

Ναυτιλία: Ψηλά η ελληνική σημαία, σύμφωνα με το Διεθνές Ναυτικό Επιμελητήριο

2024/01/29 16:21 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Στις σημαίες με τις υψηλότερες επιδόσεις σε όλες τις κατηγορίες και με τα ποιοτικότερα χαρακτηριστικά, συγκαταλέγεται η ελληνική σημαία, σύμφωνα με την έκθεση Shipping Industry Flag State Performance 2023/2024, του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

Οι υψηλές επιδόσεις της ελληνικής σημαίας είναι σε όλες τις κατηγορίες, τόσο σε επίπεδο Αμερικανικής Ακτοφυλακής όσο και στην Ευρώπη με το Paris MOU, αλλά και στην Ασία βάσει του Tokyo MOU.

Σύμφωνα με την έκθεση του Διεθνούς Ναυτικού Επιμελητηρίου η συντριπτική πλειονότητα των κρατών σημαίας δείχνει συνεχιζόμενες θετικές επιδόσεις για την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις των εμπορικών πλοίων.

Η Ελλάδα, οι Βερμούδες, οι Νήσοι Κέιμαν, η Δανία, το Χονγκ Κονγκ (Κίνα), η Ιαπωνία, η Λιβερία, η Μάλτα, οι Νήσοι Μάρσαλ, η Νορβηγία, η Πορτογαλία, η Σιγκαπούρη και το Ηνωμένο Βασίλειο συμπεριλαμβάνονται στις χώρες που συγκεντρώνουν θετικούς δείκτες για όλα τα κριτήρια.

Ορισμένα, ωστόσο, κράτη σημαίας (συμπεριλαμβανομένων του Τόγκο, της Αλγερίας και των Κομορών) εξακολουθούν να καταγράφουν μεγάλες ποσότητες αρνητικών επιδόσεων, υπογραμμίζοντας την ανάγκη οι πλοιοκτήτες να ενθαρρυνθούν και να διατηρήσουν διάλογο με τα κράτη σημαίας τους, συμβάλλοντας στη διευκόλυνση τυχόν αναγκαίων βελτιώσεων προς όφελος της ασφάλειας, της προστασίας του περιβάλλοντος και των αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας.

Αύξηση του αριθμού των θετικών δεικτών επιδόσεων σε σύγκριση με τον προηγούμενο χρόνο παρουσιάζουν επίσης ορισμένα μικρότερα κράτη σημαίας, όπως η Κόστα Ρίκα, η Αίγυπτος, το Μεξικό και η Ταϊλάνδη.

Συνολική βελτίωση παρατηρήθηκε φέτος στη συμμετοχή των κρατών σημαίας στις συνεδριάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), καθώς και στη χρήση αναγνωρισμένων οργανισμών με καλές επιδόσεις οι οποίοι έχουν εξουσιοδοτηθεί από τις διοικήσεις των κρατών σημαίας -όπως προκύπτει από τα στοιχεία των επιθεωρήσεων του κράτους λιμένα- για τη διενέργεια επιθεωρήσεων και την

πιστοποίηση των πλοίων προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τους κανονισμούς του IMO και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ) που διέπουν την ασφάλεια, τις περιβαλλοντικές επιδόσεις και τα εργασιακά πρότυπα.

Αύξηση στις εγκαταλείψεις πλοίων και πληρωμάτων

Την ίδια ώρα αύξηση κατά 11% σε σχέση με το 2022 παρουσιάζει ο αριθμός των εγκαταλελειμμένων πλοίων και πληρωμάτων το 2023 διεθνώς.

Σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) το 2023 αναφέρθηκαν συνολικά 132 εγκαταλείψεις πλοίων, δηλαδή 13 περισσότερες απ' ό,τι το 2022 – αύξηση 10,92%.

Οι ναυτικοί που επικοινωνήσαν με τη διεθνή ομοσπονδία από τα εγκαταλελειμμένα πλοία ήταν 1.676, ενώ οι οφειλόμενοι μισθοί από τις 129 περιπτώσεις που ανέφερε η ίδια η ITF ξεπερνούν τα 12,1 εκατομμύρια δολάρια.

Οι Ινδοί ναυτικοί είναι οι πιο εγκαταλελειμμένοι, με περισσότερες από 400 περιπτώσεις να απασχολούν τις υπηρεσίες της διεθνούς ομοσπονδίας των εργαζομένων στις μεταφορές.

Η ITF έως σήμερα έχει λάβει περισσότερα από 10,9 εκατομμύρια δολάρια σε οφειλόμενους μισθούς από 60 πλοία μέχρι στιγμής.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της διεθνούς ομοσπονδίας, το τελικό ποσό θα ξεπεράσει τα 12,1 εκατομμύρια δολάρια, καθώς οι υποθέσεις χρειάζονται χρόνο για να επιλυθούν και στο διάστημα που μεσολαβεί εμφανίζονται και άλλοι ναυτικοί, με αποτέλεσμα να αυξάνεται ο αριθμός των ποσών για τους ανακτήσιμους μισθούς.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC) θεωρεί τους ναυτικούς εγκαταλελειμμένους όταν ο πλοιοκτήτης δεν καλύπτει το κόστος του επαναπατρισμού ή τους έχει αφήσει χωρίς την απαραίτητη συντήρηση και υποστήριξη ή έχει με άλλον τρόπο μονομερώς διακόψει τους δεσμούς μαζί τους, συμπεριλαμβανομένης της μη καταβολής των συμβατικών μισθών για περίοδο τουλάχιστον δύο μηνών.

Ο Steve Trowsdale, συντονιστής της επιθεώρησης της ITF, χαρακτήρισε απαράδεκτη τη συνεχιζόμενη αύξηση του αριθμού των εγκατάλειψης ναυτικών, τονίζοντας ότι δεν είναι «εμπόρευμα για πέταμα».

Τόνισε ότι «οι ναυτικοί και οι οικογένειές τους πληρώνουν το υπέρτατο τίμημα για την απληστία και τη μη συμμόρφωση των πλοιοκτητών, υπομένοντας τις απάνθρωπες

συνέπειες ενός συστήματος που θέτει σε κίνδυνο την ευημερία, την αξιοπρέπεια και τα βασικά ανθρώπινα δικαιώματά τους».

Σύμφωνα με την ITF, ο μεγαλύτερος αριθμός εγκαταλείψεων πλοίων ανά κράτος σημαίας ήταν: Παναμάς (23), Παλάου (12), Καμερούν (11), Άγιος Χριστόφορος και Νέβις (8), Κομόρες (6), Τανζανία (7), Τόγκο (6) και άλλα 8 πλοία άγνωστης ταυτότητας.