσι υπογράφηκε ένα Μνημόνιο Συμφωνίας⁷⁵ για την έδρα του Οργανισμού στις 28 Ιουλίου 2004.

Ο σκοπός του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, όπως διαμορφώνεται μέσα από τα καθήκοντά του, είναι η μείωση του κινδύνου από τα ναυτικά ατυχήματα, της ρύπανσης από πλοία, και η απώλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Πιο συγκεκριμένα, ο Οργανισμός συστάθηκε για να παρέχει στην Επιτροπή συμβουλές επιστημονικής και τεχνικής φύσεως στον τομέα της ασφάλειας της ναυτιλίας και της πρόληψης της ρύπανσης από πλοία μέσω: της συνεχούς διαδικασίας για την αποτελεσματική

⁷³ Το 2003, το ποσό του προϋπολογισμού ανήλθε στα 4.500.000,00 €, και το 2004 στα 17.500.000,00 €. Για το τρέχον έτος το διοικητικό συμβούλιο θα εγκρίνει το σχέδιο προϋπολογισμού γύρω στις 30/10/2005 και θα το μεταβιβάσει στην Επιτροπή. Συμπληρωματικά φέτος, η Επιτροπή χορήγησε στον Οργανισμό το ποσό των 17.800.000,00 €, (ποσό ανεξάρτητο από γενικό προϋπολογισμό του Οργανισμού), προκειμένου να διευθετηθούν ζητήματα καταστολής της ρύπανσης, όπως η εκμίσθωση πλοίων για συμμετοχή στο πρόγραμμα αντιρύπανσης και καθαρισμού των θαλασσών.

⁷⁴ Η διεξαγωγή ανεξάρτητης εξωτερικής αξιολόγησης της εφαρμογής του κανονισμού 1406/2002 για τη λειτουργία του Οργανισμού γίνεται βάσει του άρθρου 22 του κανονισμού. Η Επιτροπή παρέχει στον Οργανισμό κάθε πληροφορία, που αυτή κρίνει κατάλληλη, για την εν λόγω αξιολόγηση.

⁷⁵ Το Μνημόνιο Συμφωνίας ή Πρωτόκολλο, όπως λέγεται, υπεγράφη μεταξύ της Πορτογαλικής κυβέρνησης, των επικεφαλής του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και του Ευρωπαϊκού Κέντρου Ελέγχου και Εθισμού κατά των Ναρκωτικών, στις 28 Ιουλίου 2004, σχετικά με την έδρα του Οργανισμού, προκειμένου να διευθετηθεί ότι δυο Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί θα μοιράζονται την ίδια πόλη, ως έδρα. Ο Οργανισμός μεταφέρεται από τις Βρυξέλλες στη Λισσαβόνα μεμονωμένα καθώς πρέπει να μεταφερθεί και Εσωτερικό Δίκτυο Επικοινωνίας του Οργανισμού, πράγμα δύσκολο και χρονοβόρο. Έτσι, μόλις τον Αύγουστο, του τρέχοντος έτους, μία πρώτη ομάδα 35 περίπου ατόμων μεταφέρθηκε στη νέα έδρα του Οργανισμού, δοκιμάζοντας την έναρξη λειτουργίας του εκεί.

εφαρμογή των μέτρων που μεταφέρονται στη νομοθεσία των κρατών μελών, και την παροχή βοήθειας προτάσεων ανάπτυξης και δημιουργίας νέου κανονιστικού πλαισίου και ελέγχου της εφαρμογής του. Μερικά σημεία κλειδιά στα οποία ο Οργανισμός στηρίζει την Επιτροπή είναι η ενίσχυση του καθεστώτος για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, η πρόσβαση εμπειρογνομόνων στους αναγνωρισμένους από την Επιτροπή νηογνώμονες⁷⁶, και η δημιουργία και διαχείριση κοινοτικού συστήματος ελέγχου και πληροφοριών της κυκλοφορίας των πλοίων στα κοινοτικά ύδατα. Στον απόηχο λοιπόν, των δυο ατυχημάτων του Erika και του Prestige, η Ε.Ε. υιοθέτησε ένα ενισχυμένο νομοθετικό πακέτο για την βελτίωση της ασφάλειας της ναυτιλίας και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Προκειμένου λοιπόν, να εξασφαλιστεί η αρμονική και αποτελεσματική εφαρμογή του ευρέως αυτού κανονιστικού πλαισίου, κρίνεται σκόπιμη η ανάπτυξη διαδικασίας διαλόγου και συνεργασίας με τα κράτη μέλη και όλες τις ενδιαφερόμενες πλευρές (πλοιοκτήτες, ναυτιλιακές εταιρίες, συνδικαλιστικές ναυτεργατικές οργανώσεις και συνδικάτα, κ.ά.). Στα πλαίσια αυτά, ο Οργανισμός οργάνωσε έναν τέτοιο διάλογο⁷⁷ συνεργασίας μεταξύ αυτού, της Επιτροπής και των κρατών μελών μέσα στο 2004. Ο Οργανισμός παρουσιάστηκε, υπέρ το δέον, δραστήριος επικουρώντας την Επιτροπή και τα κράτη μέλη στη συνολική εφαρμογή του πλαισίου της πολιτικής ασφάλειας της ναυτιλίας, όπως και της επιθεώρησης των νηογνομόνων, του ελέγχου από το κράτος λιμένα, και της συνεχούς ανάπτυξης του συστήματος αναφοράς πλοίων. Επιπλέον, ο Οργανισμός στήριξε τα κράτη μέλη στην προώθηση της εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτό, επετεύχθη κυρίως μέσω μελετών, εργαστηρίων και σεμιναρίων προκειμένου να διαπιστωθούν και να περιοριστούν οι δυσκολίες που εμποδίζουν την υλοποίηση του νομοθετικού πλαισίου της πολιτικής. Χαρακτηριστικά στοιχεία αυτής της διαδικασίας ήταν η παρουσίαση καλών πρακτικών και η δημιουργία μιας πλατφόρμας ανταλλαγής γνώσεων μεταξύ των εθνικών διοικήσεων των κρατών και όλων των ενδιαφερομένων πλευρών. Περισσότερη έμφαση δόθηκε στην πρωτοβουλία ανάπτυξης και εφαρμογής, εκ μέρους όλων, τεχνικών και δραστηριοτήτων στα πεδία έρευνας των ναυτικών ατυχημάτων και της καταστολής της θαλάσσια ρύπανσης.

⁷⁶ Η Ε.Ε. αναγνωρίζει 12 νηογνώμονες ευρωπαϊκούς και μη ευρωπαϊκούς: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), China Classification Society (CCS), Det Norske Veritas (DNV), Germanischer Lloyd (GL), Hellenic Register of Shipping for Greece (HRS), Korean Register for Shipping (KR), Lloyd's Register for Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK), Registro Italiano Navale (Rina), Registro Internacional Nanal SA (Rinave), Russian Maritime Registry of Shipping (RS).

⁷⁷ Στο διάλογο αυτό συμμετείχαν τα 25 κράτη μέλη της Ε.Ε., η Επιτροπή, η Ισλανδία και η Νορβηγία (μέλη του ΕΟΧ και από το Μάιο του 2004 συμμετέχουν, ως παρατηρητές στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού). Επιπλέον, ο Οργανισμός αναπτύσσει δίκτυο επικοινωνίας και διαλόγου με τα υποψήφια προς ένταξη κράτη και τη Ρωσία.

3.3 Οι θεσμικοί λόγοι δημιουργίας του Οργανισμού

3.3.1 Ιστορική αναφορά

Είναι γεγονός αναμφισβήτητο, ότι η ανάγκη ανάθεσης ρυθμιστικών εξουσιών, σε ανεξάρτητους οργανισμούς στα πλαίσια της Κοινότητας, αποτελεί αδιάσειστο στοιχείο της θεσμικής εξέλιξης και της ισορροπίας που αυτή διαδραματίζει, με την εξέχουσα θέση της, στην κανονιστική διαδικασία και στην ανάθεση εξουσιών τέτοιου είδους.

Κανένας δεν μπορεί να διαφωνήσει με τους λόγους που οδήγησαν στην εγκαθίδρυση τέτοιων οργανισμών στο εσωτερικό των ΚΜ, πόσο μάλλον, να ερμηνεύσει την προστιθέμενη αξία που αυτοί προσδίδουν στην Ε.Ε.. Επιπλέον, οποιοσδήποτε θα συμφωνούσε στο ότι, έστω και αν, οι Συνθήκες δεν προβλέπουν την ίδρυση τέτοιων οργανισμών, δεν υπάρχει ρητή αναφορά που να αποκλείει τη δημιουργία τους.

Στις ΗΠΑ, οι Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές⁷⁸ ξεκίνησαν να αποκτούν ρυθμιστικές εξουσίες προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα. Η τάση αυτή της θεσμικής εξέλιξης, αν και πρωτόγνωρη, συνεχίζεται με γοργούς ρυθμούς προόδου μέχρι και σήμερα.

Η Ευρώπη ακολούθησε το ίδιο μονοπάτι μισό αιώνα αργότερα. Οι πρώτες ανεξάρτητες αρχές⁷⁹ έκαναν την εμφάνισή τους μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο και αναπτύχθηκαν ταχέως στη δεκαετία '70 – '80. Σήμερα, και στις δυο πλευρές του Ατλαντικού, οι αρχές αυτές είναι αρμόδιες για τη διαδικασία λήψης πλείστων αποφάσεων στα πλαίσια της δημόσιας πολιτικής. Και στις δυο περιπτώσεις, οι αρχές αποτέλεσαν νεότερο στοιχείο στις κοινωνίες έχοντας να αντιμετωπίσουν την πραγματικότητα με εμπειρική προσέγγιση, καθώς εκείνες φαίνονταν αδύναμες στην προσπάθεια συγκερασμού των αναδιανεμητικών εξουσιών από το εσωτερικό του κράτους σε λοιπούς και διαφορετικούς τομείς της οικονομικής και κοινωνικής ζωής, καθώς και στον έλεγχο των επιπτώσεων της ιδιωτικής δραστηριότητας σε τομείς που παραδοσιακά ανήκαν στο δημόσιο τομέα.

Το κύριο χαρακτηριστικό τους, το οποίο παρουσιάζεται ως πλεονέκτημα, έγκειται στο γεγονός της ανεξαρτησίας τους, σε σχέση με την εκτελεστική εξουσία, γεγονός που επιβεβαιώνει τη συνοχή που ακολουθείται στην πολιτική διαδικασία, καθώς και στην ολοένα και αυξανόμενη ευελιξία που αφορά, τόσο στην υιοθέτηση αποφάσεων, όσο και στην εφαρμογή τους σε αντίστοιχες υποθέσεις. Η ύπαρξή τους δεν προβλεπόταν ούτε από τους αμερικάνικους, πόσο μάλλον από τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, και η εμφάνισή τους, κατακυρώθηκε χάρις στην ευφάνταστη νομοθεσία και στα καινοτόμα νομοθετικά συστήματα. Η ανάμειξή τους σε αμφιλεγόμενους τομείς πολιτικής και η διαδικασία διεύρυνσής τους οδήγησε σε μεγαλύτερη διαφάνεια, περισσότερη και πιο άμεση συμμετοχή της κοινωνίας των

⁷⁸Βλ. Yataganas, X. (2000), «Delegation of Regulatory Authority in the EU – The Relevance of the American Model of Independent Agencies», *Harvard Jean Monnet Working Paper*, 2000/2001, p.p. 20-22.

⁷⁹ Βλ. όπ.π., Yataganas, X., p.22.

πολιτών στο εκάστοτε αφορών πρόβλημα και αποτέλεσε σημαντικό στοιχείο βελτίωσης του δημοσίου διαλόγου.

3.3.2 Πρόλογος

Σ' αυτή τη φάση της ανάπτυξής της, η Ε.Ε. παρουσιάζεται ως προ-ομοσπονδιακός θεσμός, ο οποίος ως φορέας δημόσιας εξουσίας, φαίνεται να αντιμετωπίζει παρεμφερή προβλήματα, όπως αυτά των ΚΜ. Στον πυρήνα της η Κοινότητα λειτουργεί πράγματι ως ένας υπερεθνικός θεσμός που άγγιξε τα όρια της εμβάθυνσης. Απόδειξη αυτής της προόδου είναι τα δειλά βήματα δημιουργίας των πρώτων Ευρωπαϊκών Αρχών συμβουλευτικού και εκτελεστικού χαρακτήρα, ενώ η πρόσφατη δημιουργία Αρχών ρυθμιστικού χαρακτήρα υπογραμμίζει έντονα την ύπαρξή τους.

Η ανάδυση Ευρωπαϊκών Οργανισμών είναι ένα σύγχρονο φαινόμενο. Οι Ευρωπαϊκοί οργανισμοί⁸⁰ είναι αυτόνομοι οργανισμοί της Κοινότητας, δημοσίου χαρακτήρα, των οποίων η ίδρυση δεν προβλέπεται από τις Συνθήκες, αλλά προέκυψαν ως αποτέλεσμα δράσεων δευτερεύουσας νομοθετικής διαδικασίας που υιοθετήθηκε από το Συμβούλιο. Έχουν τη δική τους νομική προσωπικότητα και δημιουργήθηκαν με την προοπτική να συμβάλλουν σημαντικά και δυναμικά στην αποπεράτωση προβλημάτων που χρήζουν συγκεκριμένου επιστημονικού και τεχνικού γνωστικού επιπέδου, καθώς και για να επιληφθούν ζητημάτων ειδικού διαχειριστικού περιεχομένου, γεγονός που αναμφισβήτητα εδράζει και στους λόγους ίδρυσής τους.

Στα ΚΜ υπάρχει ένα φάσμα εθνικών ρυθμιστικών οργανισμών ή ανεξάρτητων αρχών σε τομείς όπου απαιτείται η λήψη συνεπών και ανεξάρτητων ρυθμιστικών αποφάσεων. Οι φορείς αυτοί, ολόένα και περισσότερο, πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην εφαρμογή του κοινοτικού δικαίου.

Σε κοινοτικό επίπεδο έχουν δημιουργηθεί δώδεκα ανεξάρτητοι οργανισμοί⁸¹ σε δυο διαδοχικά στάδια. Οι δυο πρώτες γενιές οργανισμών ιδρύθηκαν το 1975, στα πλαίσια ζητημάτων που αφορούσαν σε κοινωνικές υποθέσεις, και ακολούθησε η δεύτερη γενιά, στις αρχές της δεκαετίας του '90, που σχετιζόταν με την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί αποτελούν συνεκτικό κρίκο στη δομική λειτουργία της Κοινότητας, συνεργάζονται μαζί της και έχουν την έδρα τους σε 10 διαφορετικά ΚΜ. Ο τρόπος λειτουργίας τους στηρίζεται στη διαχειριστική αυτονομία, στην ευελιξία που διαθέτουν, στην ανάμειξη και συνεργασία με τα ΚΜ, καθώς και στη στενότερη προσοχή που δίνουν προκειμένου να έρθουν πιο κοντά στα ζητήματα που αφορούν τον πολίτη. Είναι πράγματι

⁸⁰Βλ. Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση – ΜΙΑ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, COM(2001) 428 τελικό, Βρυξέλλες, 25.07.2001.

⁸¹Βλ. όπ.π., Yataganas, X., p.22.

σημαντικό, ότι το ενδιαφέρον που δείχνουν, οι οργανισμοί, για τα προβλήματα που αφορούν και ταλανίζουν τον κοινωνικό ιστό, είναι τόσο όμοιο και ισχυρό, όσο και το κίνητρο που δόθηκε για την ανάδυση τέτοιων οργανισμών και στις ΗΠΑ.

Η δημιουργία νέων αυτόνομων κοινοτικών ρυθμιστικών οργανισμών σε σαφώς προσδιορισμένους τομείς θα βελτιώσει τον τρόπο εφαρμογής και εκτέλεσης των κανόνων σε ολόκληρη την Ένωση. Σε αυτούς τους οργανισμούς πρέπει να χορηγηθεί η εξουσία να λαμβάνουν ατομικές αποφάσεις για την εφαρμογή ρυθμιστικών μέτρων. Πρέπει να λειτουργούν με ένα βαθμό ανεξαρτησίας και εντός σαφούς πλαισίου που καθορίζεται από τη νομοθεσία. Οι ρυθμίσεις με τις οποίες δημιουργείται κάθε οργανισμός πρέπει να προσδιορίζουν τα όρια των δραστηριοτήτων και εξουσιών τους, τις ευθύνες τους και τις απαιτήσεις διαφάνειας.

Το πλεονέκτημα των οργανισμών έγκειται συχνά στην ικανότητά τους, να εκμεταλλεύονται, όπως ήδη αναφέρθηκε, την τομεακή τεχνογνωσία υψηλού τεχνικού επιπέδου, την αυξημένη διαφάνεια που παρουσιάζουν στους ενδιαφερόμενους τομείς, και κάποιες φορές και στο κοινό, και την εξοικονόμηση δαπανών που προσφέρουν στις επιχειρήσεις.

3.3.3 Όροι για τη δημιουργία ρυθμιστικών οργανισμών σε κοινοτικό επίπεδο

Οι Συνθήκες επιτρέπουν την άμεση εκχώρηση ορισμένων αρμοδιοτήτων στους οργανισμούς⁸². Η εκχώρηση αυτή πρέπει να γίνεται με τρόπο που σέβεται την εξισορρόπηση εξουσιών μεταξύ των οργάνων και δεν παραβιάζει τους αντίστοιχους ρόλους και τις εξουσίες τους. Υπάγεται στους ακόλουθους όρους:

- μπορεί να εκχωρηθεί στους οργανισμούς η εξουσία να λαμβάνουν μεμονωμένου χαρακτήρα αποφάσεις σε ειδικούς τομείς, αλλά δεν μπορούν να εγκρίνουν γενικά ρυθμιστικά μέτρα. Συγκεκριμένα, μπορεί να τους εκχωρηθεί εξουσία λήψης αποφάσεων σε τομείς όπου υπερισχύει το δημόσιο συμφέρον και τα καθήκοντα που πρέπει να εκπληρωθούν απαιτούν ειδική τεχνική εμπειρογνωμοσύνη (π.χ. ασφάλεια στη θάλασσα).
- δεν μπορούν να δοθούν στους οργανισμούς αρμοδιότητες σχετικά με τις οποίες η Συνθήκη έχει αναθέσει άμεση εξουσία λήψης αποφάσεων στην Επιτροπή (π.χ. στον τομέα της πολιτικής ανταγωνισμού).
- δεν μπορεί να εκχωρηθεί στους οργανισμούς εξουσία λήψης αποφάσεων σε τομείς όπου αυτοί θα έπρεπε να διαιτητεύουν μεταξύ συγκρουόμενων δημοσίων συμφερόντων, να ασκούν πολιτική διακριτική ευχέρεια ή να διεξάγουν πολύπλοκες οικονομικές αξιολογήσεις.

⁸²Βλ. όπ.π., COM(2001) 428.

- οι οργανισμοί πρέπει να υπόκεινται σε αποτελεσματικό σύστημα εποπτείας και ελέγχου.

Όλοι οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί λειτουργούν με βάση το ακόλουθο πλαίσιο:

- ✓ έχουν περιορισμένη ικανότητα ως εντολείς (διαδραματίζουν κυρίως ρόλο εντολοδόχου), γεγονός που καταδεικνύεται μέσω των εσωτερικών κανονισμών οργάνωσης και λειτουργίας τους, και ενέχουν ρόλο που αφορά σε τεχνικό, επιστημονικό και διαχειριστικό επίπεδο.
- ✓ πλαισιώνονται από διοικητική ή διαχειριστική επιτροπή, η οποία συστήνεται από αντιπροσώπους των ΚΜ, οι οποίοι αποτελούν και μέλη αυτών, και που καθορίζουν τις γενικές κατευθυντήριες γραμμές και υιοθετούν τα προγράμματα εργασίας, φυσικά ανάλογα με το περιεχόμενο του εκάστοτε οργανισμού και την τομεακή πολιτική που αυτός αντιπροσωπεύει και επιλαμβάνεται.
- ✓ επιπλέον, διαθέτουν ένα ανώτερο διευθυντικό στέλεχος, το οποίο εκλέγεται από τη διοικητική ή διαχειριστική επιτροπή του οργανισμού και είναι υπεύθυνο για την ομαλή διεξαγωγή του προγράμματος, καθώς και για την εύρυθμη λειτουργία του οργανισμού, και που δύναται να επικουρείται από ένα γραφείο που παρέχει συμβουλευτικό και συντονιστικό χαρακτήρα μεταξύ των μελών ή από την επιτροπή που ασχολείται με θέματα προϋπολογισμού.
- ✓ επίσης, στον εκάστοτε οργανισμό, υπάρχουν μία ή περισσότερες επιτροπές, των οποίων η σύνθεση είναι σε επίπεδο επιστημονικό, με την ιδιότητα της εμπειρογνομosύνης.
- ✓ όλοι οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί έχουν κοινές διατάξεις: κανονισμούς σχετικά με το προσωπικό, συνυπολογισμός των εσόδων στη διαδικασία σύνταξης του γενικού προϋπολογισμού της Ένωσης, την αρχή της ετήσιας χρονικότητας που αφορά στον προϋπολογισμό του οργανισμού, κανόνες λειτουργικής και διαχειριστικής οργάνωσης που βασίζονται στα θεσμικά πρότυπα της Επιτροπής και υπόκεινται στην επίβλεψή της, όσον αφορά στον οικονομικό τους έλεγχο.

Παρόλες τις οργανωτικές ομοιότητες που παρουσιάζουν, οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί διαφέρουν μεταξύ τους ως προς την τομεακή πολιτική για την οποία συστάθηκαν και την οποία αντιπροσωπεύουν, καθώς επίσης και για τις εντολές τις οποίες λαμβάνουν να φέρουν εις πέρας, και το πως συντονίζουν το διαχειριστικό τους έργο μεταξύ θεσμικών οργάνων, ΚΜ, αντίστοιχων εθνικών οργανισμών, και κοινής γνώμης.

Οι ευρωπαϊκοί οργανισμοί διακρίνονται σε τέσσερις διαφορετικούς τύπους⁸³, ανάλογα με τους αντικειμενικούς σκοπούς που αντιπροσωπεύουν:

- ❑ Οι οργανισμοί που επιλαμβάνονται και συντονίζουν την ομαλή λειτουργία της εσωτερικής αγοράς (ρυθμιστικό μοντέλο)⁸⁴.

⁸³Βλ. όπ.π., Yataganas X., p.p. 23-24.

- ❑ Οι οργανισμοί που εκτελούν χρέη επιβλέποντα και παρατηρητή και συγκεντρώνουν πληροφορίες (ελεγκτικό μοντέλο)⁸⁵.
- ❑ Οι οργανισμοί που προωθούν τον κοινωνικό διάλογο σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (μοντέλο συνεργασίας)⁸⁶.
- ❑ Οι οργανισμοί που επικουρούν την Επιτροπή με την εφαρμογή ειδικών κοινοτικών προγραμμάτων και πολιτικών (εκτελεστικό μοντέλο)⁸⁷.

Η Επιτροπή μελέτησε τη δημιουργία ρυθμιστικών οργανισμών για τις αντίστοιχες τομεακές πολιτικές της, και κατόπιν υποβολής προτάσεων⁸⁸ τόσο στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, όσο και στο Συμβούλιο, προέβη στην ίδρυση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Τροφίμων, του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Αεροπορικής Ασφάλειας και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Έτσι λοιπόν, η δημιουργία ευρωπαϊκών ρυθμιστικών οργανισμών, σε ορισμένους εξειδικευμένους τομείς, θα συμβάλλει στην περισσότερο ομοιόμορφη εφαρμογή των κανόνων σε όλη την Κοινότητα.

3.4 Η Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση

Ο δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα προτάθηκε στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου⁸⁹ για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση του 2001. Η αναμόρφωση που προτείνεται για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση στοχεύει στη διεύρυνση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων του πεδίου πολιτικής των θαλασσιών μεταφορών με μεγαλύτερη τη

⁸⁴Το Γραφείο Εναρμόνισης στην Εσωτερική Αγορά, με έδρα την Ισπανία, και το Κοινοτικό Γραφείο Φυτικών Ποικιλιών, με έδρα τη Γαλλία, τα οποία λαμβάνουν ατομικές αποφάσεις, όσον αφορά στη χορήγηση του ευρωπαϊκού σήματος και των δικαιωμάτων των φυτικών ποικιλιών. Επιπλέον, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Αξιολόγηση των Φαρμακευτικών Προϊόντων, με έδρα το Λονδίνο, προβαίνει σε τεχνική αξιολόγηση των αιτήσεων έγκρισης νέων φαρμακευτικών προϊόντων πριν την λήψη της κοινοτικής απόφασης. Οι ως άνω οργανισμοί ανήκουν σ' αυτούς της δεύτερης γενιάς και μπορούν να θεωρηθούν πρωτότυποι όσον αφορά στο μοντέλο δημιουργίας ευρωπαϊκών οργανισμών.

⁸⁵Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, με έδρα τη Δανία, το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο για τα Ναρκωτικά και τον Εθισμό, με έδρα την Πορτογαλία, και το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο κατά του Ρατσισμού και της Ξενοφοβίας, με έδρα την Αυστρία. Σκοπός ύπαρξης και των τριών οργανισμών, είναι να παρέχουν αξιόπιστες και συγκρίσιμες πληροφορίες, τις οποίες λαμβάνουν μέσω ενός δικτύου συμμετεχόντων, και οι οποίες ανανεώνονται και ελέγχονται σε καθημερινή βάση, όσον αφορά στα στοιχεία που διαχειρίζονται και τα ζητήματα που διεκπεριώνουν. Τα ζητήματα τα οποία παρατηρούν ενδελεχώς ποικίλουν, και μπορεί να είναι τεχνικής, επιστημονικής ή κοινωνικής φύσεως, αλλά, ωστόσο, οι λειτουργικές τους διαδικασίες είναι ταυτόσημες.

⁸⁶Το Ευρωπαϊκό Κέντρο για την Ανάπτυξη της Επαγγελματικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης, με έδρα τη Θεσσαλονίκη από το 1994, το Ευρωπαϊκό Ίδρυμα για τη Βελτίωση των Συνθηκών Εργασίας και Διαβίωσης, με έδρα την Ιρλανδία, και ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας και Υγιεινής στην Εργασία, με έδρα την Ισπανία. Οι τρεις αυτοί οργανισμοί έχουν ως στόχο να διασφαλίσουν την ομαλή αντιπροσώπευση των κοινωνικών ομάδων που μετέχουν σε αυτούς (εργοδότες και εργαζόμενους), και να εξασφαλίσουν καλύτερες συνθήκες διαφάνειας για πιο ενεργή συμμετοχή της κοινωνίας των πολιτών στους κόλπους τους.

⁸⁷Το Ευρωπαϊκό Ίδρυμα Επαγγελματικής Εκπαίδευσης, με έδρα το Τορίνο, το Μεταφραστικό Κέντρο των Οργάνων της Ε.Ε., με έδρα το Λουξεμβούργο, και ο Οργανισμός Ανασυγκρότησης για το Κόσοβο, που οι δραστηριότητές του πλέον εκτείνονται σε ό,τι αφορά την συνολική αναδόμηση της Γιουγκοσλαβίας.

⁸⁸Βλ. Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, COM(2000) 802 τελικό, ΕΕ L 120, 24.04.2001.

⁸⁹Βλ. ό.π., COM(2001) 428.

συμμετοχή των πολιτών και οργανώσεων, στα πλαίσια της πολυεπίπεδης⁹⁰ διακυβέρνησης (σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και υπερεθνικό επίπεδο) για τη χάραξη και υλοποίηση της πολιτικής αυτής. Εξάλλου, σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, Διακυβέρνηση⁹¹ σημαίνει: «κανόνες, διαδικασίες και συμπεριφορά που επηρεάζει τον τρόπο άσκησης των εξουσιών σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ειδικότερα όσον αφορά στη διαφάνεια⁹², τη συμμετοχή⁹³, τη λογοδότηση⁹⁴, την αποτελεσματικότητα⁹⁵ και τη συνοχή⁹⁶». Οι παραπάνω αρχές προσδιορίζονται ως οι αρχές⁹⁷ της χρηστής διακυβέρνησης και είναι ο ακρογωνιαίος λίθος για την καθιέρωση μιας περισσότερο δημοκρατικής διακυβέρνησης, καθώς υποστηρίζουν τη δημοκρατία και το κράτος δικαίου στα ΚΜ, με απώτερο σκοπό την εφαρμογή της στους κόλπους της πολυεπίπεδης κυβέρνησης, σε επίπεδο τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και υπερεθνικό. Ο ΕΟΑΘ έχει ως αποστολή του την παροχή βοήθειας υπό τη μορφή εκθέσεων επιθεώρησης που υποβάλλει στην Επιτροπή και της δίνουν τη δυνατότητα να επιτελέσει το ρόλο της ως θεματοφύλακας της τήρησης του κοινοτικού δικαίου. Επιπλέον, ο ΕΟΑΘ συμβάλλει σε τομείς αυξημένης τεχνικής εξειδίκευσης, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, που απαιτούν υψηλό επίπεδο τεχνογνωσίας και εμπειρογνωμοσύνης, συνεκτικότητα, αξιοπιστία και προβολή της δημόσιας δράσης. Στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου ορισμένοι ειδικοί προσπάθησαν να ταξινομήσουν τους Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς σε δυο κατηγορίες (στους εκτελεστικούς και τους ρυθμιστικούς), βασιζόμενοι στο θεσμικό και κανονιστικό πλαίσιο αναφοράς, τα καθήκοντα και τις εξουσίες τους. Οι εκτελεστικοί⁹⁸ οργανισμοί έχουν ως αποστολή την εκτέλεση καθηκόντων αμιγώς διαχειριστικών, προκειμένου να επικουρούν την Επιτροπή στην υλοποίηση των κοινοτικών προγραμμάτων χρηματοδοτικής στήριξης, ενώ ταυτόχρονα υπάγονται σε αυστηρό έλεγχο απ' αυτή. Οι ρυθμιστικοί⁹⁹ οργανισμοί έχουν ως αποστολή την ενεργή συμμετοχή τους στην άσκηση της εκτελεστικής λειτουργίας θεσπίζοντας πράξεις που συμβάλλουν στη ρύθμιση ενός τομέα πολιτικής. Οι ως άνω

⁹⁰ Βλ. Hooghe, Liesbet, and Marks, Gary (2001), «Types of Multi-Level Governance», *European Integration online Papers*, Vol. 5, No 11, p.p. 10-12.

⁹¹ Βλ. όπ.π., COM(2001) 428.

⁹² Τα θεσμικά όργανα πρέπει να εργάζονται με τρόπο πιο διαφανή προκειμένου οι πολίτες της Ένωσης να δύναται να αντιληφθούν ποιο είναι το ιθύνον όργανο λήψης μιας απόφασης, και επιπλέον η γλώσσα που χρησιμοποιούν να είναι εύληπτη και κατανοητή στο ευρύ κοινό.

⁹³ Η συμμετοχή εξαρτάται σε ένα μεγάλο βαθμό από τις εθνικές κυβερνήσεις που ακολουθούν ανοικτή προσέγγιση κατά την ανάπτυξη και εφαρμογή της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών στην Ε.Ε.

⁹⁴ Σαφήνεια στον καθορισμό του ρόλου των θεσμικών οργάνων όσον αφορά στις νομοθετικές και εκτελεστικές διαδικασίες και κατόπιν υπευθυνότητα στα ΚΜ για τους εμπλεκόμενους φορείς εφαρμογής της πολιτικής.

⁹⁵ Οι αποφάσεις που υιοθετούνται από τα όργανα στα πλαίσια μιας πολιτικής δεν θα πρέπει να μένουν κενό γράμμα, αλλά είναι νομοθετήματα ουσιαστικού περιεχομένου, εφαρμόσιμα στο εσωτερικό των ΚΜ, με έγκαιρα και εμφανή αποτελέσματα.

⁹⁶ Σε ένα πολυσύνθετο μηχανισμό πολιτικής, όπως είναι οι θαλάσσιες μεταφορές, είναι αναγκαία η οργάνωση ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών ως προς τον τρόπο με τον οποίο εμπλέκονται οι ενδιαφερόμενες πλευρές (τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές) και πως διαχειρίζεται η συμμετοχή τους από τα όργανα για την ανάπτυξη αποφάσεων σ' αυτό το πεδίο πολιτικής.

⁹⁷ όπ.π., COM(2001) 428.

⁹⁸ Βλ. Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το πλαίσιο λειτουργίας των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών οργανισμών, COM(2002) 718 τελικό, Βρυξέλλες, 11.12.2002.

⁹⁹ Βλ. όπ.π., COM(2002) 718 τελικό.

οργανισμοί προκειμένου να ενισχύσουν τη συνοχή και την αποτελεσματικότητα της ρύθμισης αυτής συγκεντρώνουν και δικτυώνουν σε κοινοτικό επίπεδο δραστηριότητες που αρχικά ανήκαν σε εθνικό επίπεδο.

Στα πλαίσια της λειτουργικής τυπολογίας¹⁰⁰ των Ευρωπαϊκών Οργανισμών ο ΕΟΑΘ βάσει των καθηκόντων που του ανατέθηκαν μέσω του κανονισμού σύστασής του και που άπτονται ζητημάτων τεχνικής, επιστημονικής και διαχειριστικής φύσεως, δύναται να ενταχθεί στο μοντέλο των οργανισμών που επιλαμβάνονται της εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου που αφορά στην ασφάλεια¹⁰¹ τομέων πολιτικής, όπως η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών, και ο ρόλος του είναι διεπιχειρησιακός¹⁰² και κυρίως συμβουλευτικός, αφού διαδραματίζει το διάλυο μεταξύ της Επιτροπής και των εθνικών κυβερνήσεων, όσον αφορά στην ορθή μεταφορά και αποτελεσματική εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου της πολιτικής αυτής. Επιπλέον, ο διεπιχειρησιακός του ρόλος του δίνει τη δυνατότητα να εξασφαλίζει τη λειτουργικότητα της ασφάλειας σε τομείς ακμάζουσας οικονομικής δραστηριότητας, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές. Σύμφωνα με τα ως άνω, ο ΕΟΑΘ δύναται να αποτελέσει μέρος των οργανισμών συνεργασίας¹⁰³ οι οποίοι εδράζουν τη λειτουργία τους στη διαχείριση ενός τριπτύχου συνεργασίας μεταξύ των αντιπροσώπων της Επιτροπής, των τεχνικών επιστημόνων και εμπειρογνομόνων των ΚΜ και των κοινωνικών εταίρων (εργαζομένων του τομέα και συνδικαλιστικών οργανώσεων).

3.5 Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα ως αποκεντρωμένη υπηρεσία.

Όλοι οι Ευρωπαϊκοί Οργανισμοί της Ένωσης είναι αποκεντρωμένες¹⁰⁴ κοινοτικές υπηρεσίες. Η έννοια αυτή της αποκέντρωσης έχει διττή σημασία. Αρχικά, σχετίζεται με την ιδέα της αποφόρτισης ρυθμιστικών εξουσιών, από τους κόλπους της Επιτροπής, προκειμένου αυτή να μπορεί να φέρει εις πέρας το ήδη ογκώδες πρόγραμμά της και ειδικά από τη στιγμή που η επάρκεια σε ανθρώπινο δυναμικό δεν ισοσκελίζεται με τους ευρείς τομείς πολιτικής. Δευτερευόντως, η έννοια της αποκέντρωσης εστιάζεται στο γεγονός ότι οι υπηρεσίες έχουν την έδρα τους σε όλη την ευρωπαϊκή επικράτεια. Αυτό το τελευταίο χαρακτηριστικό, που προκύπτει ως επιθυμία διοικητικής αποκέντρωσης των Βρυξελλών, δεν σχετίζεται με την απώλεια της αποστολής και των εξουσιών που έχουν δοθεί στην Επιτροπή βάσει της Συνθήκης. Εξάλλου, η στάση της Επιτροπής στην παρούσα φάση είναι, υπέρ το δέον, «εχθρική¹⁰⁵» σε οποιαδήποτε διαδικασία ανάθεσης των εξουσιών της. Παρά τις κάποιες

¹⁰⁰ Βλ. Geradin, Damien and Petit, Nicolas (2004), «The Development of Agencies at EU and National Levels: Conceptual Analysis and Proposals for Reform», *Jean Monnet Working Paper*, p.p.43-46.

¹⁰¹ Βλ. όπ.π., Geradin, Damien and Petit, Nicolas, p. 45.

¹⁰² Βλ. όπ.π., Geradin, Damien and Petit, Nicolas, p. 45.

¹⁰³ Βλ. όπ.π., Geradin, Damien and Petit, Nicolas, p.p. 44-46.

¹⁰⁴ Βλ. όπ.π., Geradin, Damien and Petit, Nicolas, p. 42.

¹⁰⁵ Βλ. όπ.π., Yataganas, X., p.20.

τραυματικές εμπειρίες και την πρόδηλη ανεπάρκεια του προσωπικού της, τόσο σε ανθρώπινο δυναμικό, όσο και σε χαρακτηριστικά τεχνογνωσίας, το σύνθημα που διαπνέει κάποιους υπαλλήλους της Επιτροπής είναι «όσο το λιγότερο, τόσο το καλύτερο»¹⁰⁶. Επιπλέον, η συμβουλή της Υπηρεσίας Νομικών Υποθέσεων της Επιτροπής υποστηρίζει ότι μόνο μία τροποποίηση της Συνθήκης (γεγονός, όμως, που δύναται να καταδειχθεί, εξίσου, προβληματικό) δύναται να ξεκαθαρίσει το τοπίο της ανάθεσης εξουσιών από την Επιτροπή στις Ευρωπαϊκές Ανεξάρτητες Διοικητικές Αρχές. Σχετικά με την έδρα των υπηρεσιών, επειδή στη καταστατική πράξη σύστασής τους δεν γίνεται πάντα σαφής μνεία, αυτό εναπόκειται στην ενεργοποίηση, από τους αρχηγούς των ΚΜ, του άρθρου 289 της ΣυνθΕΚ και γίνονται «σκληρές» διαπραγματεύσεις για το ποιο ΚΜ θα καταφέρει να προσελκύσει μία τέτοια υπηρεσία στην εγχώρια επικράτειά του.

Συμπερασματικά, αναφέρουμε ότι η ιδέα δημιουργίας του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, εκτός του ότι βασίστηκε σε σειρά πολιτικών και θεσμικών λόγων που αναλύθηκαν παραπάνω, προέκυψε και ως αποτέλεσμα ενεργοποίησης του άρθρου 80, παρ. 2 της ΣυνθΕΚ προκειμένου για τη διασφάλιση του τομέα των θαλασσίων μεταφορών και κατ' επέκταση την ανεμπόδιστη οικονομική ολοκλήρωση και πολιτική εξέλιξη των εν λόγω τομέων στα πλαίσια της διάδρασης δυο πολύ σημαντικών πεδίων κοινοτικής πολιτικής, της ολοκλήρωσης της Εσωτερικής Αγοράς και της εμβάθυνσης της πολιτικής Θαλασσίων Μεταφορών.

¹⁰⁶ Βλ. όπ.π., Yataganas, X., p.20.

ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ – ΝΕΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ

1^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ - Ο ρόλος του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα στη διαμόρφωση της πολιτικής θαλασσίων μεταφορών.

1.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό επιχειρούμε να αναδείξουμε το ρόλο και τη συμμετοχή του Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα στη διαδικασία διαμόρφωσης και υλοποίησης της δημόσιας πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών. Στα πλαίσια αυτά, θα γίνει αναφορά στην αρχή της ανάθεσης αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή στον ως άνω Οργανισμό και στα διακριτά συμφέροντά του, από τον εντολέα (Επιτροπή), στον εντολοδόχο (Οργανισμός), ως εκφραστής των νέων μορφών διακυβέρνησης στις θαλάσσιες μεταφορές. Καταληκτικά, θα γίνει αναφορά στη σχέση του Οργανισμού με τις εθνικές διοικήσεις και τη συμμετοχή και των δυο ενδιαφερομένων πλευρών στην ανάπτυξη της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών στη φάση της προνομοθετικής διαδικασίας.

1.2 Η διαδικασία της αρχής της ανάθεσης αρμοδιοτήτων από την Επιτροπή στον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα.

Η ανάλυση του μοντέλου εντολέα-εντολοδόχου¹⁰⁷ είναι μία πολυσύνθετη και πολυπαραγοντική θεωρία, αφού κάθε φορά οι εμπλεκόμενοι, ανάλογα με την περίπτωση, παίκτες είναι διαφορετικοί και προερχόμενοι από την πολυεπίπεδη κυβέρνηση. Η θεωρία του μοντέλου αυτού δημιουργήθηκε προκειμένου να διευκολύνει στην ανάλυση της διαμοίρασης θέσεων και εξουσιών των οργάνων των διεθνών οργανισμών, όπως είναι, άλλωστε, και η Ε.Ε. Η ανάλυση του μοντέλου εντολέα-εντολοδόχου παρέχει ένα χρήσιμο θεωρητικό πλαίσιο κατανόησης για την αρχή της ανάθεσης εξουσιών. Η βασική προσέγγιση του μοντέλου εντολέα-εντολοδόχου σχετικά με την ανάθεση είναι λειτουργικής φύσεως. Η ανάλυση αυτή επιχειρείται προκειμένου να εξηγηθεί η επιλογή της ανάθεσης εξουσιών σε έναν τύπο εντολοδόχου, στην προκειμένη περίπτωση τον Οργανισμό, προκειμένου αυτός να καθοδηγήσει τις εθνικές κυβερνήσεις στην ορθή μεταφορά του κανονιστικού πλαισίου πολιτικής και να αναμένει την παραγωγή αποτελεσμάτων μέσω της εφαρμογής της πολιτικής θαλασσίων μεταφορών. Σε γενικές γραμμές, το μοντέλο του εντολέα-εντολοδόχου, μέσα από την οπτική της αρχής της ανάθεσης, ανέδειξε τέσσερις¹⁰⁸ λειτουργίες για τις οποίες οι εντολείς, στην παρούσα φάση η Επιτροπή, δύνανται να επιλέξουν την ανάθεση εξουσιών σε έναν εντολοδόχο, όπως ο Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Ένας πρώτος λόγος, στα πλαίσια της εντολής που λαμβάνει ο εντολοδόχος από τον εντολέα του, είναι να ελέγχει

¹⁰⁷ Βλ. Pollack, A. Mark (1999), «Delegation, Agency and Agenda Setting in the Treaty of Amsterdam», *European Integration online Papers*, Vol. 3, No 6, p.p. 1-2.

¹⁰⁸ Βλ. ό.π.π., Pollack, A. Mark, p.p. 2-3.

και να επιθεωρεί, δηλαδή ο Οργανισμός, τη συμμόρφωση των ΚΜ σε ό,τι αφορά στην ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας, και επιπλέον να παρέχει την οποιαδήποτε χρήσιμη πληροφορία για την ορθή μεταφορά της στην εθνική νομοθεσία. Ένας δεύτερος λόγος, είναι ότι οι εντολοδόχοι δύνανται να επιλύουν προβλήματα της αθέτησης, δηλαδή της μη έγκαιρης μεταφοράς, της κοινοτικής νομοθεσίας στο εσωτερικό των ΚΜ. Θα μπορούσε να ειπωθεί, ότι ο ρόλος που διαδραματίζουν στη φάση αυτή είναι εποπτικός, μεταφέροντας στην Επιτροπή τις απαραίτητες πληροφορίες για τους μη συμμορφούμενους. Τρίτον, η επιλογή της ανάθεσης εξουσιών στον εντολοδόχο εδράζει στο γεγονός της εκμαίευσης ασφαλών και έγκυρων πληροφοριών σε εξειδικευμένους τομείς πολιτικής, όπως οι θαλάσσιες μεταφορές, όπου η τεχνογνωσία και η εμπειρογνωμοσύνη των ειδικών αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο σύστασης νομοθετημάτων για τον συγκεκριμένο τομέα, όπως επίσης, και η παροχή συμβουλευτικής στήριξης τόσο στους αντιπροσώπους της Επιτροπής στη διαμόρφωση της προνομοθετικής διαδικασίας, όσο και στις διοικήσεις και εμπλεκόμενους φορείς των ΚΜ στη φάση της υλοποίησης. Τέταρτον, η Επιτροπή (εντολέας) δίνει τη δυνατότητα στον Οργανισμό (εντολοδόχος) να αναπτύσσει ιδέες και να προτείνει σκέψεις για το πεδίο πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών, και αυτό γιατί επιλαμβάνεται εκ των έσω του ζητήματος, είναι ο καθ' ύλη αρμόδιος για τα θέματα αυτά, και επιπλέον γνωρίζει εκ βάθρων τις αντιδράσεις των εθνικών διοικήσεων, τις αντιρρήσεις που πιθανώς να έχουν και τις δυσκολίες που ίσως ανακύπτουν από την χάραξη έως και την εφαρμογή της πολιτικής.

Ωστόσο, δεν υπάρχει μεγάλη διαφωνία ως προς την ανάγκη ανάθεσης ορισμένων ρυθμιστικών εξουσιών και κανένας δεν μπορεί να αμφισβητήσει την ύπαρξη και χρησιμότητα των Οργανισμών. Επιπλέον, κανένας δεν θα μπορούσε να διαφωνήσει με τους λόγους που συντέιναν αποφασιστικά στη δημιουργία τους σε όλες τις ανεπτυγμένες χώρες, πόσο μάλλον στο ενωσιακό μόρφωμα. Η σαφής οριοθέτηση εξουσιών μεταξύ των οργάνων της Ε.Ε. είναι βασικό χαρακτηριστικό της δομής του κοινοτικού συστήματος και μία ανυπέρβλητη εγγύηση, εκπεφρασμένη όχι μόνο νομοθετικά, αλλά και πολιτικά προς όφελος των ευρωπαίων πολιτών. Έχοντας αυτό υπόψη, τα θεσμικά όργανα αναθέτουν εξουσίες, που τους απονεμήθηκαν από τις Συνθήκες, σε Οργανισμούς, με νομική προσωπικότητα. Μια τέτοια ανάθεση πρέπει να είναι σαφώς οριοθετημένη, όσον αφορά στην εφαρμογή εξουσιών σαφώς προσδιορισμένων και επί του συνόλου ελεγχόμενων ζητημάτων από τις αρχές που διεκπεραιώνουν την ανάθεση στη βάση αντικειμενικών και εξειδικευμένων κριτηρίων. Από την άλλη, η ανάθεση αυτή δεν μπορεί να αφορά σε εξουσίες, με διακριτική ευχέρεια, που σχετίζονται με το περιθώριο της πολιτικής κρίσης, γιατί αυτό θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την ισορροπία εξουσιών μεταξύ των θεσμών και θα σήμαινε, εξίσου, τροποποίηση της Συνθήκης.

Το δόγμα Meroni¹⁰⁹ εδράζει την ύπαρξή του σε δυο επιχειρήματα¹¹⁰. Πρώτον, αυτό που ευθαρσώς εκφράζεται αφορά στην μη παραβίαση της θεσμικής ισορροπίας, η οποία απαγορεύει την οποιαδήποτε ανάθεση ρυθμιστικών εξουσιών σε εξωγενή σώματα των οποίων η ίδρυση δεν προβλέπεται στις Συνθήκες. Ένα δεύτερο επιχείρημα είναι η άποψη μετακύλησης εξουσιών από τους κόλπους της Επιτροπής, η οποία όμως παρουσιάζεται ως καθοριστική διαδικασία της ολοκλήρωσης. Αυτά τα δυο επιχειρήματα βρίσκονται στον πυρήνα του δόγματος Meroni, το οποίο τελευταία φαίνεται να υποστηρίζει ένθερμα, ότι μια τροποποίηση της Συνθήκης θα είχε αρνητικές συνέπειες στο εσωτερικό της Ένωσης, καθώς, απλά και μόνο η δυνατότητα στους Οργανισμούς να εφαρμόζουν έστω και περιορισμένες εξουσίες, θα επηρέαζε το σύνολο των εξουσιών της Επιτροπής και θα έθετε σε τριγμούς το θεσμικό όργανο στο σύνολό του. Σύμφωνα με το δόγμα Meroni¹¹¹, η Επιτροπή θα μπορούσε να αναθέσει καθήκοντα μόνο σε πειραματικούς οργανισμούς της ευρωπαϊκής διοίκησης. Ωστόσο, υποστηρίζοντας τη δημοκρατική αντίληψη στα πλαίσια και της νέας διακυβέρνησης, η αρχή της ανάθεσης¹¹² ευκρινώς οριοθετείται ως κάτωθι:

- η ανάθεση πρέπει να συνδέεται μόνο με τις εξουσίες που προκύπτουν από το κανονιστικό πλαίσιο της Επιτροπής,
- μία τέτοια συμφωνία οφείλει να συνδέεται με την προετοιμασία και εκτέλεση μόνο εκτελεστικών πράξεων,
- ως αποτέλεσμα αυτού, οι ανεξάρτητοι οργανισμοί δεν δύναται να διαθέτουν καμιά διακριτική ευχέρεια εξουσιών,
- η Επιτροπή συνεπώς πρέπει να διατηρήσει τον εποπτικό της έλεγχο στους οργανισμούς, όσον αφορά στην ικανότητά τους να δέχονται την ανάθεση, και κατά πόσο υπεύθυνοι είναι να τη φέρουν εις πέρας, στη φάση της εκτέλεσης, σύμφωνα με τις εντολές της Επιτροπής, και
- μία τέτοια διαδικασία ανάθεσης δεν θα πρέπει να ανατρέπει την ισορροπία δυνάμεων στο εσωτερικό της Ένωσης.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα συστάθηκε προκειμένου να περιφρουρεί και να προασπίζει το νομοθετικό πλαίσιο για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών σε όλα τα ΚΜ της Ένωσης. Ο ρόλος του είναι διαλειτουργικός, ως διαύλου επικοινωνίας και μεταφοράς κανόνων μεταξύ της Επιτροπής και των ΚΜ, και των ΚΜ μεταξύ τους. Η λειτουργία του μέχρι σήμερα είναι καθαρά υποστηρικτική. Ο Οργανισμός

¹⁰⁹ Βλ. ό.π., Yataganas X., p.p. 33-35.

¹¹⁰ Βλ. ό.π., Yataganas X., p. 20.

¹¹¹ Βλ. Everson, Michelle and Majone, Giandomenico (September 1999), «Part Three: European Agencies within the Treaties of the European Union», *The Role of Specialised Agencies in Decentralising EU Governance*, Report presented to the Commission, Florence and Maastricht, p.p.53-55.

¹¹² Βλ. ό.π., Everson, Michelle and Majone, Giandomenico, p. 53.

συνδράμει την Επιτροπή στο έργο της για τις θαλάσσιες μεταφορές, με τον έλεγχο της ενσωμάτωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στην εθνική και την αποτελεσματική εφαρμογή της στα ΚΜ. Έτσι, ο ρόλος του συμπληρώνεται και είναι επικουρικός, συμβουλευτικός και συνδρομητικός. Ο Οργανισμός, σύμφωνα με τις ανάγκες πολιτικής που δημιουργούνται σε εθνικό επίπεδο και ως αποδέκτης προβλημάτων εφαρμογής της νομοθεσίας της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών στα ΚΜ και λόγω του υψηλού επιπέδου εμπειρογνομόνων και τεχνικών επιστημόνων που διαθέτει, δύναται να αναπτύσσει πεδίο πολιτικής προτείνοντας εκ νέου πράξεις ανάλογα με τις απαιτήσεις ή διοχετεύοντας τροποποιήσεις στις ήδη υπάρχουσες. Ο Οργανισμός για όλους τους παραπάνω λόγους συμμετέχει μεν στη προνομοθετική διαδικασία, αλλά δεν του δίνεται δε βήμα λόγου και συμμετοχής στη διαδικασία της διαμόρφωσης λήψης αποφάσεων της πολιτικής. Ο Οργανισμός είναι μια αποκεντρωμένη υπηρεσία της Επιτροπής που απλά εκτελεί τις εντολές της. Η διαδικασία της ανάθεσης εξουσιών από την Επιτροπή (εντολέα) στον Οργανισμό (εντολοδόχο) είναι περιορισμένη καθώς αυτή ελέγχει τις δραστηριότητες και εξουσίες του Οργανισμού με την παρουσία των τεσσάρων αντιπροσώπων της στο Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού, και ο τελευταίος δεν είναι ουδόλως ανεξάρτητος εφόσον λογοδοτεί σ' αυτή, λαμβάνοντας την έγκρισή της για το ετήσιο πρόγραμμα εργασίας του, καθώς και για τον προϋπολογισμό του. Είναι λοιπόν εμφανές, ότι η Επιτροπή αναθέτει στον Οργανισμό όσες και όποιες εξουσίες αυτή επιθυμεί και κρίνει, ότι δεν είναι επισφαλείς προκειμένου αυτός να μην την εξοβελίσει. Διαπιστώνεται έτσι, ότι η Επιτροπή εξακολουθεί να διαπνέεται από το φοβικό συναίσθημα της υφαρπαγής εξουσιών της, από έναν Οργανισμό του οποίου τη σύσταση και λειτουργία η ίδια πρότεινε ως επιτακτική ανάγκη διασφάλισης του πλαισίου πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών. Η ως άνω σκέψη, που έντονα κυριαρχεί στους κόλπους της Επιτροπής, είναι υπερβολική, αν συλλογιστούμε ότι ο Οργανισμός αυτός είναι πιο κοντά στους πολίτες της Ένωσης για την αφορώσα πολιτική, και στηρίζεται στη συμμετοχή και τη διαφάνεια, αρχές που υποστηρίζονται από τη Λευκή Βίβλο για την νέα διακυβέρνηση. Επομένως, διακρίνουμε την ύπαρξη δημοκρατικού ελλείμματος¹¹³, σε καλά θωρακισμένους θεσμούς, με ενισχυμένο νομοθετικό, επί της πολιτικής, πλαίσιο, αλλά απόμακρους από τους ευρωπαίους πολίτες. Σε έναν τόσο πολυσχιδή τομέα όπως αυτός των θαλασσίων μεταφορών, όπου η συμμετοχή του ανθρώπινου στοιχείου είναι αναγκαία και δεδομένη υπάρχει μεγάλη απόσταση μεταξύ της Ένωσης και των πολιτών της. Πιθανώς να επιθυμούν μία Ένωση πιο οικεία, όπως με τις εθνικές κυβερνήσεις τους και όχι τόσο τεχνοκρατικά απρόσωπη. Η ύπαρξη του Οργανισμού θα βοηθήσει την Επιτροπή να εκπληρώσει τους στόχους της, επί του συζητούμενου τομέα,

¹¹³ Βλ. Στεφάνου, Α. Κωνσταντίνος (2001), *Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, 5^η Αναθεωρημένη Έκδοση, Τόμος Α': Γενικά & Θεσμικά Χαρακτηριστικά μετά τη Νίκαια*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή, σ.σ. 276-277.

και να διαχειρίζεται με ομαλό τρόπο τις αρμοδιότητές της περιορίζοντας έτσι τον κίνδυνο της διοικητικής και τεχνικής της υπερφόρτωσης¹¹⁴.

1.3 Η συμμετοχή του Οργανισμού στη διαμόρφωση της πολιτικής θαλασσιών μεταφορών και η σχέση του με τις εθνικές διοικήσεις.

Πριν τα δυο μεγάλα ναυτικά ατυχήματα του Erica και του Prestige, στα ευρωπαϊκά ύδατα, τα ΚΜ της Ένωσης εφήρμοζαν συμφωνίες και συμβάσεις που λαμβάνονταν στα πλαίσια του ΔΝΟ, μεμονωμένα ως μέλη του και όχι συνεκτικά και ενιαία, όπως και συμφωνίες¹¹⁵ που λαμβάνονταν σε περιφερειακό επίπεδο σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Οι συμφωνίες αυτές δημιουργήθηκαν από κράτη μέλη και μη της Κοινότητας σε μια προσπάθεια περιφρούρησης των οικονομιών και κοινωνιών τους. Οι συμβάσεις αυτές διακρίνονται στη Σύμβαση του Ελσίνκι του 1974, της Βαρκελώνης του 1995, και της Βόννης του 1986. Διαπιστώνουμε ότι οι συμβάσεις αυτές υιοθετήθηκαν κυρίως με βάση το γεωγραφικό γνώμονα υποστηρίζοντας την ταύτιση απόψεων και κοινών συμφερόντων αφού το γεωγραφικό στοιχείο είναι καθοριστικό της πολιτισμικής κουλτούρας και νοοτροπίας των χωρών και κατ' επέκταση σημαντικό στοιχείο ανάδειξης ταυτόσημων πολιτικών αποφάσεων και εξοβελισμού οικονομικών εμποδίων. Με την έναρξη της λειτουργίας του Οργανισμού, η Ε.Ε. φαίνεται να λειτουργήσει πιο οργανωμένα και συνεκτικά στον τομέα των θαλασσιών μεταφορών. Τα ΚΜ, τώρα πια, εποπτεύονται από τον Οργανισμό (εντολοδόχο της Επιτροπής) και εφαρμόζουν την εκάστοτε κοινοτική νομοθεσία με τη συνεισφορά και εμπειρογνωμοσύνη του, και αποτείνονται σ' αυτό τον συμβουλευτικό Οργανισμό για τις όποιες δυσκολίες συναντούν. Ο Οργανισμός λειτουργεί ως διάυλος εφαρμογής της κοινοτικής νομοθεσίας για την ασφάλεια στη θάλασσα, από το στάδιο της χάραξης σ' αυτό της ενσωμάτωσης και από εκεί στο στάδιο της υλοποίησης με την αποτελεσματικότητα ή μη αυτής, μεταξύ της Επιτροπής και των αντίστοιχων Υπουργείων ή Αρχών των ΚΜ, και των ΚΜ μεταξύ τους, καθώς και όλων των εμπλεκόμενων, στη ναυτιλία, φορέων. Σ' αυτό το πολυσχιδές σχήμα εμπλεκόμενων φορέων (θεσμικών οργάνων, εθνικών διοικήσεων και ομάδων συμφερόντων) γεννώνται ρητορικά ερωτήματα, ως αποτέλεσμα έρευνας και μελέτης. Αρχικά, γεννάται το ερώτημα, πως είναι δυνατό οι εποπτευόμενοι του Οργανισμού, δηλαδή οι εθνικές διοικήσεις των ΚΜ να μην εφαρμόζουν την κοινοτική νομοθεσία και να πρέπει ο Οργανισμός (εντολοδόχος) να ενημερώνει την Επιτροπή (τον εντολέα του) σχετικά με τη μη συμμόρφωση αυτών με το υπάρχον κανονιστικό πλαίσιο και έτσι η Επιτροπή (ως εντολοδόχος πλέον) να ενημερώνει σε νέα φάση το Συμβούλιο Υπουργών (τον εντολέα της) υποβάλλοντας τροποποιητικές προτάσεις, αναθεώρησης ή

¹¹⁴ Βλ. Majone, Giandomenico (September 2002), «Delegation of Regulatory Powers in a Mixed Polity», *European Law Journal*, Vol. 8, No 3. p. 331.

¹¹⁵ Βλ. 2^ο κεφάλαιο-εισαγωγή, σχετικά με τις Συμβάσεις του Ελσίνκι, της Βαρκελώνης και της Βόννης.

βελτίωσης της κοινοτικής νομοθεσίας, που τα ίδια τα ΚΜ σε επίπεδο Συμβουλίου, αρχικά, υιοθέτησαν και, εν τέλει, ως οι άμεσα ενδιαφερόμενοι και τελικοί αποδέκτες παραλείπουν να την εφαρμόσουν σε εθνικό επίπεδο; Μήπως λοιπόν το δημοκρατικό έλλειμμα που υπάρχει στο ενωσιακό μόρφωμα κινείται φανλικά και διαιωνίζεται, με ελάχιστες, κατά καιρούς, προόδους βελτίωσης; Ανακύπτει το ερώτημα, πόσο διαφορετικά συμπεριφέρονται οι εκάστοτε κυβερνήσεις των ΚΜ σε επίπεδο Συμβουλίου, και πόσο διαφορετικά σε εθνικό επίπεδο; Τι είναι αυτό που φαίνεται να αλλάζει στη διαδρομή από τις Βρυξέλλες προς τις πρωτεύουσες των ΚΜ; Μήπως, ενδεχομένως, οι εθνικές κυβερνήσεις είναι παντελώς απύσυχες κατά τη διάρκεια της προνομοθετικής διαδικασίας και, απλά, κατά τη φάση της διαδικασίας της λήψης απόφασης της δημόσιας πολιτικής επικυρώνουν με την ψήφο τους (κανονισμούς, οδηγίες, κ.ά.), αγνοώντας σε βάθος το περιεχόμενο των όσων υιοθέτησαν και κατά πόσο οι κανονιστικές αυτές πράξεις δύνανται να εφαρμοστούν σε εθνικό επίπεδο; Αν το ΚΜ είναι απόν κατά τη διάρκεια της διαπραγμάτευσης και διαμόρφωσης της πολιτικής, τότε αυτό είναι εις βάρος του, γιατί κατά τη φάση της υλοποίησης και της εφαρμογής των αποτελεσμάτων δεν δύναται να είναι απόν. Έτσι, αναγκαστικά θα υποχρεωθεί να ενσωματώσει στην εθνική του νομοθεσία αποφάσεις που ελήφθησαν ερήμην του και καταλήγουμε έτσι στη θεωρία του zero sum game¹¹⁶, όπου το ΚΜ από την απουσία αυτή έχει επιπτώσεις που δεν μπορεί να αναπληρώσει. Στην αντίθετη περίπτωση, αν το ΚΜ είναι παρόν τόσο στη φάση της διαπραγμάτευσης, όσο και της διαμόρφωσης, παρόλο που μπορεί να μην βγει εντελώς κερδισμένο από τη διαπραγματευτική διαδικασία (εξαιτίας των lobbies¹¹⁷ που δημιουργούνται στα πλαίσια του Συμβουλίου) δεν θα είναι, ούτε εντελώς, ζημιωμένο, γιατί σύμφωνα με τη θεωρία των τεχνικών διαπραγματεύσεων υιοθέτησης δημόσιας πολιτικής θα περιέλθει στο σύστημα του win win¹¹⁸, που σημαίνει ότι απλά και μόνο η παρουσία και η συμμετοχή του, του εξασφαλίζουν έστω και λιγοστά οφέλη.

Πάντως, ο Οργανισμός σε πρακτικό επίπεδο δύναται να διευρύνει την αρωγή και στήριξή του τόσο στην Επιτροπή, όσο και στα ΚΜ. Ο Οργανισμός, πρόδηλα πλέον, ευρίσκεται προς αναζήτηση των κατάλληλων εργαλείων για την στήριξη των μέσων αντιμετώπισης της ρύπανσης, που διαθέτουν τα κράτη μέλη. Σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια στη θάλασσα, σε περίπτωση ακούσιας ρύπανσης, ο Οργανισμός οφείλει να συνδράμει το πληγέν κράτος μέλος υπό τη δικαιοδοσία του οποίου θα διενεργηθούν οι διαδικασίες απορρύπανσης. Το διοικητικό

¹¹⁶ Βλ. Dimitrakopoulos, Dionyssi and Richardson, Jeremy (2001), «Implementing EU public policy», στο Richardson, Jeremy (επιμ.) *European Union, Power and Policy-Making*, 2nd edition, Routledge, London and New York, p.p.347-348.

¹¹⁷ Οι αντικειμενικές αιτίες δημιουργίας συνασπισμών, ήτοι των lobbies, είναι: α) το γεωγραφικό υπόβαθρο, χώρες βορρά-χώρες νότου, β) η δομή του κράτους, ομοσπονδιακά κράτη (Γερμανία) – ενιαία κράτη (Ελλάδα), και γ) οι διαφορετικές στρατηγικές, οι οποίες είναι συνάρτηση των ενωσιακών ρυθμίσεων, όπως η πολιτική αντίληψη, ο συντονισμός, οι αμυντικές ή οι επιθετικές πολιτικές, και οι uploading και downloading πολιτικές. Στις μεν πρώτες ανεβάζω τα standards και επηρεάζω τη διαμόρφωση της πολιτικής, στις δε δεύτερες κατεβάζω τα standards και εφαρμόζω πολιτικές.

¹¹⁸ Βλ. ό.π., Dimitrakopoulos, Dionyssi and Richardson, Jeremy (2001), p.p.347-348.

συμβούλιο του Οργανισμού είναι αρμόδιο για την κατάρτιση, σε συνεργασία με την Επιτροπή, προγράμματος δράσης για την προετοιμασία του Οργανισμού σε θέματα ρύπανσης, καθώς και για τις δραστηριότητές του σε θέματα αντιμετώπισης της. Είναι λοιπόν, σκόπιμο να συνεκτιμηθούν οι υφιστάμενες συμφωνίες σε θέματα ατυχηματικής ρύπανσης, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις και συμφωνίες που αποβλέπουν στην προστασία των ευρωπαϊκών θαλάσσιων ζωνών από τη ρύπανση, όπως είναι η διεθνής σύμβαση για την ετοιμότητα, την αντίδραση και τη συνεργασία σε περίπτωση ρύπανσης με πετρέλαιο του 1990, η σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος στον βορειοανατολικό Ατλαντικό το 1992, η σύμβαση της Βαρκελώνης, η σύμβαση του Ελσίνκι και η συμφωνία της Λισσαβόνας.

Τα νέα πρότυπα που δημιουργούνται και τα προβλήματα που συνεχώς ανακύπτουν σε μια κοινωνία πολυεπίπεδης διακυβέρνησης οριοθετούν σαφώς το πλέγμα της διαμόρφωσης της λήψης αποφάσεων και της υλοποίησης αυτών, σε διαφορετικούς τομείς πολιτικής, όπως αυτός της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών. Η ναυτιλιακή διπλωματία της Ε.Ε., η συμμετοχή του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, αλλά και οι εθνικές αρχές, οι αντιπροσωπείες, τα λόμπι και οι ομάδες συμφερόντων που συμμετέχουν στη διαδικασία διαπραγμάτευσης μιας τομεακής πολιτικής, κατά την προνομοθετική της φάση, δεν θα πρέπει να συνεχίσουν να χαρακτηρίζονται από μια συνεκτική και ολοκληρωτική αντίληψη, βασισμένη στην ολοένα υποκινούμενη ενσωμάτωση των συμφερόντων που υποστηρίζουν στα πλαίσια παραγωγής μιας εμπορικής ναυτιλιακής πολιτικής, αλλά η συμμετοχή τους στη διαμόρφωση, την εφαρμογή και την επιβολή των κοινοτικών κανόνων και προγραμμάτων, οφείλει να καταστεί, πολυπαραγωγική, ουσιαστικότερη και πιο ενεργή.

Σε κάθε περίπτωση, η Ευρωπαϊκή πολιτική θαλασσίων μεταφορών απαιτεί χρονικό ορίζοντα. Δεδομένου, ωστόσο, του πιεστικού και επείγοντος χαρακτήρα των προβλημάτων που συνεχώς ανακύπτουν σε εθνικό επίπεδο, με την μη ορθή ενσωμάτωση, εφαρμογή και ερμηνεία της κοινοτικής νομοθεσίας σε ζητήματα τομεακής πολιτικής, όπως τα ως άνω αναφερόμενα, το ζητούμενο είναι να ευρεθούν οι τρόποι με τους οποίους θα εξασφαλίζεται η συναίνεση, τα προβλήματα θα περιορίζονται και θα μεγιστοποιείται το όφελος με μια διαδικασία πολιτικής, κατά το δυνατό αποτελεσματικής και ωφέλιμης για τα ΚΜ.

2^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Το παράδειγμα των Εθνικών Αρχών

2.1 Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό, επιλέξαμε να αναφερθούμε στα περιπτωσιολογικά και συγκριτικά παραδείγματα τριών Αρχών – Οργανισμών των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επιλαμβάνονται της ασφάλειας των θαλασσιών μεταφορών και της ναυτιλίας στο σύνολό της, και οι οποίες ανήκουν, ως αποκεντρωμένες υπηρεσίες, στα αντίστοιχα Υπουργεία Μεταφορών και Επικοινωνιών των χωρών τους. Τα κράτη μέλη, που αποτέλεσαν πηγή πληροφόρησης για την παράθεση του συγκριτικού μας παραδείγματος και οι αντίστοιχες Αρχές τους, είναι η Μάλτα – με την Malta Maritime Authority, η Φινλανδία – με τη Finnish Maritime Administration, και το Ηνωμένο Βασίλειο – με τη Maritime and Coastguard Agency. Οι χώρες αυτές επελέγησαν αρχικά γιατί είναι ιστορικά ναυτικές, η οικονομία τους βασίζεται στο εμπορευματικό εμπόριο δια θαλάσσης, ο εντόπιος πληθυσμός απασχολείται στη ναυτιλία και στις συγγενείς δραστηριότητές της, και προωθούν τις σημαίες τους παγκοσμίως, ενώ το Ηνωμένο Βασίλειο διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους και πιο έγκυρους νηογνώμονες στον κόσμο, κατά δεύτερον για γεωγραφικούς λόγους (είναι νησιωτικές και παράκτιες), και κατά τρίτον έχουν συμμετάσχει, η καθεμιά ξεχωριστά, σε διαφορετικές περιφερειακές συμφωνίες¹¹⁹ για την ασφάλεια στη θάλασσα, στα πλαίσια της Κοινότητας.

Η Σύμβαση του Ελσίνκι του 1974 και του 1992 σχετικά με την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος στην Περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας. Η Σύμβαση του Ελσίνκι (Helsinki Convention – HELCOM) υιοθετήθηκε το 1974 και τέθηκε σε ισχύ το 1980. Υπό το φως των πολιτικών αλλαγών, μία νέα Σύμβαση υπεγράφη το 1992 από όλες τις χώρες που «βρέχονται» από τη Βαλτική Θάλασσα και με τη συμμετοχή της Ε.Ε., η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 17 Ιανουαρίου του 2000. Ο βασικός στόχος της HELCOM¹²⁰ είναι η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος της Βαλτικής απ' όλες τις πηγές ρύπανσης (βιομηχανικά λύματα), και όχι μόνο αυτής που προκαλείται από πλοία. Οι χώρες μέλη της Σύμβασης του Ελσίνκι είναι: η Φινλανδία, η Σουηδία, η Δανία, η Γερμανία, η Ρωσία, η Εσθονία, η Λιθουανία, η Λετονία, η Πολωνία και η Ε.Ε.

¹¹⁹ Η Σύμβαση του Ελσίνκι, η Σύμβαση της Βαρκελώνης και η Συμφωνία της Βόννης.

¹²⁰ Η Σύμβαση καλύπτει όλη την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας, περιφερειακές και εγχώριες θαλάσσιες οδούς, όπως επίσης και το θαλάσσιο βυθό.

Η Σύμβαση της Βαρκελώνης του 1976 για την Προστασία της Μεσογείου κατά της Ρύπανσης. Το Σχέδιο Δράσης της Μεσογείου (Mediterranean Action Plan – MAP) δημιουργήθηκε στα πλαίσια του Προγράμματος των Ηνωμένων Εθνών για το Περιβάλλον το 1975 (United Nations Environment Program – UNEP), και οδήγησε στη δημιουργία της Σύμβασης της Βαρκελώνης το 1976, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1978. Το 1995, η δεύτερη φάση του MAP ονομάστηκε «Προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της αειφόρου ανάπτυξης των παράκτιων περιοχών της Μεσογείου» με βασικό της στόχο την ασφάλεια στη θάλασσα εξαιτίας της ατυχηματικής ρύπανσης και την πρόληψη, ετοιμότητα και καταστολή αυτής. Οι χώρες μέλη της Σύμβασης της Βαρκελώνης είναι: η Μάλτα, η Ελλάδα, η Κύπρος, η Ιταλία, η Αλβανία, η Βοσνία, η Κροατία, η Σλοβενία, η Γαλλία, η Ισπανία, το Μαρόκο, η Τυνησία, η Αλγερία, η Λιβύη, η Αίγυπτος, το Ισραήλ, ο Λίβανος, η Συρία, η Τουρκία και η Ε.Ε.

Η Συμφωνία της Βόννης του 1983 για την Συνεργασία σχετικά με την Πρόληψη και την Καταστολή της Ρύπανσης από Πετρέλαιο και άλλες επισφαλείς ουσίες στην Περιοχή της Βόρειας Θάλασσας. Η πρώτη Συμφωνία της Βόννης υιοθετήθηκε το 1969, στον απόηχο του ναυτικού ατυχήματος του Torrey Canyon¹²¹. Η μεταγενέστερη Συμφωνία χρονολογείται το 1983 και έχει ως στόχο την πρόληψη και καταστολή της θαλάσσιας ρύπανσης ενθαρρύνοντας τα κράτη της Βόρειας Θάλασσας να ενισχύσουν το νομοθετικό τους πλαίσιο και να εντείνουν τη συνδρομή τους. Οι χώρες μέλη της Συμφωνίας της Βόννης είναι: το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο, η Δανία, η Γαλλία, η Γερμανία, οι Κάτω Χώρες, η Σουηδία, η Νορβηγία και η Ε.Ε.

¹²¹ Βλ. υποσημείωση 17.

2.2 MALTA MARITIME AUTHORITY¹²²

Η Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας δημιουργήθηκε ως ένα ξεχωριστό και αυτόνομο συντονιστικό σώμα προκειμένου να επιβλέπει την οργάνωση των ναυτιλιακών υπηρεσιών της χώρας. Ιδρύθηκε με νόμο του κράτους το 1991, ως Κυβερνητική Αρχή, και από τότε λειτουργεί με πολυάριθμες και λεπτομερείς ρυθμιστικές εξουσίες. Η δημιουργία της Αρχής είχε ως στόχο να περιβάλλει με ένα ορθό κανονιστικό πλαίσιο τη λειτουργία των λιμένων, της εμπορικής ναυτιλίας και της ιστιοπλοΐας. Η Αρχή λειτουργεί ως αυτόνομος εμπορικός οργανισμός, αναλαμβάνοντας επάξια και την παροχή υπηρεσιών, κάτι το οποίο την κάνει αποτελεσματική και ανταγωνιστική. Η Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας αναπτύσσει και υποστηρίζει πολιτικές και πρωτοβουλίες σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας και τα καθήκοντα που τις αποδίδονται βάσει της Πράξης Δημιουργίας της, του 1991. Οι στόχοι της Αρχής μπορούν να αναφερθούν συνοπτικά ως κάτωθι:

- να αναδειχθεί η Μάλτα σε παγκόσμιο ναυτιλιακό κέντρο,
- να ενισχυθεί το εξωτερικό εμπόριο,
- να καταστούν οι υπηρεσίες, η διοίκηση και η λειτουργία των λιμένων και ιστιοπλοϊκών κέντρων περισσότερο αποτελεσματικές και αποδοτικές,
- να εξασφαλιστεί υγιής οικονομική βάση για την Αρχή με στόχο την επίτευξη υψηλών αποδόσεων των επενδύσεων,
- να καθιερωθούν κοινές πρακτικές και πρότυπα σύμφωνα με τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης,
- να προσελκύσει την είσοδο σκαφών αναψυχής,
- να αναδειχθεί η σημαία της Μάλτας στο εξωτερικό, και
- να συμπληρωθεί η δραστηριότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο βασικός ρόλος της Ναυτιλιακής Αρχής της Μάλτας είναι να βελτιώσει τη θέση της ναυτιλίας και τις παρακείμενες ναυτιλιακές δραστηριότητες. Σκοπός της Αρχής είναι να αναπτύξει και αναδείξει τη Μάλτα ως ναυτιλιακό κέντρο διεθνούς φήμης, ικανό να παρέχει πολυάριθμες ναυτικές υπηρεσίες. Οι λειτουργίες της Αρχής περιλαμβάνουν:

- ✓ την αποτελεσματική λειτουργία και τη βελτίωση των λιμένων και των ιστιοπλοϊκών κέντρων,
- ✓ τις διοικητικές υπηρεσίες και τη νηολόγηση,
- ✓ το συνολικό έλεγχο της ασφαλούς μεταφοράς αγαθών εντός των χωρικών υδάτων και λιμένων της χώρας,

¹²² Όλες οι καταγεγραμμένες πληροφορίες σχετικά με τη Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας-Malta Maritime Authority ελήφθησαν από το δικτυακό τόπο της Αρχής, ο οποίος διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.mma.gov.mt

- ✓ την ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού (λιμενοφυλάκων και ναυτικών),
- ✓ την πρόληψη και έλεγχο των λιμένων κατά της ρύπανσης,
- ✓ την ενίσχυση μέτρων που αφορούν στην ασφάλεια στη θάλασσα και στους λιμένες,
- ✓ την ανάδειξη του ποντοπόρου ρόλου της Μάλτας, ως ναυτιλιακού κέντρου, και
- ✓ την παροχή συμβουλών στην Κυβέρνηση σε ό,τι αφορά στην ανάπτυξη της ναυτιλίας και της δραστηριότητές της.

Η Αρχή αυτή έχει ως αποστολή της την επίτευξη των στόχων, και αυτό αποτελεί δέσμευση γι' αυτή, καθώς και την αδιάκοπη εξέλιξη της Μάλτας ως μεγάλου ναυτιλιακού κέντρου. Αναμφισβήτητα, υποστηρίζει την προσφορά υπηρεσιών και παροχών μέσω των Οργανισμών που βρίσκονται υπό την επίβλεψή της και ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που ανακύπτουν.

2.2.1 Η δομή και λειτουργία της Αρχής

Η Αρχή αποτελείται από: α) το Γραφείο Συντονισμού, β) τη Διεύθυνση Ιστιοπλοΐας και Κρουαζιέρας, γ) τη Διεύθυνση Λιμένων, και δ) τη Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας. Κάθε μια από τις παραπάνω Διευθύνσεις έχει συγκεκριμένα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Επικεφαλής της εκάστοτε Διεύθυνσης είναι ο Εκτελεστικός Διευθυντής της.

Το Γραφείο Συντονισμού έχει ως βασική λειτουργία του την παροχή κοινών υπηρεσιών και στήριξης στις Διευθύνσεις Λιμένων, Εμπορικής Ναυτιλίας και Ιστιοπλοΐας. Οι υπηρεσίες αυτές παρέχονται στις διευθύνσεις μέσω τμημάτων που ασχολούνται με ζητήματα όπως: νομικές υποθέσεις, οικονομική διαχείριση, διοίκηση, μάρκετινγκ και επικοινωνίες, ανάπτυξη ανθρώπινων πόρων, εσωτερικός έλεγχος, ασφάλεια και τεχνολογία της πληροφορίας. Η Διεύθυνση Λιμένων θεωρείται ως η προϊστάμενη αρχή όλων των λιμένων της Μάλτας και ο ρόλος της είναι ρυθμιστικός και διαχειριστικός. Στα πλαίσια του ρυθμιστικού της ρόλου η Διεύθυνση είναι υπεύθυνη για: την επιθεώρηση της μεταφοράς αγαθών εντός των χωρικών υδάτων και λιμένων της χώρας, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, την πρόληψη και έλεγχο της ρύπανσης, τον έλεγχο της λιμενικής εργασίας, τον εφοδιασμό των πλοίων, και την ενίσχυση των λιμένων σε εργατικό δυναμικό. Επιπλέον, είναι η αρμόδια κυβερνητική αρχή για την αδειοδότηση σκαφών της εμπορικής ναυτιλίας. Η Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας είναι αρμόδια για τις υπηρεσίες νηολόγησης τόσο των πλοίων, όσο και των σκαφών αναψυχής, για τεχνικά θέματα, για θέματα έρευνας και τεχνολογίας, και επίσης υπεύθυνη για όλα τα θέματα που αφορούν στην εμπορική ναυτιλία, την εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών, την αντιπροσώπευση της Μάλτας στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα, καθώς και για τη διαχείριση και εφαρμογή των διεθνών ναυτιλιακών συμβάσεων και συμφωνιών. Η Διεύθυνση Ιστιοπλοΐας και Κρουαζιέρας επιλαμβάνεται του ελέγχου, ανάδειξης και ανάπτυξης των ιστιοπλοϊκών

κέντρων, τόσο των μεγάλων, όσο και των μικρότερων σκαφών που ελλιμενίζονται στις μαρίνες τους.

Η Αρχή απαρτίζεται από: α) το Διοικητικό Συμβούλιο, β) την εκτελεστική επιτροπή¹²³, γ) τη συμβουλευτική επιτροπή λιμένων, δ) το μικτό συμβούλιο ναυτικής – λιμενικής εργασίας, ε) το συμβούλιο εργαζομένων λιμένων, στ) το πειθαρχικό συμβούλιο, ζ) το συμβούλιο πλοηγών, και η) το συμβούλιο διαχείρισης λιμένων.

Το Γραφείο Συντονισμού της Ναυτιλιακής Αρχής της Μάλτας διαθέτει ένα Τμήμα Ευρωπαϊκών Υποθέσεων, το οποίο δημιουργήθηκε μέσα στο 2003 και είχε ως πρωταρχικό του στόχο τη συνεργασία και την εφαρμογή ποικίλων σχεδίων¹²⁴ που συγχρηματοδοτούνταν από την Ε.Ε. προκειμένου για την αναβάθμιση του τομέα της ναυτιλίας στη Μάλτα, καθώς και την εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με την κοινοτική, με την αρωγή και στήριξη εμπειρογνομόνων τόσο από την Γενική Διεύθυνση Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Επιτροπής, όσο και από τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Η χρηματοδότηση κυμάνθηκε στα 1,9 εκατομμύρια € προκειμένου για την προετοιμασία εισόδου της χώρας στην Ε.Ε. Μεταξύ άλλων η προετοιμασία αυτή αφορούσε στην: εκπαίδευση των επιθεωρητών πλοίων της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας της Αρχής, τη δημιουργία πληροφοριακού συστήματος για την ασφαλή και τεχνική διαχείριση και έλεγχο του εμπορικού στόλου της Μάλτας, τη δημιουργία δικτυακής – ηλεκτρονικής πύλης μετάδοσης επικοινωνίας με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα προκειμένου να ελέγχονται τα πλοία που προορίζονται ή αναχωρούν από τους λιμένες της χώρας και που μεταφέρουν επικίνδυνα και ρυπογόνα εμπορεύματα, άκρως επισφαλής κατά τη μεταφορά και διέλευσή τους στα κοινοτικά ύδατα, προμήθεια του κέντρου πληροφόρησης και τεχνολογίας της Αρχής με τα ανάλογα μηχανήματα για την υποστήριξη της νέα βάσης δεδομένων της ως άνω δικτυακής πύλης, και τέλος ένα Σχέδιο Αδελφικής Συνεργασίας¹²⁵ με

¹²³ Η εκτελεστική επιτροπή της Αρχής είναι αυτή που συνέρχεται σε τακτά χρονικά διαστήματα για να εφαρμόσει την πολιτική, να συντονίσει τις δραστηριότητες και να αναθεωρήσει τους σκοπούς και στόχους της εκάστοτε Διεύθυνσης. Αποτελείται από τον Πρόεδρο της Ναυτιλιακής Αρχής της Μάλτας, τον Εκτελεστικό Διευθυντή του Γραφείου Συντονισμού, τους Εκτελεστικούς Διευθυντές των λοιπών τριών Διευθύνσεων, τον Οικονομικό Ελεγκτή, και τον Αντιπρόεδρο.

¹²⁴ Τα σχέδια αυτά χωρίζονται σε τρεις μεγάλες κατηγορίες και αφορούν: την ορθή μεταφορά και εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας με την εθνική σε ό,τι αφορά στις στο κεκτημένο των θαλασσιών μεταφορών, στα πλαίσια της ένταξης της Μάλτας στην Ε.Ε. την 1^η Μαΐου 2004, την χρηματοδότηση έργων για αναμόρφωση και ενίσχυση των λιμένων και θαλασσιών οδών της χώρας στα πλαίσια της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής, και τέλος τα μακροπρόθεσμα σχέδια για τη δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων.

¹²⁵ Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσφέρει πόρους προκειμένου να δώσει τη δυνατότητα στις χώρες που βρίσκονται στο στάδιο των ενταξιακών διαπραγματεύσεων ή που έχουν ήδη γίνει μέλη της Ε.Ε., να συμμετέχουν σε Σχέδια Αδελφικής Συνεργασίας – Twinning Projects με τα υπάρχοντα κράτη μέλη. Οι χώρες που προσδοκούν την είσοδό τους στην ευρωπαϊκή οικογένεια οφείλουν να εναρμονίσουν τομείς της νομοθεσίας τους (μεταφορές, εκπαίδευση, υγεία κλπ.) με την κοινοτική νομοθεσία. Οι πόροι που εκταμιεύονται στα πλαίσια των Σχεδίων Αδελφικής Συνεργασίας δίνονται στα κράτη μέλη για να βοηθήσουν και να στηρίξουν τα νέα ή υποψήφια κράτη στην αναπροσαρμογή του θεσμικού συστήματος (εναρμόνιση και εφαρμογή της μονοθεσίας και εξέλιξη της δημόσιας διοίκησης) και ενίσχυση ή δημιουργία υποδομών (πληροφοριακά συστήματα, κατασκευές, εφοδιασμός). Τα Σχέδια αυτά διαρκούν συνήθως ένα με δυο χρόνια και επιβλέπονται καθ' όλη τη διάρκειά τους από τον

τη γαλλική κυβέρνηση. Ένας από τους στόχους του Σχεδίου ήταν η εκπαίδευση του προσωπικού που διαχειρίζεται το Σύστημα Κυκλοφορίας των Πλοίων (Vessel Traffic System – VTS) καθώς και τη συνολική αναβάθμιση του Συστήματος με τη βοήθεια της προηγμένης τεχνολογίας. Το Σχέδιο αυτό ολοκληρώθηκε τον Ιούλιο του 2004 και αναμένεται ο πρώτος κύκλος της καταγραφής των εμπειρικών αποτελεσμάτων του. Η Διεύθυνση Λιμένων της Αρχής επιλήφθηκε, μέσα στο 2004, της μεταφοράς στην εσωτερική έννομη τάξη τόσο της κοινοτικής νομοθεσίας¹²⁶ όσο και των διεθνών συμφωνιών¹²⁷. Ο Εκτελεστικός Διευθυντής του Γραφείου Συντονισμού της Αρχής αναθέτει στον εκτελεστικό διευθυντή της Διεύθυνσης Λιμένων την εφαρμογή της σχετικής νομοθεσίας σε ό,τι αφορά στην ασφάλεια στη θάλασσα και στην πρόληψη της ρύπανσης από πλοία. Εξάλλου η Διεύθυνση θα εφαρμόζει την εκάστοτε νομοθετική ρύθμιση με την υποστήριξη του τμήματος νομικών υποθέσεων και η τήρηση της εφαρμογής του κανονιστικού πλαισίου θα επιθεωρείται και θα ελέγχεται από το τμήμα εσωτερικού ελέγχου. Οι αξιωματούχοι της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας είναι αυτοί που αντιπροσωπεύουν την Αρχή στα Διεθνή Ναυτιλιακά φόρα τόσο στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, του οποίου η Μάλτα είναι μέλος από το 1966, αλλά και στο Μεσογειακό Μνημόνιο Συμφωνίας¹²⁸ για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, όπως επίσης και στο Μνημόνιο Συμφωνίας των Παρισίων για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, του οποίου η Μάλτα κατάφερε να συμμετέχει στις συμφωνίες συνεργασίας, και αποτέλεσε πρόσφατο μέλος. Επιπλέον, οι αξιωματούχοι της ως άνω Διεύθυνσης συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της Επιτροπής Μονίμων Αντιπροσώπων στα πλαίσια των εργασιών του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών και Ενέργειας, και συμπληρωματικά ο εκτελεστικός διευθυντής της Διεύθυνσης ή ο αντικαταστάτης του, συμμετέχουν στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ενώ αντίστοιχα ειδικοί επιστήμονες τεχνογνωσίας παρακολουθούν σεμινάρια που οργανώνονται από τον Οργανισμό προκειμένου να μην ολιγορούν οι εθνικές κυβερνήσεις ως προς την ενσωμάτωση και εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας εξαιτίας του πολυσύνθετου τεχνικού

Διαχειριστή του Σχεδίου, ο οποίος βρίσκεται στην εκάστοτε χώρα καθ' όλη τη διάρκεια του Σχεδίου. Εμπειρογνώμονες, που συνεχώς ανανεώνονται, παρέχουν τις γνώσεις τους για την είσοδο της τεχνογνωσίας ποικιλόμορφα.

¹²⁶ Όσον αφορά στην κοινοτική νομοθεσία η Διεύθυνση Λιμένων της Ναυτιλιακής Αρχής της Μάλτας έχει κάνει γοργούς ρυθμούς προόδου και έχει ενσωματώσει μεγάλο μέρος αυτής που αφορά στις θαλάσσιες μεταφορές και την ασφάλεια στη θάλασσα. Ως νέο κράτος μέλος η προσπάθεια εναρμόνισης είναι διαρκής, καθώς ρόλο σημαντικό δεν διαδραματίζει μόνο η ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας στους κόλπους της εθνικής αλλά κυρίως η ορθή εφαρμογή της.

¹²⁷ Όσον αφορά στις συμφωνίες που έχουν συναφθεί σε διεθνές επίπεδο, η Αρχή έχει ενσωματώσει στην εθνική της νομοθεσία και εφαρμόζει μια σειρά συμβάσεων, ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες: SOLAS του 1974, MARPOL του 73/78, STCW του 1978, Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage του 1971, International Maritime Satellite Organization (INMARSAT) του 1976, International Regulations for Preventing Collisions at Sea του 1972, κ.ά.

¹²⁸ Η Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας είναι από τα ιδρυτικά μέλη του Μεσογειακού Μνημονίου Συμφωνίας για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα και του οποίου τωρινός πρόεδρος είναι ο εκτελεστικός διευθυντής της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας της Ναυτιλιακής Αρχής της Μάλτας.

περιεχομένου αυτής. Τέλος, στα πλαίσια της Ευρωμεσογειακής Συνεργασίας¹²⁹ (ΕΜΕΣ) που συνήφθηκε στη Βαρκελώνη το 1995 μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. και των 12 μεσογειακών τους εταίρων συμφωνήθηκε η δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας στον οικονομικό, πολιτικό και πολιτισμικό τομέα. Συγκεκριμένα στο «καλάθι» της οικονομικής συνεργασίας δημιουργήθηκε το σχέδιο MEDA, σύμφωνα με το οποίο υπάρχει χρηματοδότηση για τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού δικτύου μεταφορών μεταξύ της Ε.Ε. και των Μεσογειακών της εταίρων, αλλά και για τους εταίρους μεταξύ τους, προκειμένου να υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση στις υπηρεσίες των διεθνών θαλασσιών μεταφορών, χωρίς να δημιουργούνται στρεβλώσεις και εμπόδια, τα οποία αντίκεινται στους λόγους δημιουργίας της ΕΜΕΣ και εξασφαλίζουν την εύρυθμη λειτουργία της.

¹²⁹ Βλ. Hiou-Maniatopoulou, Theodora (2002), *Euro-Mediterranean Partnership Barcelona Process*, Documents on International and European Affairs No3, Ant. N. Sakkoulas Publishers, Athens-Komotini, p.p.163-165.

2.3 FINNISH MARITIME ADMINISTRATION¹³⁰

Η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας είναι η αρμόδια Αρχή, υπεύθυνη για την ασφάλεια στη θάλασσα, τη συντήρηση των πλωτών οδών, την υδρογραφική χαρτογράφηση, την υποστήριξη της χειμερινής κυκλοφορίας, και την παροχή υπηρεσιών στα πορθμεία της χώρας που συνδέονται με τις Κοινότητες του Αρχιπελάγους. Η Αρχή επιλαμβάνεται της λειτουργίας του Συστήματος Κυκλοφορίας των Πλοίων (Vessel Traffic System – VTS)¹³¹, καθώς και της επιθεώρησης του Συστήματος Πλοήγησης¹³². Η Αρχή επιβεβαιώνει ότι οι βασικές συνθήκες λειτουργίας της εμπορικής ναυτιλίας και γενικότερα των θαλασσιών μεταφορών συντηρούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και συνεχώς βελτιώνονται, λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια στη θάλασσα και ενισχύοντας τα μέτρα προστασίας της, περιορίζοντας έτσι τις οικονομικές συνέπειες που η μη πρόληψή της δημιουργεί, όπως επίσης και τις οποιεσδήποτε περιβαλλοντικές συνέπειες. Οι δραστηριότητες της Αρχής στοχεύουν στο να εξασφαλίσουν μία ασφαλή και αποτελεσματική εμπορική ναυτιλία, ικανή να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τις απαιτήσεις τόσο της κοινωνίας, όσο και του κοινού. Η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας αγοράζει από κρατικές επιχειρήσεις ή άλλες εταιρείες, τα προϊόντα και τις υπηρεσίες που χρειάζεται προκειμένου για την ομαλή και ανεμπόδιστη λειτουργία της ναυτιλίας, και στη συνέχεια για να αποταμιεύσει τα έξοδα των υπηρεσιών που παρέχει στην εμπορική ναυτιλία, τα λαμβάνει μέσω αντιτίμου όσων χρησιμοποιούν πλωτές οδούς και μέσα. Ο ετήσιος προϋπολογισμός της Αρχής ανήλθε γύρω στα 103.000.000,00 €.

2.3.1 Η δομή και λειτουργία της Αρχής

Το 1990, η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας και οι διοικητικές της περιφέρειες αναδιοργανώθηκαν και σχηματίστηκαν τέσσερις νέες ναυτικές περιφέρειες. Η Κεντρική Διοίκηση της Αρχής ονομαζόταν Εθνικό Συμβούλιο Ναυτιλίας μέχρι το 1997, και από το τότε μετονομάστηκε σε Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας. Στις αρχές του 2004, η οργάνωση και οι δραστηριότητες της Αρχής αναμορφώθηκαν καθώς η διαχείριση της ναυτιλίας και η πλοήγηση μεταφέρθηκαν σε κρατικές επιχειρήσεις. Οι νέες αυτές κρατικές επιχειρήσεις ξεκίνησαν τη λειτουργία τους τον Ιανουάριο του 2004. Ωστόσο, η Αρχή διατηρεί την

¹³⁰ Όλες οι καταγεγραμμένες πληροφορίες σχετικά με τη Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας-Finnish Maritime Administration εξήχθησαν από το δικτυακό τόπο της Αρχής, ο οποίος διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.fma.fi

¹³¹ Η συντήρηση και η διαχείριση του Συστήματος Κυκλοφορίας των Πλοίων έχει ανατεθεί στο Τμήμα Κυκλοφορίας της Αρχής, ως το καθ' ύλη αρμόδιο. Επιπλέον, το Τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τα συστήματα τηλεματικής και επικοινωνιών για την ασφάλεια στη θάλασσα, κατά μήκος όλων των Φινλανδικών ακτών.

¹³² Το Τμήμα Κυκλοφορίας έχει αναλάβει καθήκοντα που σχετίζονται με το Σύστημα Πλοήγησης, έτσι όπως αυτά έχουν οριστεί και ανατεθεί σ' αυτό, από την Πράξη δημιουργίας του Συστήματος Πλοήγησης (940/2003) και ακολούθως της Πράξης της Κρατικής Επιχείρησης Πλοήγησης (938/2003), η οποία δεν είναι αρμόδια (η κρατική επιχείρηση) για το ως άνω Σύστημα Πλοήγησης.

αρμοδιότητά της επί των πλωτών οδών και της δημιουργίας ναυτικών χαρτών, γεγονός που οδήγησε στην ίδρυση νέων υποστηρικτικών μονάδων του έργου της.

Η Αρχή αποτελείται από:

- ❑ το Συμβούλιο
- ❑ το Γενικό Διευθυντή
- ❑ την Κεντρική Διοίκηση
- ❑ τις Μονάδες Πληροφοριών, Οικονομικών και Εσωτερικού Ελέγχου
- ❑ τα Τμήματα βασικών λειτουργιών (Τμήμα Ασφάλειας στη Θάλασσα, Τμήμα Πλωτών Οδών, Τμήμα Υδρογράφησης, Τμήμα Χειμερινής Ναυσιπλοΐας, και Τμήμα Κυκλοφορίας)
- ❑ τα Τμήματα βοηθητικών λειτουργιών (Τμήμα Νομικών Υποθέσεων και Στατιστικής, Τμήμα Ανθρωπίνων Πόρων, Τμήμα Γενικής Διοίκησης, Τμήμα Διαχείρισης της Τεχνολογίας) και
- ❑ τις Ναυτικές Περιφέρειες (Ναυτική Περιφέρεια του Κόλπου της Φινλανδίας, Ναυτική Περιφέρεια του Κόλπου της Βόθνια, Περιφέρεια Εσωτερικών Πλωτών Οδών, Ναυτική Περιφέρεια του Νοτιοδυτικού τμήματος της χώρας).

Η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας είναι υπεύθυνη για την ασφάλεια στη θάλασσα, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφάλεια των λιμενικών εγκαταστάσεων, καθώς επίσης και για την ασφάλεια της ιστιοπλοΐας και όλων των σκαφών. Το Τμήμα Ασφάλειας στη Θάλασσα, είναι αρμόδιο για την περιφρούρηση και προστασία αυτής και περιφερειακά απαρτίζεται από: α) την Υπηρεσία Θαλασσίων Επιθεωρήσεων, β) την Τεχνική Υπηρεσία, γ) την Υπηρεσία για τους Ναυτικούς, δ) τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Επιθεώρησης, ε) και την Υπηρεσία Διεθνούς Συνεργασίας. Η Υπηρεσία Θαλασσίων Επιθεωρήσεων επιλαμβάνεται της επιθεώρησης και της επίβλεψης των πλοίων, του ελέγχου από το κράτος λιμένα για όσα πλοία καταπλέουν στα λιμάνια της χώρας και φέρουν ξένη σημαία. Η Υπηρεσία αυτή διενεργεί επιθεωρήσεις στα ποντοπόρα πλοία, ελέγχει και εγκρίνει τον εφοδιασμό και την ασφάλειά τους πριν τον κατάπλου, συνεργάζεται με την Τεχνική Υπηρεσία και τις Περιφερειακές Υπηρεσίες Επιθεωρήσεων προκειμένου να εξασφαλίζεται η ικανότητα πλεύσης των πλοίων προκειμένου να προλαμβάνονται τα ναυτικά ατυχήματα και να προστατεύεται το θαλάσσιο περιβάλλον και τέλος εγκρίνει, κατόπιν ελέγχου, την καταλληλότητα των πληρωμάτων, ως ανθρώπινου παράγοντα στις θαλάσσιες μεταφορές και την ανάμειξή τους για την ασφάλεια των μεταφερόμενων εμπορευμάτων. Η Τεχνική Υπηρεσία είναι υπεύθυνη για την μέτρηση χωρητικότητας των συμβατικών πλοίων και των παγοθραυστικών. Επιπλέον, ασχολείται με τεχνικά ζητήματα που σχετίζονται με τα πλοία (όπως μηχανικές και ηλεκτρικές

εγκαταστάσεις, το σύστημα πυρασφάλειας) και την επίβλεψη των πλοίων που μεταφέρουν ρυπογόνα και επικίνδυνα για το περιβάλλον εμπορεύματα. Η Υπηρεσία για τους Ναυτικούς ασχολείται με το ανθρώπινο στοιχείο των πλοίων, και συγκεκριμένα με θέματα που αφορούν στο ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, τον έλεγχο της πιστοποίησής τους και την τήρηση φυλακών. Συμπληρωματικά, η Υπηρεσία αυτή ελέγχει την ιατρική ικανότητα και φυσική καταλληλότητα των ναυτικών και κατόπιν ελέγχου, εγκρίνει την επιβίβασή τους ή τους απαλλάσσει απ' αυτή για ιατρικούς λόγους. Οι Περιφερειακές Υπηρεσίες Επιθεώρησης είναι αρμόδιες για τον έλεγχο του κράτους σημαίας και τον έλεγχο από το κράτος λιμένα, γεγονότα που σχετίζονται άμεσα με την πρόληψη ναυτικών ατυχημάτων στις περιφέρειες δικαιοδοσίας τους. Τέλος, η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας εκπροσωπεί τη χώρα, μέσω της Υπηρεσία Διεθνούς Συνεργασίας του Τμήματος Ασφάλειας στη Θάλασσα, στις συνεδριάσεις με τους διεθνείς οργανισμούς και κυρίως με το ΔΝΟ. Η Αρχή διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο στην εγχώρια προνομοθετική διαδικασία γιατί είναι αυτή που προτείνει το νομοθετικό πλαίσιο για τη θαλάσσια ασφάλεια. Επιπλέον, η Αρχή έχει τη δυνατότητα να εκδίδει κανονισμούς σε ζητήματα που της αποδίδεται νομοθετική πρωτοβουλία. Οι κανονισμοί αυτοί δημοσιεύονται στις Ανακοινώσεις της Αρχής. Το Τμήμα Ασφάλειας στη Θάλασσα συνεργάζεται στενά με το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών της χώρας προκειμένου για την ορθή μεταφορά και αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών συμβάσεων¹³³ και της κοινοτικής νομοθεσίας¹³⁴ στη Φινλανδία.

Η Φινλανδία είναι από τις λίγες χώρες στον πλανήτη που οι λιμένες της παγώνουν κατά τη διάρκεια του χειμώνα, με κανονικές για την εποχή θερμοκρασίες. Ακόμα και ειδικά διαμορφωμένα, για τέτοιες συνθήκες, εμπορικά πλοία, χρήζουν της συνδρομής των παγοθραυστικών με προορισμό τους λιμένες αυτούς. Οι ειδικές αυτές συνθήκες είναι, υπέρ το δέον, δαπανηρές για τον τομέα των θαλασσίων μεταφορών. Είκοσι τρεις λιμένες της χώρας χαρακτηρίστηκαν ως χειμερινοί. Προκειμένου για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών (πρόληψη ατυχηματικής ρύπανσης, ασφάλεια των πληρωμάτων και ασφάλεια φορτίων), εξασφαλίζεται κατ' αρχάς η ανεμπόδιστη κυκλοφορία των πλοίων εξαιτίας των καιρικών συνθηκών (από τις λιμενικές υπηρεσίες των εκάστοτε λιμένων) και δευτερευόντως

¹³³ Όσον αφορά στις συμφωνίες που έχουν συναφθεί σε διεθνές επίπεδο, η Αρχή έχει ενσωματώσει στην εθνική της νομοθεσία και εφαρμόζει μια σειρά συμβάσεων, ενδεικτικά αναφέρουμε τις ακόλουθες: SOLAS του 1974, MARPOL του 73/78, International Regulations for Preventing Collisions at Sea του 1972, κ.ά.

¹³⁴ Όσον αφορά στην ενσωμάτωση της κοινοτικής νομοθεσίας στην εσωτερική έχουν γίνει βήματα προόδου, και αναφέρουμε συγκεκριμένα: την οδηγία 97/58/EK (βλ. υποσημείωση 50) και τις τροποποιήσεις της, την οδηγία 98/18/EK και τις τροποποιήσεις τους. Όμως παρόλα αυτά η Δημοκρατία της Φινλανδίας έχει καταδικαστεί τέσσερις φορές από το ΔΕΚ για μη εμπρόθεσμη μεταφορά οδηγιών στην εθνική της νομοθεσία. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τις ακόλουθες αποφάσεις: α) Απόφαση του ΔΕΚ της 24^{ης} Φεβρουαρίου 2004, Υπόθεση C-225/04, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, EE C 262, 23.10.2004, β) Προσφυγή στο ΔΕΚ της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2005, Υπόθεση C-88/05, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, EE L 208, 05.08.2002, γ) Προσφυγή στο ΔΕΚ της 9^{ης} Φεβρουαρίου 2005, Υπόθεση C-55/05, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, EE L 324, 29.11.2002, δ) Προσφυγή στο ΔΕΚ της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2004, Υπόθεση C-396/04, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, EE L 13, 2002.

συνδράμουν τα παγοθραυστικά. Η Αρχή εγγυάται την ικανότητα προσέλκυσης των χειμερινών λιμένων, καθώς αυτό αποτελεί δέσμευση και απαραίτητη προϋπόθεση γι' αυτή, γιατί έτσι η βιομηχανία, η οικονομία και οι μεταφορές λειτουργούν κανονικά και σταθερά καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου. Η Αρχή διαθέτει και χρησιμοποιεί εννέα παγοθραυστικά. Επιπλέον, η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας είναι η αρμόδια εθνική αρχή που ασχολείται με τη χειμερινή ναυσιπλοΐα σε πανεθνικό επίπεδο, όσον αφορά στο συντονισμό, ανάπτυξη και διαχείρισή της. Η Αρχή αποτελεί τον εμπειρογνώμονα της χειμερινής ναυσιπλοΐας και χάρις στο χαρακτηρισμό, που δικαίως της αποδίδεται, δημιουργεί και ασκεί πολιτική, όσον αφορά στην εύρυθμη λειτουργία των εγχώριων θαλασσιών οδών με τη βοήθεια των παγοθραυστικών, λαμβάνοντας υπόψη στη διαδικασία λήψης απόφασης, για το συγκεκριμένο πεδίο πολιτικής, και τις απαιτήσεις της κοινής γνώμης, ήτοι των πελατών της Αρχής που μετακινούνται με τα παγοθραυστικά. Συμπληρωματικά, η δράση της Αρχής είναι σημαντική στις διεθνείς σχέσεις και συνεργασίες. Η Αρχή προμηθεύεται οποιεσδήποτε υπηρεσίες σε σχέση με τα παγοθραυστικά από τη Φινλανδική Επιχείρηση Ναυτιλίας ή από άλλες εταιρείες, καθώς το κομμάτι της παροχής υπηρεσιών έχει αποδεσμευτεί από την Αρχή. Η οικονομία της Φινλανδίας εξαρτάται από το εξωτερικό εμπόριο. Η Φινλανδία εξαιτίας της γεωγραφικής της θέσης δεν διαθέτει εναλλακτικές παρά μόνο τις θαλάσσιες μεταφορές. Η συνεισφορά της αγοράς της Ε.Ε. στο εμπόριο δια θαλάσσης, της χώρας, ανέρχεται στο 64% (περίπου 54 εκατομμύρια τόνοι) και εισάγονται κυρίως ορυκτά, σίδηρος και πρώτες ύλες, ενώ η χώρα εξάγει κατά βάση ξυλεία. Επιπλέον, η χώρα διαθέτει ένα πολύ καλό δίκτυο θαλάσσιας σύνδεσης από και προς τη Ρωσία, με ταχύτατες προοπτικές βελτίωσης. Αντίστοιχα, και το δίκτυο θαλασσιών μεταφορών που συνδέει τη χώρα με τα βαλτικά κράτη μέσω της Βαλτικής Θάλασσας και το οποίο εξυπηρετεί μεγάλο αριθμό ατόμων. Η Φινλανδία, «η χώρα των χιλίων λιμνών»¹³⁵ διαθέτει περισσότερους από 50 εμπορικούς λιμένες, από τους οποίους οι 10 βρίσκονται στην ενδοχώρα και συνδέονται με τη Βαλτική Θάλασσα μέσω του Καναλιού Saimaa. Οι λιμένες της χώρας είναι είτε ιδιωτικοί, είτε δημοτικοί. Η Αρχή είναι υπεύθυνη για τη διατήρηση των καναλιών και την στήριξη και εξέλιξη της ναυσιπλοΐας. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν οικονομικά και περιβαλλοντικά πλεονεκτήματα και οφέλη, και προσφέρουν την καλύτερη εναλλακτική σε σχέση με τις χρονοβόρες και ρυπογόνες οδικές μεταφορές. Η Αρχή υπέστη αλλαγές και βελτιώσεις σε πολλά σημεία, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Η εξαιρετική δουλειά που παρατηρείται σε όλα τα Τμήματα και τις Υπηρεσίες οφείλεται στο προσωπικό της, το οποίο στην πλειονότητά του απαρτίζεται από ικανούς επαγγελματίες και υψηλού επιπέδου εμπειρογνώμονες. Η Δημόσια Διοίκηση, επίσης, οφείλει να είναι διορατική και να μπορεί να ανταποκρίνεται ταχέως και αποτελεσματικά στις οποιεσδήποτε αλλαγές. Μελλοντικά, η Αρχή πρέπει να γίνει πιο ικανή, ανταγωνιστική, αποτελεσματική και

¹³⁵ Οι λίμνες της Φινλανδίας που καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος της χώρας, ξεπερνούν, στην πραγματικότητα, τις 55.000.

αποδοτική, βασιζόμενη στη γνώση και τη διαφάνεια, σεβόμενη τις πραγματικές ανάγκες και απαιτήσεις του κοινού (επιβατών και πλοιοκτητών) με στόχο την παροχή βέλτιστων και οικονομικών υπηρεσιών σ' αυτούς που είναι οι τελικοί αποδέκτες και οι άμεσα ενδιαφερόμενοι.

2.4 MARITIME AND COASTGUARD AGENCY OF UNITED KINGDOM¹³⁶

Το Ηνωμένο Βασίλειο, ως νησιωτική χώρα, διακινεί το 97% του όγκου του εμπορίου του δια θαλάσσης και αναμφισβήτητα εξάγεται ότι η ναυτιλία είναι τομέας ζωτικής σημασίας για το σύνολο της βρετανικής οικονομίας. Η Αρχή Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου είναι εκτελεστική Αρχή του Υπουργείου Μεταφορών της χώρας, αρμόδια για την υλοποίηση και εφαρμογή των αποφάσεων της Κυβέρνησης, σε πανεθνικό επίπεδο, που αφορούν στην πολιτική των θαλασσίων μεταφορών και συγκεκριμένα της πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Αυτό περιλαμβάνει συντονισμένη έρευνα για την ασφάλεια στη θάλασσα, με τη συνδρομή και της Βασιλικής Ακτοφυλακής, προκειμένου να ελέγχονται επισταμένα όλα τα πλοία και κατά πόσο αυτά συμμορφώνονται με τους διεθνείς και εθνικούς κανόνες ασφαλείας. Στόχος της Αρχής είναι η πρόληψη της απώλειας ανθρώπινων ζωών στη θάλασσα, η εξασφάλιση των ασφαλών πλόων με αξιόπλοα πλοία και η πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Οι στόχοι αυτοί αποτελούν δέσμευση για την Αρχή, η οποία εργάζεται αδιάκοπα για τη βελτίωση των συνθηκών για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η επιτυχία της βασίζεται στην ενίσχυση προσπαθειών για την αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων ή όταν αυτά συμβαίνουν στον περιορισμό των επιπτώσεών τους. Σύνθημα της Αρχής είναι η προάσπιση της ασφαλείας στη θάλασσα με ασφαλέστερα πλοία, με την προστασία των ανθρώπινων ζωών, και την πρόληψη της ρύπανσης.

Η Αρχή έχει τις εξής αρμοδιότητες:

- Ανάπτυξη, προώθηση και ενίσχυση υψηλών προδιαγραφών για την ασφάλεια της ναυτιλίας,
- Ελαχιστοποίηση του κινδύνου και του αντίκτυπου της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία, και την ελαχιστοποίηση, σε περίπτωση ρύπανσης, του αντίκτυπου στα συμφέροντα της Μεγάλης Βρετανίας,
- Ελαχιστοποίηση της απώλειας ζωής των ναυτικών και των χρηστών των παραλίων,
- Ανταπόκριση σε έκτακτα ναυτιλιακά περιστατικά όλο το 24ωρο.

2.4.1 Η δομή και λειτουργία της Αρχής

Η Αρχή Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου αποτελείται από:

- τη Διεύθυνση Επιχειρήσεων¹³⁷ που απαρτίζεται από έξι Τμήματα: α) το Τμήμα Εφαρμογής και Εκτέλεσης, β) το Τμήμα Επιθεώρησης, γ) το Τμήμα Ελέγχου και

¹³⁶ Όλες οι καταγεγραμμένες πληροφορίες σχετικά με την Αρχή Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου-Maritime and Coastguard Agency of United Kingdom εξήχθησαν από το δικτυακό τόπο της Αρχής, ο οποίος διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.mcga.gov.uk

Ασφάλειας που περιλαμβάνει τον Έλεγχο από το Κράτος Λιμένα, δ) το Τμήμα της Βασιλικής Ακτοφυλακής Έρευνας και Διάσωσης, ε) το Τμήμα Πρόληψης Θαλάσσιας Ρύπανσης, και στ) το Τμήμα Πρόληψης Ατυχημάτων.

- τη Διεύθυνση Προτύπων και Ποιότητας¹³⁸ που απαρτίζεται από: α) το Τμήμα Διασφάλισης και Ανάπτυξης της Ποιότητας, β) το Τμήμα Ποιότητας της Ναυτιλίας¹³⁹, γ) το Τμήμα Σχεδίων Ναυτικής Συνεργασίας¹⁴⁰, δ) το Τμήμα Πρόληψης και Ανάλυσης του Κινδύνου, ε) το Τμήμα Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας¹⁴¹, στ) το Τμήμα Προστασίας Περιβάλλοντος¹⁴², ζ) το Τμήμα Εκπαίδευσης και Πιστοποίησης των Ναυτικών¹⁴³, η) το Τμήμα Ασφάλειας και Υγείας των Ναυτικών, θ) το Τμήμα Ασφάλειας της Ναυτιλίας¹⁴⁴, ι) το Τμήμα Αλιευτικών Σκαφών, κ) το Τμήμα Ασφάλειας Κωδίκων των Πλοίων, και λ) το Τμήμα Διεθνών Σχέσεων¹⁴⁵.
- τη Διεύθυνση Τεχνικών Υπηρεσιών που αποτελείται από: α) το Τμήμα Τηλεπικοινωνίας και Πληροφορίας της Τεχνολογίας, β) το Τμήμα Υποστήριξης Τεχνικών Υπηρεσιών, γ) το Τμήμα Διαχείρισης της Πληροφορίας, δ) το Τμήμα Διαχείρισης Αναγκών της Περιφέρειας και ε) το Τμήμα Κρατικών Υπηρεσιών.
- τη Διεύθυνση Ανθρώπινων Πόρων που απαρτίζεται από: α) το Κέντρο Εκπαίδευσης του Προσωπικού, και β) το Τμήμα Διαχείρισης Ανθρώπινων Πόρων.
- τη Διεύθυνση Οικονομικής Διαχείρισης, και
- τη Διεύθυνση Στρατηγικού Σχεδιασμού.

¹³⁷ Η Διεύθυνση αυτή καθώς και τα Τμήματά της παρέχει τις νομοθετικά κατοχυρωμένες υπηρεσίες επιθεώρησης και ελέγχου, εξασφαλίζει υψηλά πρότυπα συμμόρφωσης του βρετανικού στόλου για την ασφάλεια στη θάλασσα, τα πλοία ξένης σημαίας περνούν από τον Έλεγχο του Κράτους Λιμένα, ερευνά και δύναται να προσφύγει δικαστικά για τους παραβάτες της νομοθεσίας της εμπορικής ναυτιλίας και συνεργάζεται για την προστασία από τη ρύπανση.

¹³⁸ Η Διεύθυνση αυτή είναι αρμόδια για την ανανέωση και δημιουργία προτύπων για τους ναυτικούς, τα πλοία και το περιβάλλον, την επιπλέον ανάδειξη της βρετανικής σημαίας, τη διασφάλιση της ποιότητας παρεχομένων υπηρεσιών και της συνεργασίας με οργανισμούς της εγχώριας και διεθνούς αγοράς, και την ανάπτυξη πληροφοριακού δικτύου επικοινωνίας για τη λειτουργική υποστήριξη της Αρχής και τη διευκόλυνση του κοινού.

¹³⁹ Το Τμήμα αυτό είναι αρμόδιο για την ανανέωση και ανάπτυξη προϋποθέσεων για την ποιότητα των πλοίων που νηολογούνται στο βρετανικό νηογνώμονα και βελτίωση των όρων για τα πλοία που φέρουν τη βρετανική σημαία. Επιπλέον, το τμήμα προσπαθεί να αναδείξει το βρετανικό νηογνώμονα και να προσελκύσει τις εγχώριες και ξένες εταιρείες να νηολογηθούν σ' αυτόν.

¹⁴⁰ Βλ. υποσημείωση 66, το Τμήμα αυτό είναι αρμόδιο για τα Σχέδια Αδελφικής Συνεργασίας-Twinning Projects που χρηματοδοτεί η Ε.Ε.

¹⁴¹ Το Τμήμα αυτό είναι αρμόδιο για την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια του ΔΝΟ, όπως SOLAS 1974.

¹⁴² Το Τμήμα αυτό είναι αρμόδιο για την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια του ΔΝΟ, όπως MARPOL 73/78.

¹⁴³ Το Τμήμα αυτό είναι αρμόδιο για την εφαρμογή των διεθνών συμφωνιών που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια του ΔΝΟ, όπως STCW 1978.

¹⁴⁴ Το Τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο για τη δημιουργία ρυθμιστικού πλαισίου πολιτικής της Αρχής σε ό,τι αφορά στον ασφαλή σχεδιασμό, κατασκευή, εφοδιασμό και λειτουργία όλων των εμπορικών πλοίων χωρητικότητας > των 650 μέγα τόνων.

¹⁴⁵ Το Τμήμα αυτό είναι υπεύθυνο να παρουσιάζει, προωθεί και προστατεύει τις νομοθετικές προτάσεις της Βρετανίας για την ναυτιλιακή πολιτική σε διεθνές επίπεδο. Το προσωπικό αυτού του Τμήματος Διεθνών Σχέσεων συμμετέχει στις ομάδες εργασίας της Επιτροπής, στη φάση της προνομοθετικής διαδικασίας, σε ό,τι αφορά στα ζητήματα εμπορικής ναυτιλίας. Αυτό οδηγεί στη δημιουργία κοινοτικού κανονιστικού πλαισίου (κανονισμοί και οδηγίες), το οποίο το τμήμα αυτό οφείλει να το ενσωματώνει στην εθνική του νομοθεσία και μετέπειτα να το εφαρμόζει.

Το όραμα της Αρχής είναι να γίνει ένας παγκόσμιος οργανισμός αφιερωμένος στην πρόληψη της απώλειας, βελτιώνοντας διαρκώς την ασφάλεια στη ναυτιλία και προστατεύοντας το θαλάσσιο περιβάλλον. Το Υπουργείο Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου, μέσω της εντεταλμένης του Αρχής Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής, προσδοκά να αναδείξει την ποικιλομορφία του πεδίου πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών, και τη δημιουργία ανάπτυξης νομοθετικού πλαισίου επί της συγκεκριμένης πολιτικής, καθώς και να παρέχει υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται στις ανάγκες όλων των κοινωνικών ομάδων. Στόχος είναι η ανάπτυξη αποτελεσματικών μέσων για τη συλλογή στατιστικών και ερευνητικών στοιχείων, που δημιουργούν την πηγή πληροφόρησης της προνομοθετικής διαδικασίας για τη δημιουργία λήψης αποφάσεων της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών. Το Υπουργείο Μεταφορών της χώρας στις ομάδες εργασίας του, που συμμετέχουν στην εθνική προνομοθετική διαδικασία, επιζητά τη συμβουλή και στήριξη εμπειρογνομόνων και τεχνικών επιστημόνων, αλλά και τη συμμετοχή αντιπροσώπων των ομάδων συμφερόντων, είτε πρόκειται για μεγάλες οργανωμένες ομάδες, είτε για μια μικρή μειοψηφία. Απώτερος στόχος του Υπουργείου είναι η ανάπτυξη καλύτερου δικτύου επικοινωνίας και συμμετοχής με όλες τις ενδιαφερόμενες, επί της πολιτικής των θαλάσσιων μεταφορών, ομάδες προκειμένου να δημιουργηθεί μία αμφίδρομη σχέση που θα εξυπηρετεί, τόσο τους ενδιαφερόμενους μέσω της εφαρμογής ενός ορθού κανονιστικού πλαισίου που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες και απαιτήσεις τους, όσο και την εικόνα της χώρας στα διεθνή ναυτιλιακά φόρα, με την εξέλιξη του πεδίου πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών και την βελτίωση της παροχής υπηρεσιών.

2.5 Το επίπεδο συλλειτουργίας των Αρχών (Συγκλίσεις – Αποκλίσεις)

Κατόπιν της παρουσίασης των τριών Εθνικών Αρχών των κρατών μελών, της Ναυτιλιακής Αρχής της Μάλτας, της Ναυτιλιακής Αρχής της Φινλανδίας και της Αρχής Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου διαπιστώσαμε μία σειρά συγκλίσεων. Επιπλέον, παρατηρήσαμε εμφανή δείγματα συλλειτουργίας των Αρχών με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, τόσο σε πολιτικό επίπεδο (ρυθμιστικός ρόλος βάσει του Κανονισμού δημιουργίας του), όσο και σε θεσμικό επίπεδο (σεβασμός και χρήση των αρχών της χρηστής διακυβέρνησης, έτσι όπως αυτές οριοθετούνται στα πλαίσια της Λευκή Βίβλου του 2001, για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση). Συνοπτικά, μπορούμε να παραθέσουμε τις κάτωθι συγκλίσεις:

Τα τρία Υπουργεία Μεταφορών των κρατών μελών (Μάλτας, Φινλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου) έχουν αναθέσει στις αντίστοιχες εθνικές Αρχές του την αρμοδιότητα να επιλαμβάνονται των θαλασσίων μεταφορών και της ασφάλειας στη θάλασσα. Η Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας, η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας και η Αρχή Ναυτιλίας και

Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου είναι αποκεντρωμένες υπηρεσίες των Υπουργείων τους, δεν είναι Ανεξάρτητες Αρχές, και υπόκεινται στον έλεγχο αυτών για την οικονομική διαχείριση και λειτουργία τους. Ο εκάστοτε Πρόεδρος της κάθε Αρχής, της οποίας είναι και ο επικεφαλής, λογοδοτεί στον εκάστοτε Υπουργό Μεταφορών και λαμβάνει εντολές απ' αυτόν για την εφαρμογή του νομοθετικού πλαισίου της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών. Παρατηρείται, δηλαδή, στη διαδικασία αυτή της εντολής από τον Υπουργό Μεταφορών στον εντεταλμένο Πρόεδρο της Αρχής, μία είδους σχέση που βασίζεται στο μοντέλο εντολέα – εντολοδόχου. Στην προκειμένη περίπτωση, ο Υπουργός Μεταφορών έχει το ρόλο του εντολέα (αυτός που αποφασίζει-αναθέτει) και ο Πρόεδρος της Αρχής το ρόλο του εντολοδόχου (αυτός που εκτελεί-εφαρμόζει), αντίστοιχα οι Πρόεδροι των Αρχών με τη σειρά τους είναι οι εντολείς και οι Εκτελεστικοί Διευθυντές των Διευθύνσεων και Τμημάτων, από τις οποίες αποτελείται δομικά η κάθε Αρχή, είναι οι εντολοδόχοι, αφού καλούνται να υλοποιήσουν τις αποφάσεις που λαμβάνονται σε πολιτικό επίπεδο και ελέγχονται για την αποτελεσματικότητα του παραγόμενου έργου τους. Με λίγα λόγια, το Υπουργείο Μεταφορών είναι αποφορτισμένο και αποδεσμευμένο από την άσκηση και εφαρμογή αυτού του πεδίου πολιτικής, καθ' όσον, τη συνολική διαχείρισή της πολιτικής θαλασσίων μεταφορών επιλαμβάνονται οι ιθύνουσες επί της Ναυτιλίας, Αρχές. Το μοντέλο εντολέα-εντολοδόχου μας παραπέμπει στη σχέση της Επιτροπής με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη Θάλασσα. Θέλοντας η Επιτροπή (εντολέας) να αποδεσμευτεί από τον όγκο εργασίας του ελέγχου για την ασφάλεια στη θάλασσα και για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας στα κράτη μέλη, δημιούργησε μία αποκεντρωμένη υπηρεσία που να επιλαμβάνεται της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών, ήτοι τον Οργανισμό αυτό (εντολοδόχος) αποδίδοντάς του συγκεκριμένα καθήκοντα και αρμοδιότητες. Επιπλέον, οι Αρχές αυτές δημιουργήθηκαν με εθνικές πράξεις των κρατών τους, καθώς η δημιουργία τους δεν προβλέπεται από τα εθνικά τους Συντάγματα, όπως αντίστοιχα και ο Οργανισμός προέκυψε ως αποτέλεσμα του παράγωγου δικαίου, καθώς η δημιουργία του δεν προβλέπεται στις ιδρυτικές Συνθήκες της Ε.Ε. Συμπληρωματικά, και οι τρεις Αρχές έχουν ως κοινό γνώμονα την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών, με έμφαση την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία της ζωής στη θάλασσα, και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Όλες οι Αρχές επιζητούν την ενίσχυση των νομοθετικών μέτρων για την προάσπιση των όσων πρωτίτερα αναφέρθηκαν και είναι αυτές που με την ικανότητα του προσωπικού (εμπειρογνομόνων και τεχνικών επιστημόνων) αναπτύσσουν τάσεις πολιτικής και προτείνουν τη δημιουργία κανονιστικών πλαισίων στη φάση της προνομοθετικής διαδικασίας της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών. Οι Αρχές από μόνες τους δεν υιοθετούν νομοθετικές προτάσεις, συμμετέχουν προτείνοντας τη δημιουργία ή τροποποίηση του νομοθετικού πλαισίου. Ακολούθως, υλοποιούν τις ληφθείσες αποφάσεις και ελέγχουν την ορθή και απaráμιλλη εφαρμογή τους σε όλο τον διοικητικό, κοινωνικό και οικονομικό ιστό. Αντίστοιχο γεγονός παρατηρείται με

τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό, ο οποίος, αφενός μεν, συμμετέχει στην προνομοθετική διαδικασία της λήψης αποφάσεων της συγκεκριμένης πολιτικής με τη συμβολή των εμπειρογνομόνων και τεχνικών επιστημόνων, αφετέρου δε, δεν δύναται να υιοθετεί προτάσεις επί της πολιτικής αυτής, παρά μόνο να αναπτύσσει και να προτείνει στην Επιτροπή βελτιώσεις, ενισχυτικά μέτρα, ή τη δημιουργία νέου κανονιστικού πλαισίου. Τέλος, τόσο οι Εθνικές Αρχές, όσο και ο Οργανισμός λειτουργούν και σέβονται τις αρχές της χρηστής διακυβέρνησης, έτσι όπως αυτές μεταγενέστερα οριοθετούνται μέσω της Λευκής Βίβλου του 2001, για την Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση. Οι Αρχές βασίζονται στις αρχές της χρηστής διακυβέρνησης (διαφάνεια, συμμετοχή, αποτελεσματικότητα, αποδοτικότητα, συνοχή). Εμφανές είναι το παράδειγμα ότι και οι τρεις Αρχές επιζητούν τη συμμετοχή των εμπειρογνομόνων και της τεχνογνωσίας τους, καθώς και όλων των ενδιαφερομένων κοινωνικών ομάδων στη δημιουργία νομοθετικού πλαισίου της πολιτικής, επιθυμούν οι αποφάσεις που λαμβάνονται να ανταποκρίνονται στις ανάγκες και απαιτήσεις του κοινού (επιβατών, πληρωμάτων, εταιρειών και πλοιοκτητών) και επιμένουν στις διαφανείς διαδικασίες με αποτελέσματα κοινωνικά ωφέλιμα και οικονομικά αποδοτικά.

Σημαντικές αποκλίσεις της σχέσης των Αρχών μεταξύ τους και της σχέσης τους με τον Οργανισμό δεν παρατηρούνται. Ωστόσο, ενώ και οι τρεις Αρχές μάχονται για την ασφάλεια στη θάλασσα και έχουν ως προτεραιότητά τους τη διασφάλιση του κανονιστικού πλαισίου των θαλασσίων μεταφορών, εκάστη επικεντρώνεται σε κάτι μεμονωμένο. Η Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας δίνει έμφαση στη λειτουργία των λιμένων, της εμπορικής ναυτιλίας και της ιστιοπλοΐας. Προσδοκία της Αρχής είναι η ανάδειξη της Μάλτας ως διεθνούς ναυτιλιακού και ιστιοπλοϊκού κέντρου, με την προώθηση της σημαίας της χώρας και την εμπορικότητα της Αρχής. Η Διεύθυνση Λιμένων της Αρχής είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση της ασφάλειας στη θάλασσα. Η Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας επιλαμβάνεται της ασφάλειας στη θάλασσα μέσω του ομώνυμου Τμήματός της. Έμφαση από την Αρχή αυτή δίνεται στην προώθηση και προστασία της χειμερινής ναυσιπλοΐας, λόγω της γεωγραφικής της θέσης, καθώς είναι σημαντικός τομέας για την οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη και εξέλιξη της χώρας. Η Αρχή Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου είναι αρμόδια για την πρόληψη ανθρώπινων ζωών, για ασφαλέστερα πλοία και για καθαρότερες θάλασσες. Η έμφαση που δίνεται από την Αρχή είναι η άντληση ορθών πληροφοριών μέσω στατιστικών στοιχείων και έρευνας, καθώς η συλλογή τους αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο της συμμετοχής της Αρχής στη προνομοθετική διαδικασία και στην ανάπτυξη πεδίου πολιτικής.

3^ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ – Οι θαλάσσιες μεταφορές και η Ελληνική πραγματικότητα

3.1 Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ελλάδα

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν το σημαντικότερο μερίδιο στις μεταφορές παγκοσμίως και αποτελούν το 70% του συνόλου των μεταφορών μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του υπόλοιπου κόσμου. Η επέκταση της Ενιαίας Αγοράς σε συνδυασμό με τις γεωπολιτικές αλλαγές στην Ανατολική Ευρώπη με την προσχώρηση των δέκα νέων κρατών μελών, ο αναμενόμενος τριπλασιασμός του όγκου των θαλασσίων μεταφορών παγκοσμίως στα επόμενα δέκα χρόνια και κυρίως η έμφαση που δίνεται από την Επιτροπή για το μέλλον της Ναυτιλιακής Πολιτικής με την Πράσινη Βίβλο του 2006, θα έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση της κίνησης στα λιμάνια και τους θαλάσσιους διαύλους της χώρας μας. Ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας των θαλασσίων μεταφορών σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις της αειφόρου ανάπτυξης αναδεικνύει μία σειρά θεμάτων που περιλαμβάνουν:

- ❑ ναυτικά ατυχήματα,
- ❑ ρύπανση του θαλασσίου περιβάλλοντος,
- ❑ κορεσμό των θαλασσίων οδών,
- ❑ ανεπαρκή αξιοποίηση πόρων εξυπηρέτησης των πλοίων,
- ❑ παράνομες δραστηριότητες, και
- ❑ τρομοκρατικές ενέργειες

Σε αυτά τα πλαίσια, η σύγχρονη τεχνολογία δημιουργεί λύσεις που συμβάλλουν στην αποδοτικότητα των θαλασσίων μεταφορών, στη βελτίωση της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και στην προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η επιτακτική ανάγκη για ενίσχυση της ασφάλειας στις θαλάσσιες μεταφορές έχει ήδη αρχίσει να γίνεται αντιληπτή σε διεθνές επίπεδο δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα σε θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός κατά την Διπλωματική Διάσκεψη του Δεκεμβρίου 2002 υιοθέτησε μία σειρά, ευρέως φάσματος, μέτρων για την ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών ως τροποποιήσεις της SOLAS του 1974 και με τη θέσπιση του «Διεθνή Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων» (ISPS code). Η Επιτροπή στο πλαίσιο αυτό παρουσίασε πρόταση Κανονισμού για την βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Ο κύριος σκοπός της πρότασης του Κανονισμού είναι η υλοποίηση και εφαρμογή κοινοτικών μέτρων για την βελτίωση της ασφάλειας των πλοίων που δραστηριοποιούνται στο διεθνές εμπόριο και αυτών που εκτελούν εσωτερικούς πλόες, καθώς και των λιμενικών

εγκαταστάσεων από απειλές σκόπιμων και παράνομων ενεργειών. Ως αποτέλεσμα της προσπάθειας αυτής είναι η ενσωμάτωση στην κοινοτική νομοθεσία των μέτρων που υιοθετήθηκαν από το ΔΝΟ στην προαναφερθείσα Διπλωματική Διάσκεψη του 2002.

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία (πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία) είναι η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου, διατηρώντας στόλο 3.480 πλοίων όλων των τύπων.¹⁴⁶ Η υπό ελληνική σημαία ναυτιλία, παραμένει επί σειρά δεκαετιών στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου, διατηρώντας το 5% της παγκόσμιας χωρητικότητας, κατατάσσεται στην τέταρτη θέση παγκοσμίως. Με την ναυτιλιακή της δύναμη η Ελλάδα κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε., όπου κατέχει το 40% περίπου της συνολικής χωρητικότητας του εμπορικού στόλου της Ένωσης. Επιπρόσθετα, παρατηρείται τα τελευταία χρόνια μια σταθερή σταδιακή ανανέωση του Ελληνικού εμπορικού στόλου με σύγχρονα νεότευκτα πλοία. Συγκεκριμένα, διαπιστώνεται ότι ο μέσος όρος ηλικίας των εγγεγραμμένων στα Ελληνικά Νηολόγια πλοίων είναι 9,4 έτη έναντι των αντίστοιχα διαγραφόμενων που είναι 20,7 έτη, παράγοντας που συμβάλλει στην ασφαλή και φιλική προς το περιβάλλον διενέργεια των θαλασσίων μεταφορών.

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ (σε έτη)		
ΕΤΟΣ	ΔΙΑΓΡΑΦΕΣ	ΕΓΓΡΑΦΕΣ
1996	21	7
1997	18,9	10
1998	19	17
1999	22	8
2000	20	9
2001	21	7
2002	23	8
2003 (έως Απρίλιο)	19	4
Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας		

Πρέπει να τονίσουμε, ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι συνάλλαγμα «καθαρό», που δημιουργείται χωρίς την επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού. Τα Ελληνικά πλοία απασχολούνται στην συντριπτική τους πλειοψηφία, στις μεταφορές αγαθών μεταξύ τρίτων χωρών και εξαρτώνται από τα δεδομένα και τους παράγοντες της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής αγοράς. Για αυτόν ακριβώς το λόγο η χώρα μας στους Διεθνείς και Ευρωπαϊκούς Οργανισμούς, που ασχολούνται με θέματα Μεταφορών και Ναυτιλίας,

¹⁴⁶ Όλοι οι τύποι πλοίων (άνω των 1.000 gt), είναι συνολικής χωρητικότητας 98.195.100 gt, αριθμός που μεταφράζεται στο 15,5% της Παγκόσμιας Ναυτιλιακής χωρητικότητας. Περισσότερες πληροφορίες στο δικτυακό τόπο του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.yen.gr

υποστηρίζει και υιοθετεί τις θέσεις εκείνες που προωθούν την απελευθέρωση των αγορών, τον υγιή και ελεύθερο ανταγωνισμό, ενώ παράλληλα αντιτίθεται σε κάθε είδους προστατευτισμούς.

ΕΞΕΛΙΞΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ	
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑ
2000	6.893.000.000,00 €
2001	7.709.000.000,00 €
2002 (έως τον Οκτώβριο)	7.075.000.000,00 €
Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας	

3.2 Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Οι λειτουργίες που θεσμικά επιτελούνται στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στον μεγαλύτερο βαθμό τους είναι σύνθετες και απαιτούν την εμπλοκή και συνεργασία με ένα μεγάλο αριθμό Υπηρεσιών του Κράτους, περιφερειακών υπηρεσιών, διεθνών οργανισμών αλλά και συνεργασία με επαγγελματικούς και κοινωνικούς φορείς. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό και πρέπει να τονισθεί, ότι σύμφωνα με τα ισχύοντα στην Ε.Ε., αλλά και διεθνώς, σπανίως συναντάται αντίστοιχος κρατικός μηχανισμός με την ποικιλία των αρμοδιοτήτων, όπως αυτές προκύπτουν στα πλαίσια της επιχειρησιακής δράσης του YEN. Η άσκηση πολιτικής στον πλέον παγκοσμιοποιημένο οικονομικό τομέα, η διαμόρφωση μιας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής, τα λιμάνια και η λιμενική πολιτική μιας πολυνησιακής χώρας, όπως η Ελλάδα, η ασφάλεια των θαλασσίων συνόρων και η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας, τα συστήματα ελέγχου ναυσιπλοΐας και αξιοπλοΐας, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, αποτελούν πυλώνες, τους οποίους κατά το μεγαλύτερο μέρος στηρίζουν τα εξειδικευμένα στελέχη του Λιμενικού Σώματος.

3.2.1 Ο ρόλος και οι αρμοδιότητες του YEN

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας:

- μεριμνά για την οργάνωση, βελτίωση, προστασία και ανάπτυξη της ναυτιλίας, τη σύνδεση αυτής με την εθνική οικονομία, τη στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού, την εξυπηρέτηση των θαλασσίων συγκοινωνιών, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και παρουσίας στη θάλασσα, την έρευνα και διάσωση, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καθώς και την άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας,

- οργανώνει και εποπτεύει τη ναυτική εκπαίδευση, ρυθμίζει και επιλύει θέματα ναυτικής εργασίας και εποπτεύει την οργάνωση και διοίκηση Οργανισμών και Ασφαλιστικών Ιδρυμάτων,
- εποπτεύει τη διοίκηση, οργάνωση, λειτουργία και εκμετάλλευση των λιμένων της χώρας, την οργάνωση και διοίκηση της πλοηγικής υπηρεσίας και ασκεί τη λιμενική πολιτική της χώρας, και
- οργανώνει τον έλεγχο και εποπτεύει τα πλοία, τους λιμένες, το θαλάσσιο χώρο, καθώς και τα θαλάσσια σύνορα σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία (όπως αυτή έχει διαμορφωθεί σε εθνικό επίπεδο από την κοινοτική) και τις διεθνείς συμβάσεις.

Οι επιχειρησιακές κατευθύνσεις που προσδιορίζουν τη δράση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του Λιμενικού Σώματος, είναι σαφώς καθορισμένες από την κείμενη νομοθεσία και προσδιορισμένες μέσα στο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία του. Οι κατευθύνσεις αυτές έχουν ως κύριο προσανατολισμό την:

- ✓ εφαρμογή της νομοθεσίας σε θάλασσα, λιμάνια και ακτές,
- ✓ εποπτεία και έλεγχο πλοίων, λιμένων, θαλάσσιου χώρου και συνόρων,
- ✓ προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα,
- ✓ έρευνα και διάσωση,
- ✓ ασφάλεια της ναυσιπλοΐας,
- ✓ προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος,
- ✓ εξυπηρέτηση των θαλάσσιων συγκοινωνιών,
- ✓ άσκηση της λιμενικής πολιτικής,
- ✓ ναυτική εκπαίδευση και τη ναυτική εργασία,
- ✓ ναυτιλιακή πολιτική,
- ✓ εποπτεία οργανισμών, ιδρυμάτων και ταμείων κοινωνικής πρόνοιας και ασφάλισης ναυτικών,
- ✓ εποπτεία διοίκησης, οργάνωσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης των λιμένων,
- ✓ στήριξη του θαλάσσιου τουρισμού,
- ✓ έλεγχο των εμπορικών πλοίων και εταιριών, και
- ✓ εκπροσώπηση της χώρας σε Διεθνείς Οργανισμούς και στα όργανα της Ε.Ε.

Το ναυτιλιακό θαύμα βασίστηκε και θα συνεχίσει να βασίζεται σ' αυτόν ακριβώς τον συνδυασμό τον οποίο το Λιμενικό Σώμα στήριξε και υπηρέτησε έως και σήμερα. Η Ελληνική Σημαία συνεχίζει να διατηρεί την ισχύ της έλκοντας το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου και ο Έλληνας ναυτικός, αποδεδειγμένα από τους αξιότερους του κόσμου, στελεχώνει τα Ελληνικά πλοία. Το 1971 οι πολιτικές ανακατατάξεις της εποχής εκείνης έχουν αντίκτυπο

προσωρινά και στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο καταργείται από μοναδικό Υπουργείο, μετατάσσεται σε Υφυπουργείο και εντάσσεται στο Υπουργείο¹⁴⁷ Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ ορισμένες αρμοδιότητές του μεταβιβάζονται σε άλλα Υπουργεία (Εργασίας-Εθνικής Οικονομίας). Γρήγορα η ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση των ιδιόμορφων θεμάτων-προβλημάτων μιας ναυτιλίας, που δραστηριοποιείται κυρίως στο διεθνή στίβο, αλλά και των ιδιόμορφων συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σ' αυτή, που αποκτούν αναμφίβολα εξειδικευμένες γνώσεις στην αντιμετώπισή τους, οδήγησε μετά από δυο περίπου χρόνια στην επανασύσταση ανεξάρτητου και πάλι Υπουργείου και την επαναφορά σ' αυτό όλων των αρμοδιοτήτων, που είχαν μεταβιβαστεί-εκχωρηθεί σε άλλα Υπουργεία.

3.3 Η ελληνική θέση και η ενσωμάτωση κανόνων

Η λήψη μονομερών μέτρων αποτελεί άλλη μια μορφή περιοριστικών πρακτικών. Πολλές χώρες και για διαφορετικούς λόγους έχουν την τάση να λαμβάνουν μονομερή μέτρα για να επιλύσουν βραχυπρόθεσμα ή πιο μακροπρόθεσμα προβλήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας τους, ή ως αντίδραση σε ναυτικά ατυχήματα που έχουν ως αποτέλεσμα εκτεταμένη θαλάσσια ρύπανση των χωρικών τους υδάτων, ακόμα και της ακτογραμμής τους. Η Ελλάδα είναι αντίθετη στη λήψη τέτοιων μονομερών μέτρων και σε κάθε ευκαιρία διατρανώνει την πεποίθησή της, ότι η ναυτιλία, ως κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα, απαιτεί διεθνείς κανόνες με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή. Στα πλαίσια αυτά, θα πρέπει να λαμβάνει χώρα κάθε συζήτηση σχετική με τη ναυτιλία, που αφορά τόσο στη διεθνή, όσο και στην κοινοτική νομοθεσία περί ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και την επιβολή κατασκευαστικών απαιτήσεων στα πλοία. Σε κάθε περίπτωση, οδηγός και γνώμονας της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι ο σεβασμός του πλαισίου της Διεθνούς Σύμβασης για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS 1982), καθώς και των λοιπών Διεθνών Ναυτιλιακών Συμβάσεων που έχουν εκπονηθεί στα πλαίσια του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, όπως επίσης και του ευρέως κοινοτικού κανονιστικού πλαισίου. Σ' αυτά λοιπόν τα πλαίσια η χώρα μας, ως ανέκαθεν ναυτική, δεν θα μπορούσε παρά να περιφρουρήσει και τα ημέτερα συμφέροντά της, σεβόμενη το κοινοτικό κεκτημένο για την ασφάλεια στη θάλασσα, και το θαλάσσιο περιβάλλον για την προστασία της ρύπανσης από πλοία, αλλά και μαχόμενη υπέρ του ανθρώπινου δυναμικού, των δικαιωμάτων ασφάλειας και προστασίας τους, ως της κινητήριας δύναμης της ναυτιλίας στην Ελλάδα.

Έτσι, η διοίκηση του YEN έχει μεταφέρει στην εθνική νομοθεσία, κοινοτικές νομοθετικές πράξεις, προσπαθώντας με το χρόνο την βέλτιστη εφαρμογή τους με την αρωγή και στήριξη

¹⁴⁷ Βλ. Εφημερίδα της Κυβέρνησης του βασιλείου της Ελλάδας, Νομοθετικό Διάταγμα υπ' αριθμό 957 της 25^{ης} Αυγούστου 1971, Κεφάλαιο Ε', άρθρο 15, και Κεφάλαιο ΣΤ', άρθρο 27 και 28.

των εμπειρογνομόνων του YEN, όπως επίσης και αυτών του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και της Επιτροπής. Ένα δείγμα της ενσωμάτωσης της κοινοτικής νομοθεσίας στην εθνική παρατίθεται ως κάτωθι:

Π.Δ. 243/2004 - (ΦΕΚ 223)
<i>Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, STCW του 1978», η οποία κυρώθηκε με τον Ν. 1314/1983 (Α' 2), όπως αυτή τροποποιήθηκε.</i>
Π.Δ. 66/2004 - (ΦΕΚ 56)
<i>Καθορισμός, εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των Φ/Γ πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 2001/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2001, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002.</i>
Π.Δ. 3/2005 - (ΦΕΚ 2)
<i>Τροποποίηση διατάξεων με τις οποίες είχε προσαρμοσθεί η Ελληνική Νομοθεσία με αντίστοιχες Οδηγίες της Ε.Ε. που αφορούν στην ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Συμβουλίου της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002.</i>
Π.Δ. 12/2000 - (ΦΕΚ 11)
<i>Τροποποίηση του Π.Δ. 346/94 (Α' 183) «Αναφορές των πλοίων που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από Ελληνικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, σύμφωνα με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13^{ης} Σεπτεμβρίου 1993», όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 211/97 (Α' 166), Π.Δ. 174/98 (Α' 129) και Π.Δ. 3/99 (Α' 2).</i>
Ν. 2252/1994 - (ΦΕΚ 192)
<i>Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης «για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990» και άλλες διατάξεις.</i>
Π.Δ. 52/2005 - (ΦΕΚ 79)
<i>Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) σύμφωνα με την Οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003 (ΕΕ L 123, 17.5.2003).</i>
Π.Δ. 49/2005 - (ΦΕΚ 66)
<i>Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης».</i>
Π.Δ. 56/2004 - (ΦΕΚ 47)
<i>Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (SOLAS-1974)», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12^η Δεκεμβρίου 2002.</i>
Π.Δ. 28/2000 - (ΦΕΚ 22)
<i>Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 362/84 «Κανονισμός τηλεπικοινωνιών των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων» (Α' 124) όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 24/88 (Α' 9) και ρύθμιση θεμάτων προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών πλοίων που εντάσσονται στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS).</i>

Η ενσωμάτωση του κοινοτικού κανονιστικού πλαισίου της πολιτικής των θαλασσίων μεταφορών, όπως αντίστοιχα και η αποτελεσματική εφαρμογή του είναι εξέχουσας σημασίας για το YEN. Όμως το ενδιαφέρον, επί της κοινοτικής νομοθεσίας, περιορίζεται, στην ουσία μόνο, στο αντίστοιχο τμήμα του YEN και όχι τόσο σε όλες τις επιχειρησιακές μονάδες του Υπουργείου. Παρόλα αυτά, το συγκεκριμένο τμήμα καταβάλλει προσπάθειες στο να συντονίζει και να διαμορφώνει με τις άλλες μονάδες του Υπουργείου την πολιτική επί των θαλασσίων μεταφορών, αποτελώντας το δίαυλο μεταφοράς της νομοθεσίας μεταξύ Βρυξελλών και Ελλάδας. Το τμήμα αυτό προωθεί τη συμμετοχή του σε όλα τα όργανα της

Ε.Ε. και συμμετέχει σε όλα τα επίπεδα λήψης αποφάσεων, ώστε να παραμένει ενεργά εντός των πολιτικών και νομοθετικών εξελίξεων. Αυτό κρίνεται απαραίτητο, γιατί η χώρα μας θεωρείται ως η πρώτη ναυτιλιακή δύναμη στην Ε.Ε., επομένως, χρειάζεται άμεση πληροφόρηση και ταχεία αντίδραση για τις οποιοσδήποτε εξελίξεις, σε κοινοτικό επίπεδο, προκειμένου να μπορέσει να διατηρήσει το status που έχει δημιουργήσει. Πολλά όμως οφείλουν ακόμα να γίνουν σε εθνικό επίπεδο για να μπορέσει η εθνική δημόσια διοίκηση να αγγίζει ένα ικανό και αποτελεσματικό επίπεδο εξευρωπαϊσμού. Βαρύνουσα σημασία πρέπει να δοθεί στην επιπλέον ενίσχυση του συντονιστικού έργου του YEN και των περιφερειακών υπηρεσιών του, προκειμένου μία μικρή γεωγραφικά χώρα να δύναται να ορθώνει το ανάστημά της με το δικαίωμα που της δίνει η ισχυρή γι' αυτήν ναυτιλία της και να αντιπαρέρχεται με επιτυχία τους πολιτικούς και νομοθετικούς υφάλους στη φάση διαμόρφωσης αποφάσεων επί της ναυτιλιακής πολιτικής στα πλαίσια του Συμβουλίου Υπουργών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα δημιουργήθηκε στα πλαίσια της πολιτικής θαλασσιών μεταφορών, προκειμένου για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος από την ατυχηματική ή εκούσια ρύπανση, στον απόηχο των δυο ναυτικών ατυχημάτων του Erika και του Prestige στα ευρωπαϊκά ύδατα. Η βασική του λειτουργία επικεντρώνεται στην εποπτεία και έλεγχο των κρατών μελών, όσον αφορά στην παρακολούθηση του κοινοτικού κανονιστικού πλαισίου των θαλασσιών μεταφορών στα ΚΜ, της ορθής μεταφοράς του στην εθνική έννομη τάξη και της αποτελεσματικής εφαρμογής του. Ο ρόλος του Οργανισμού τυγχάνει να είναι συμβουλευτικός και συνδρομητικός στα ΚΜ σχετικά με την υλοποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας, καθώς και επικουρικός – υποστηρικτικός στην Επιτροπή, με την αρωγή των εμπειρογνομόνων, για τη χάραξη της ναυτιλιακής πολιτικής.

Ένας από τους βασικούς στόχους του Οργανισμού είναι να γίνει η Ευρωπαϊκή πλατφόρμα τεχνογνωσίας και εμπειρογνωμοσύνης προκειμένου για την ανταλλαγή πληροφοριών στους τομείς της θαλάσσιας ασφάλειας και της πρόληψης και καταστολής της θαλάσσιας ρύπανσης. Συνεπώς, ο Οργανισμός αποσκοπεί στην ενίσχυση των σεμιναρίων και ομάδων εργασίας του, σ' αυτά τα αντικείμενα, μέσα στα επόμενα χρόνια. Η διαδικασία αυτή θα προσφέρει στους ναυτικούς εμπειρογνώμονες την ευκαιρία ανταλλαγής σημαντικών απόψεων, μετάδοσης βέλτιστων πρακτικών και της παροχής υψηλού επιπέδου τεχνογνωσίας για τη συνεισφορά και διάδοση έγκυρης, έγκαιρης και αποτελεσματικής εφαρμογής του πλαισίου της θαλάσσιας ασφάλειας σε όλη την ευρωπαϊκή Επικράτεια. Στην παρούσα φάση, ο Οργανισμός βρίσκεται στη διαδικασία ανάπτυξης και βελτίωσης μίας ευρείας βάσης δεδομένων που αφορά στη συλλογή και μετάδοση πληροφοριών. Με τη σταδιακή ωρίμανση αυτής της βάσης δεδομένων, ο Οργανισμός θα επιτύχει την ικανοποιητική ανάλυση και απολογισμό της βάσης με αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο. Το γεγονός αυτό, θα του δώσει τη δυνατότητα της προοδευτικής συγκέντρωσης περισσότερων αξιόπιστων και συγκρίσιμων πληροφοριών στα πλαίσια της χάραξης μελλοντικών αποφάσεων της δημόσια πολιτικής θαλασσιών μεταφορών, μέσω των συνδυαζόμενων αποτελεσμάτων της βάσης δεδομένων από όλα τα ΚΜ, στην Επιτροπή κατά τη φάση της προνομοθετικής διαδικασίας. Οι προσπάθειες αυτές είναι χρήσιμες για την παροχή βελτιωμένων και νέων γνωμοδοτήσεων για την μελλοντική πολιτική της θαλάσσιας ασφάλειας σε όλη την Ε.Ε. Ο Οργανισμός προοδευτικά θα επενδύσει στο πληροφοριακό σύστημα υποδομών του και των ρυθμιστικών εφαρμογών για τη ναυτιλία. Εξέχουσας σημασίας είναι η εδραίωση ενός ικανού δικτύου παροχής και μετάδοσης υπηρεσιών πληροφόρησης στα ΚΜ, την Επιτροπή και σε όλους τις ενδιαφερόμενες, για το ναυτιλιακό κλάδο, πλευρές. Η προετοιμασία μιας τέτοιας θέσης κλειδί για τον Οργανισμό οικοδομείται στη νέα έδρα του στη Λισσαβόνα. Έτσι, θα δοθεί μεγαλύτερη προσοχή σε θέματα ασφάλειας, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές εισερχόμενες, από τα ΚΜ, πηγές

πληροφοριών και διαχείρισής τους απ' αυτόν. Ο Οργανισμός στα πλαίσια της συνδρομής του στην Επιτροπή στη φάση της προνομοθετικής διαδικασίας για την βελτίωση και χάραξη της πολιτικής, θα παρέχει σ' αυτή οποιαδήποτε αναλυτική και χρήσιμη πληροφορία αποτελεσμάτων έρευνας και διαχείρισης, των τομέων αρμοδιότητάς του.

Τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα στην πλειοψηφία τους οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα, ωστόσο, ο ορθός τρόπος περιορισμού του φαινομένου αυτού, μέσω μόνο της ανάπτυξης νέων προτύπων, δεν είναι προφανής. Ο απολογισμός της έρευνας των ναυτικών ατυχημάτων, μέσα στα επόμενα χρόνια, θα παρέχει καλύτερη κατανόηση της κατάστασης και της ενίσχυσης του νομοθετικού πλαισίου λήψης αποφάσεων γι' αυτά. Ο Οργανισμός θα επικουρεί την Επιτροπή στο συντονισμό της προσπάθειας της οριοθέτησης και εφαρμογής της έρευνας των ναυτικών ατυχημάτων.

Στα χρόνια που έπονται, ο Οργανισμός θα εδραιώσει μια πιο ενισχυμένη άποψη για την εφαρμογή του κοινοτικού κεκτημένου στα ΚΜ, και στις δυσκολίες που αυτά αντιμετωπίζουν στην υλοποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας. Η αντίληψη αυτή θα είναι απαραίτητη για την χάραξη της πολιτικής θαλασσίων μεταφορών στην Ένωση. Τέλος, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα δύναται να αποτελέσει μία δεξαμενή γνώσεων και πληροφοριών, τόσο για την Επιτροπή, όσο και για τα ΚΜ, ώστε να παρέχει δομημένες εκθέσεις σε θέματα που αφορούν στις μεθόδους βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα.

Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν βασικό κρίκο της ζωτικής για την Ευρώπη αλυσίδας συναλλαγών. Η αναγνώριση του περιβαλλοντικού κόστους άλλου είδους μεταφορών (οδικών και εναέριων) αύξησε περαιτέρω τη σημασία των θαλασσίων μεταφορών και της διατροφικότητας στην αλυσίδα μεταφοράς. Το γεγονός αυτό, από κοινού με την μετεγκατάσταση δραστηριοτήτων μεταποίησης εκτός της Ευρώπης, δημιουργεί μια σοβαρή πρόκληση για την ευρωπαϊκή οικονομία, τους κοινοτικούς λιμένες και τον κλάδο των θαλασσίων μεταφορών. Προκειμένου λοιπόν η Ευρωπαϊκή Ένωση να διατηρήσει έναν ανταγωνιστικό εμπορικό στόλο και μια υγιή ναυπηγική βιομηχανία απαιτείται η ναυτιλία να στηρίζεται σε ένα πλαίσιο πολιτικής βασισμένο στην επιστήμη, την έρευνα και την καινοτομία, προκειμένου να εντάσσεται σε ένα αειφόρο πλαίσιο κοινής ναυτιλιακής πολιτικής σεβόμενη την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος. Καθ' όσον τα ναυτικά ατυχήματα καθίστανται επισφαλή για το θαλάσσιο οικοσύστημα και την σταδιακή εξάντληση των αλιευτικών πόρων στα ευρωπαϊκά ύδατα, με προστιθέμενη την οικονομική και κοινωνική ζημία, η κατάσταση αυτή δύναται να αντιμετωπιστεί μεθοδικά και ολοκληρωμένα σε κοινοτικό επίπεδο και όχι μεμονωμένα από τα κράτη μέλη. Είναι απαραίτητο λοιπόν, ένα κοινοτικό πλαίσιο πολιτικής που να λαμβάνει υπόψη του τα προαναφερόμενα, στηριζόμενο και στην αρχή της επικουρικότητας, για να επωφεληθεί η Ένωση όσο το δυνατό περισσότερο από τις δυνατότητες που προσφέρει ο ναυτιλιακός τομέας. Έτσι σύμφωνα με την ανακοίνωση¹⁴⁸ του προέδρου της Επιτροπής και του υπεύθυνου επιτρόπου¹⁴⁹ για την αλιεία και τις ναυτιλιακές υποθέσεις υποβλήθηκε στην Επιτροπή ανακοίνωση σχετικά με την Πράσινη Βίβλο για τη μελλοντική Ναυτιλιακή Πολιτική της Ε.Ε, η οποία πρόκειται να εκδοθεί (από την Επιτροπή) κατά το α' εξάμηνο του 2006. Η Πράσινη Βίβλος θα αποτελέσει ένα πρώτο βήμα προς τη διαμόρφωση μιας ολοκληρωμένης κοινοτικής ναυτιλιακής πολιτικής, σύμφωνα με τους στόχους της Επιτροπής. Έτσι προτείνεται η σύσταση ειδικής ομάδας¹⁵⁰ εργασίας στον τομέα της ναυτιλιακής πολιτικής προκειμένου να εκπονήσει την Πράσινη Βίβλο και να δρομολογήσει ευρεία δημόσια διαβούλευση σχετικά με το θέμα αυτό. Κατά τη διάρκεια σύνταξης της Βίβλου θα ζητηθεί η συνδρομή των εμπειρογνομόνων του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και η συμβολή απόψεων όλων των παραγόντων των προσκείμενων στη ναυτιλία. Η ειδική αυτή ομάδα θα πρέπει να βασιστεί στις εμπειρίες του παρελθόντος και στηριζόμενη σ' αυτές να ανιχνεύσει τις βέλτιστες συνέργιες και ωφέλιμες διεπαφές των τομεακών πολιτικών, τις αφορώσες τη ναυτιλία, ως βασικά στοιχεία της ασφάλειας στη

¹⁴⁸ Βλ. Ανακοίνωση του Προέδρου της Επιτροπής και του Κου Borg προς την Επιτροπή, σχετικά με μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση, CdR 480/2004, Βρυξέλλες, 06.12.2004.

¹⁴⁹ Ο Jo Borg είναι ο υπεύθυνος Επίτροπος για την αλιεία και τις ναυτιλιακές υποθέσεις.

¹⁵⁰ Η ειδική ομάδα εργασίας για θέματα ναυτιλιακής πολιτικής θα διευθύνεται και θα λαμβάνει κατεύθυνση από διευθύνουσα ομάδα Επιτρόπων η οποία θα εξετάζει περιοδικά το έργο της. Η σύνθεση της διευθύνουσας ομάδας Επιτρόπων έχει ως εξής: ο Επίτροπος αλιείας και ναυτιλιακών υποθέσεων (Πρόεδρος), ο Επίτροπος περιβάλλοντος, ο Επίτροπος περιφερειακής πολιτικής, ο Επίτροπος έρευνας, ο Επίτροπος ενέργειας, ο Αντιπρόεδρος για τις μεταφορές, και ο Αντιπρόεδρος για τις επιχειρήσεις και τη βιομηχανία.

θάλασσα, της προστασίας του περιβάλλοντος, της ανταγωνιστικότητας, της μεσοπρόθεσμης και μακροπρόθεσμης οικονομικής ανάπτυξης, και της απασχόλησης στο ναυτιλιακό τομέα. Επιπλέον, η ειδική ομάδα εργασίας οφείλει να αλιεύσει σημαντικές πληροφορίες μέσω συντονισμού, προκειμένου για την ανάπτυξη ολοκληρωμένου συστήματος ναυτιλιακών πληροφοριών με τα κατάλληλα δεδομένα που θα αφορούν στις τάσεις και τις πιέσεις σε σχέση με την οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση των θαλασσών, καθώς και την πρόληψη και τη διασφάλιση της ετοιμότητας έναντι των ναυτικών ατυχημάτων, ανεξάρτητα από το εάν οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα (εκούσιες απορρίψεις αποβλήτων) ή σε φυσικούς παράγοντες (ατυχήματα εξαιτίας ακατάλληλων καιρικών συνθηκών).

Η Πράσινη Βίβλος θα δώσει το έναυσμα για έναν ευρύ ανοικτό διάλογο σε όλα τα επίπεδα της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης (τοπικό, περιφερειακό, εθνικό, υπερεθνικό), καθώς και μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων ομάδων (πλοιοκτητών, ναυτιλιακών εταιρειών συνδικάτων, οργανώσεων κ.ά.) του τομέα της ναυτιλίας. Έτσι, στις 17 Νοεμβρίου 2005, αναμένεται να γίνει στις Βρυξέλλες, η πρώτη διάσκεψη των ενδιαφερομένων πλευρών και παραγόντων ως καθοριστικό βήμα της προετοιμασίας της Πράσινης Βίβλου. Τέλος, η δημοσίευση του εγγράφου αυτού, στο πρώτο μισό του επόμενου έτους, θα δώσει το έναυσμα σε μία εκτενή διαδικασία διαβουλεύσεων ως προς τις δυνατές επιλογές άσκησης της ναυτιλιακής πολιτικής από την Ε.Ε., και κατόπιν η Επιτροπή θα εξετάσει όλες τις απόψεις και θα καθορίσει τη μορφή, αφού πρώτα καταρτίσει τις σχετικές της προτάσεις, που θα πρέπει να λάβει η νέα αυτή ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πρωτογενείς Πηγές

- Ευρωπαϊκή Ένωση, Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, EE C 325, 24.12.2002.
- Κανονισμός (ΕΚ) 2978/94 του Συμβουλίου της 21^{ης} Νοεμβρίου 1994, για την εκτέλεση του ψηφίσματος Α.747 (18) του ΔΝΟ σχετικά με την εφαρμογή της καταμέτρησης της χωρητικότητας των χώρων έρματος στα πετρελαιοφόρα διαχωρισμένου έρματος, EE L 319, 12.12.1994.
- Κανονισμός (ΕΚ) 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2002, για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 2978/94 του Συμβουλίου, EE L 064, 07.03.2002.
- Κανονισμός (ΕΚ) 1726/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, EE L 249, 01.10.2003.
- Κανονισμός (ΕΚ) 2172/2004 της Επιτροπής της 17^{ης} Δεκεμβρίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους, EE L 371, 18.12.2004.
- Κανονισμός (ΕΚ) 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, EE L 208, 05.08.2002.
- Κανονισμός (ΕΚ) 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, EE L 245, 29.09.2003.
- Κανονισμός (ΕΚ) 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 31ης Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, EE L 129, 29.02.2004.
- Κανονισμός (ΕΚ) 415/2004 της Επιτροπής, της 5^{ης} Μαρτίου 2004, που τροποποιεί τον κανονισμό (ΕΚ) 2099/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την επιτροπή ασφάλειας στη ναυτιλία και πρόληψης της ρύπανσης από τα πλοία (COSS) και για την τροποποίηση των κανονισμών για την ασφάλεια στη ναυτιλία την πρόληψη της ρύπανσης από πλοία, EE L 068, 06.03.2004.
- Κανονισμός 725/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31^{ης} Μαρτίου 2004, για τη βελτίωση της ασφάλειας στα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις, EE L 129, 29.04.2004.
- Κανονισμός (ΕΚ) 45/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 18^{ης} Δεκεμβρίου 2000, σχετικά με την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα από τα όργανα και τους οργανισμούς της Κοινότητας και σχετικά με την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών, EE L 008, 12.01.2001.
- Κανονισμός (ΕΚ) 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30^{ης} Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής, EE L 145, 31.05.2001.
- Οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου, της 19^{ης} Ιουνίου 1995, για την επιβολή σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, που συνεπάγεται χρήσης κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος λιμένα), EE L 157, 07.07.1995.

- Οδηγία 98/25/EK του Συμβουλίου, της 27^{ης} Απριλίου 1998, για την τροποποίηση της οδηγίας 95/21/EK για την επιβολή σχετικά με τη ναυσιπλοΐα, που συνεπάγεται χρήσης κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος λιμένα) EE L 133, 07.05.1998.
- Οδηγία 98/42/EK της Επιτροπής της 19^{ης} Ιουνίου 1998 για την τροποποίηση της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος ελλιμενισμού), EE L 184, 27.06.1998.
- Οδηγία 1999/97/EK της Επιτροπής, της 13ης Δεκεμβρίου 1999, που αφορά την τροποποίηση της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), EE L 331, 23.12.1999.
- Οδηγία 2001/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, που τροποποιεί την οδηγία 95/21/EK του Συμβουλίου για την επιβολή, σχετικά με τη ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος από το κράτος του λιμένα), EE L 019, 22.01.2002.
- Οδηγία 2002/84/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, EE L 324, 29.11.2002.
- Οδηγία 94/57/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, EE L 319, 12.12.1994.
- Οδηγία 97/58/EK της Επιτροπής της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 1997 για τροποποίηση της οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών, EE L 274, 07.10.1997.
- Οδηγία 2001/105/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας 94/57/EK του Συμβουλίου σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών, EE L 019, 22.01.2002.
- Οδηγία 89/48/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 21^{ης} Δεκεμβρίου 1988 σχετικά με ένα γενικό σύστημα αναγνώρισης των διπλωμάτων τριτοβάθμιας εκπαίδευσης που πιστοποιούν επαγγελματική εκπαίδευση ελάχιστης διάρκειας τριών ετών, EE L 019, 24.01.1989.
- Οδηγία 94/58/EK του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, EE L 319, 12.12.1994.
- Οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Απριλίου 2001, για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, EE L 136, 18.05.2001.
- Οδηγία 2003/103/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17^{ης} Νοεμβρίου 2003, περί τροποποιήσεως της οδηγίας 2001/25/EK για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, EE L 326, 13.12.2003.
- Οδηγία 2001/96/EK, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2001, σχετικά με τον καθορισμό εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των φορτηγών πλοίων μεταφοράς φορτίου χύδην, EE L 013, 16.01.2002.

- Οδηγία 2002/59/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, για τη δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης και την κατάργησης της οδηγίας 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου, ΕΕ L 208, 05.08.2002.
- COM(2000) 802 τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με το δεύτερο μέρος κοινοτικών μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα μετά το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika, 21.03.2000.
- COM(2002) 681 τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο για την ενίσχυση της θαλάσσιας αλιείας κατόπιν του ναυαγίου του πετρελαιοφόρου Prestige, 03.12.2002.
- COM(2002) 780 τελικό, Πρόταση Κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί τροποποίησης του κανονισμού (ΕΚ) 417/2002 για την εσπευσμένη σταδιακή καθιέρωση απαιτήσεων διπλού κύτους ή ισοδύναμου σχεδιασμού για τα πετρελαιοφόρα μονού κύτους και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) 2978/94 του Συμβουλίου, 20.12.2002.
- COM(2003) 92 τελικό, Πρόταση Οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη ρύπανση από πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, συμπεριλαμβανομένων ποινικών κυρώσεων για αδικήματα ρύπανσης, 05.03.2003.
- COM(2000) 802 τελικό, Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 120, 24.04.2001.
- COM(2001) 428 τελικό, Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση – ΜΙΑ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, Βρυξέλλες, 25.07.2001.
- COM(2002) 718 τελικό, Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με το πλαίσιο λειτουργίας των ευρωπαϊκών ρυθμιστικών οργανισμών, Βρυξέλλες, 11.12.2002.
- CdR 480/2004, Ανακοίνωση του Προέδρου της Επιτροπής και του Κου Borg προς την Επιτροπή, σχετικά με μια μελλοντική ναυτιλιακή πολιτική για την Ένωση, Βρυξέλλες, 06.12.2004.
- Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο του Biarritz για τη στρατηγική της Κοινότητας σχετικά με την ασφάλεια στην θάλασσα, COM(2000) 603 τελικό, 27.09.2000.
- Ψήφισμα του Συμβουλίου της 8^{ης} Ιουνίου 1993 σχετικά με μια κοινή πολιτική για την ασφάλεια στη θάλασσα, ΕΕ C 271, 07.10.1993.
- Κατάλογος των πλοίων που αποτέλεσαν αντικείμενο μέτρου απαγόρευσης εισόδου στους λιμένες των κρατών μελών, μεταξύ 1^{ης} Σεπτεμβρίου 2004 και 31^{ης} Μαρτίου 2005, κατ' εφαρμογή του άρθρου 7 β της οδηγίας 95/21/EK της 19^{ης} Ιουνίου 1995 σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος του λιμένα, ΕΕ C 142, 11.06.2005.
- Απόφαση του ΔΕΚ της 22ας Ιουνίου 2004, Υπόθεση C-439/02, Επιτροπή κατά Γαλλικής Δημοκρατίας, ΕΕ C 19, 25.01.2003.
- Απόφαση του ΔΕΚ της 24^{ης} Φεβρουαρίου 2004, Υπόθεση C-225/04, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, ΕΕ C 262, 23.10.2004.
- Προσφυγή στο ΔΕΚ της 18^{ης} Φεβρουαρίου 2005, Υπόθεση C-88/05, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, ΕΕ L 208, 05.08.2002.
- Προσφυγή στο ΔΕΚ της 9^{ης} Φεβρουαρίου 2005, Υπόθεση C-55/05, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, ΕΕ L 324, 29.11.2002.
- Προσφυγή στο ΔΕΚ της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2004, Υπόθεση C-396/04, Επιτροπή κατά Δημοκρατίας της Φινλανδίας, ΕΕ L 13, 2002.

Ελληνόγλωσσα

1. Μούσης, Νίκος (2001), *Ευρωπαϊκή Ένωση, Δίκαιο – Οικονομία - Πολιτική*, 9^η αναθεωρημένη έκδοση, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα.
2. Παπαγιάννης, Δονάτος (1999), *Εισαγωγή στο Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, Δεύτερη έκδοση, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
3. Στεφάνου, Α. Κωνσταντίνος (2001), *Ευρωπαϊκή Ολοκλήρωση, 5^η Αναθεωρημένη Έκδοση, Τόμος Α': Γενικά & Θεσμικά Χαρακτηριστικά μετά τη Νίκαια*, εκδ. Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα-Κομοτηνή.
4. Τζωάννος, Γ. Ιωάννης (Νοέμβριος 2001), «Θαλάσσιες Μεταφορές», στο Δημόπουλος, Γ., Μπαλτάς, Ν., Χασσίδ, Ι., (επιμ.) *Εισαγωγή στις Ευρωπαϊκές Σπουδές, Τόμος Β', Οικονομική Ολοκλήρωση και Πολιτικές*, Πρώτη έκδοση, εκδ. Ι. Σιδέρης.
5. Χαραλαμπίδης, Ε. Ηρακλής (Δεκέμβριος 1986), Κέντρο Προγραμματισμού και Οικονομικών Ερευνών, Θέματα Προγραμματισμού 30, *Ναυτιλία και Οικονομική Ανάπτυξη*, Αθήνα.

Ξενόγλωσσα

1. Dimitrakopoulos, Dionyssis and Richardson, Jeremy (2001), «Implementing EU public policy», στο Richardson, Jeremy (επιμ.) *European Union, Power and Policy-Making*, 2nd edition, Routledge, London and New York.
2. Hiou-Maniatiopoulou, Theodora (2002), *Euro-Mediterranean Partnership Barcelona Process*, Documents on International and European Affairs No3, Ant. N. Sakkoulas Publishers, Athens-Komotini.

Άρθρα

Ελληνόγλωσσα

1. Χριστοδούλου-Βαρότση, Ηλιάνα (Ιανουάριος, Φεβρουάριος, Μάρτιος 2000) «Κοινοτικό Ναυτικό Δίκαιο, Το κοινοτικό πλαίσιο της ασφάλειας των θαλασσίων μεταφορών», *Επιθεώρηση Ναυτιλιακού Δικαίου*, Τόμος 30, σ.σ. 70-72.

Ξενόγλωσσα

1. Everson, Michelle and Majone, Giandomenico (September 1999), «Part Three: European Agencies within the Treaties of the European Union», *The Role of Specialised Agencies in Decentralising EU Governance*, Report presented to the Commission, Florence and Maastricht, www.europa.eu.int/comm/governance
2. Geradin, Damien and Petit, Nicolas (2004), «The Development of Agencies at EU and National Levels: Conceptual Analysis and Proposals for Reform», *Jean Monnet Working Paper*, www.eiop.or.at
3. Hooghe, Liesbet, and Marks, Gary (2001), «Types of Multi-Level Governance», *European Integration online Papers*, Vol. 5, No 11, www.eiop.or.at
4. Majone, Giandomenico (September 2002), «Delegation of Regulatory Powers in a Mixed Polity», *European Law Journal*, Vol. 8, No 3. p.p. 319-339.
5. Pollack, A. Mark (1999), «Delegation, Agency and Agenda Setting in the Treaty of Amsterdam», *European Integration online Papers*, Vol. 3, No 6, www.eiop.or.at
6. Yataganas, X. (2000), «Delegation of Regulatory Authority in the EU – The Relevance of the American Model of Independent Agencies», *Harvard Jean Monnet Working Paper*, www.europa.eu.int/comm/governance

Νομοθεσία
Ελληνική

- **Π.Δ. 243/2004 - (ΦΕΚ 223)** Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, STCW του 1978», η οποία κυρώθηκε με τον Ν. 1314/1983 (Α' 2), όπως αυτή τροποποιήθηκε.
- **Π.Δ. 66/2004 - (ΦΕΚ 56)** Καθορισμός, εναρμονισμένων απαιτήσεων και διαδικασιών για την ασφαλή φόρτωση και εκφόρτωση των Φ/Γ πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων, σε συμμόρφωση προς την Οδηγία 2001/96/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4^{ης} Δεκεμβρίου 2001, όπως τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002.
- **Π.Δ. 3/2005 - (ΦΕΚ 2)** Τροποποίηση διατάξεων με τις οποίες είχε προσαρμοσθεί η Ελληνική Νομοθεσία με αντίστοιχες Οδηγίες της Ε.Ε. που αφορούν στην ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, σε συμμόρφωση με την Οδηγία 2002/84/ΕΚ του Συμβουλίου της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002.
- **Π.Δ. 12/2000 - (ΦΕΚ 11)** Τροποποίηση του Π.Δ. 346/94 (Α' 183) «Αναφορές των πλοίων που καταπλέουν σε ή αποπλέουν από Ελληνικούς λιμένες και μεταφέρουν επικίνδυνα ή ρυπογόνα φορτία, σύμφωνα με την οδηγία 93/75/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 13^{ης} Σεπτεμβρίου 1993», όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 211/97 (Α'/166), Π.Δ. 174/98 (Α' 129) και Π.Δ. 3/99 (Α' 2).
- **Ν. 2252/1994 - (ΦΕΚ 192)** Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης «για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, 1990» και άλλες διατάξεις.
- **Π.Δ. 52/2005 - (ΦΕΚ 79)** Ειδικές απαιτήσεις ευστάθειας για επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) σύμφωνα με την Οδηγία 2003/25/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 14^{ης} Απριλίου 2003 (ΕΕ L 123, 17.5.2003).
- **Π.Δ. 49/2005 - (ΦΕΚ 66)** Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 27^{ης} Ιουνίου 2002 «Δημιουργία κοινοτικού συστήματος παρακολούθησης της κυκλοφορίας των πλοίων και ενημέρωσης».
- **Π.Δ. 56/2004 - (ΦΕΚ 47)** Κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην Θάλασσα, (SOLAS-1974)», που υιοθετήθηκαν στην Διάσκεψη των Συμβαλλομένων Κυβερνήσεων της Διεθνούς Σύμβασης την 12^η Δεκεμβρίου 2002.
- **Π.Δ. 28/2000 - (ΦΕΚ 22)**

Τροποποίηση διατάξεων του Π.Δ. 362/84 «Κανονισμός τηλεπικοινωνιών των Ελληνικών Εμπορικών Πλοίων» (Α' 124) όπως τροποποιήθηκε με το Π.Δ. 24/88 (Α' 9) και ρύθμιση θεμάτων προσωπικού ραδιοεπικοινωνιών πλοίων που εντάσσονται στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας (GMDSS).

- Εφημερίδα της Κυβέρνησης του βασιλείου της Ελλάδας, Νομοθετικό Διάταγμα υπ' αριθμό 957 της 25^{ης} Αυγούστου 1971, Κεφάλαιο Ε', άρθρο 15, και Κεφάλαιο ΣΤ', άρθρο 27 και 28.

Διεθνής

- Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία του 1973 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), έτσι όπως αυτή τροποποιήθηκε από το αντίστοιχο Πρωτόκολλο του 1978 γνωστό ως (MARPOL 73/78).
- Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), υιοθετήθηκε την 1^η Νοεμβρίου 1974 και τέθηκε σε ισχύ την 25^η Μαΐου 1980.
- Διεθνής Σύμβαση για την Ίδρυση Διεθνούς Ταμείου Αποζημίωσης για Καταστροφές από Ρύπανση Πετρελαίου (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage – FUND), υιοθετήθηκε το 1971 και τέθηκε σε ισχύ την 16^η Οκτωβρίου 1978.
- Διεθνής Σύμβαση σχετικά με τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης φυλακών των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW), υιοθετήθηκε την 7^η Ιουλίου 1978 και τέθηκε σε ισχύ την 28^η Απριλίου 1984.

Δικτυακοί Τόποι

- Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα: www.emsa.eu.int
- Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός: www.imo.org
- Δικτυακός τόπος του Διεθνούς Κώδικα στην ηλεκτρονική διεύθυνση: ww2.imo.org/ISPSCode/ISPSInformation.asp
- Το Μνημόνιο Συμφωνίας των Παρισίων για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (Paris Memorandum of Understanding on Port State Control – Paris MOU), δικτυακός τόπος του οργανισμού στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.parismou.org
- Ναυτιλιακή Αρχή της Μάλτας-Malta Maritime Authority, δικτυακός τόπος της Αρχής, στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.mma.gov.mt
- Ναυτιλιακή Αρχή της Φινλανδίας-Finnish Maritime Administration, δικτυακός τόπος της Αρχής, στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.fma.fi
- Αρχή Ναυτιλίας και Ακτοφυλακής του Ηνωμένου Βασιλείου-Maritime and Coastguard Agency of United Kingdom, δικτυακός τόπος της Αρχής, στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.mcga.gov.uk
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.yen.gr
- Γενική Διεύθυνση Αλιείας και Ναυτιλιακών Υποθέσεων της Ευρωπαϊκής Επιτροπής: www.europa.eu.int/comm/fisheries/policy_el.htm
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή σχετικά με τη νέα διακυβέρνηση: www.europa.eu.int/comm/governance/index_en.htm
- European Integration online Papers, στην ηλεκτρονική διεύθυνση: www.eiop.or.at

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

1. Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την ίδρυση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα COM (2000) 802 τελικό, ΕΕ CE 120, 24.04.2001.
2. Κανονισμός (ΕΚ) 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27^{ης} Ιουνίου 2002, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 208, 05.08.2002.
3. Κανονισμός (ΕΚ) 1644/2003 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 22ας Ιουλίου 2003, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, ΕΕ L 245, 29.09.2003.
4. Κανονισμός (ΕΚ) 724/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 31^{ης} Μαρτίου 2004, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) 1406/2002 σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Ναυσιπλοΐας, ΕΕ L 129, 29.04.2004.
5. Ευρωπαϊκή Διακυβέρνηση, ΜΙΑ ΛΕΥΚΗ ΒΙΒΛΟΣ, COM(2001) 428 τελικό, Βρυξέλλες, 25.07.2001.

