



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΔΥΤΙΚΗΣ ΑΤΤΙΚΗΣ**

**ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ**

**ΠΜΣ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΟ ΕΤΟΣ : 2021-2023**

**ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΩΝ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

### **ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

**«Ρόλος εταιρικής κοινωνικής ευθύνης στην ελληνική ναυτιλία, σχέση με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης μέσα από μελέτη περίπτωσης θαλάσσιων ατυχημάτων και οικολογικών καταστροφών.»**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ:**

**ΞΑΝΘΑΚΗ ΧΡΙΣΤΙΝΑ ΜΑΡΙΑ**

**ΑΜ: 302021**

**ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:**

**ΑΡΤΙΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

**ΑΘΗΝΑ 2023**

**Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**

**Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**



**UNIVERSITY OF WEST ATTICA**

**ACCOUNTING AND FINANCE DEPARTMENT**

**M.Sc. IN FINANCE & SHIPPING**

**ACADEMIC YEAR: 2021-2023**

**SCHOOL OF ADMINISTRATIVE, ECONOMIC AND SOCIAL SCIENCES**

### **MSc Thesis**

**«Role of corporate social responsibility in Greek shipping in relation to marine pollution issues through a case study of maritime accidents and ecological disasters»**

**POSTGRADUATE STUDENT:**

**XANTHAKI CHRISTINA MARIA**

**Reg.Nr.: 302021**

**MSc Thesis Supervisor:**

**ARTIKIS PANAGIOTIS**

***ATHENS 2023***

**Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**

### **Ευχαριστίες:**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας (M.Sc. in Finance & Shipping)», του τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής. Πριν από την παράθεση της, επιθυμώ να εκφράσω τις ευχαριστίες μου σε μερικά άτομα που έπαιξαν καθοριστικό ρόλο, τόσο στην εκπόνηση της, όσο και στη μέχρι τώρα πορεία μου.

Θα ήθελα να εκφράσω την απεριόριστη αγάπη μου και τις ευχαριστίες μου, πρώτον στην οικογένειά μου που με στήριξε οικονομικά και ηθικά από την αρχή των μεταπτυχιακών σπουδών μου μέχρι και το τέλος του προγράμματος. Δεύτερον, στον σύντροφό μου, ο οποίος έχει σταθεί δίπλα μου τα τελευταία 4 χρόνια. Τρίτον, στους φίλους μου που με στηρίζουν και μου συμπαραστέκονται σε όλα τα στάδια της ζωής μου.

Τέλος, ευχαριστώ τον επιβλέπων καθηγητή μου, κύριο Αρτίκη Παναγιώτη, για την συνεχή στήριξή του στην εκπόνηση της διπλωματικής μου εργασίας.

**Η παρούσα μεταπτυχιακή εργασία εξετάστηκε από την κάτωθι  
Εξεταστική Επιτροπή:**

**1. ΑΡΤΙΚΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ**

**2. ΖΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ**

**3. ΧΑΛΙΚΙΑΣ ΜΙΛΤΙΑΔΗΣ**

## ΔΗΛΩΣΗ ΣΥΓΓΡΑΦΕΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η κάτωθι υπογεγραμμένη Ξανθάκη Χριστίνα – Μαρία του Νικολάου, με αριθμό μητρώου 302021 φοιτήτρια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Χρηματοοικονομική της Ναυτιλίας» του Τμήματος Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής της Σχολής Διοικητικών, Οικονομικών και Κοινωνικών Επιστημών του Πανεπιστημίου Δυτικής Αττικής, δηλώνω ότι:

«Είμαι συγγραφέας αυτής της μεταπτυχιακής εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, οι όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε ακριβώς είτε παραφρασμένες, αναφέρονται στο σύνολό τους, με πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Επίσης, βεβαιώνω ότι αυτή η εργασία έχει συγγραφεί από μένα αποκλειστικά και αποτελεί προϊόν πνευματικής ιδιοκτησίας τόσο δικής μου, όσο και του Ιδρύματος.

Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Επιθυμώ την απαγόρευση πρόσβασης στο πλήρες κείμενο της εργασίας μου μέχρι ..... και έπειτα από αίτηση μου στη Βιβλιοθήκη και έγκριση του επιβλέποντα καθηγητή.

Η Δηλούσα



## **Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**



## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b>	<b>4</b>
<b>ABSTRACT</b>	<b>6</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	
1.1 Ιστορική αναδρομή έννοιας/εισαγωγή στην ΕΚΕ	8
1.2 Κώδικες δεοντολογίας και ηθική	9
1.3 Πυλώνες (Αγορά – Περιβάλλον – Εργαζόμενοι – Κοινωνία)	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b>	
2.1 Εταιρική κοινωνική ευθύνη σήμερα στον κλάδο της ναυτιλίας	14
2.2 ΕΚΕ σήμερα στην ελληνική ναυτιλία	15
2.3 Θεωρίες ΕΚΕ	18
2.4 Αποτελεσματικότητα στην ΕΚΕ	21
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b>	
3.1 Αειφόρος ανάπτυξη στην ναυτιλία σε σχέση με την οικονομία της Ελλάδας	24
3.2 Ρύπανση του περιβάλλοντος από μεταφορές, δραστηριότητες πλοίων	26
3.3 Ατυχήματα	28
3.4 Νομοθεσία – κυρώσεις για θαλάσσια ρύπανση	31
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b>	
4.1 Μεθοδολογία Έρευνας	34
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5</b>	
5.1 Μελέτη περίπτωσης Sea Diamond	36
5.2 Μελέτη περίπτωσης Αγία Ζώνη II	41
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6</b>	
6.1 Συμπεράσματα	46

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ -ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ



## **ΠΡΟΛΟΓΟΣ**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει σε βάθος το θέμα της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στον κλάδο της ελληνικής ναυτιλίας και στον τρόπο που οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις υιοθετούν κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς προβληματισμούς, οι οποίοι συμβάλλουν στη βιώσιμη ανάπτυξη, τις σχέσεις με το ανθρώπινο δυναμικό, την κοινωνική αλληλεγγύη και τη διασφάλιση σχέσεων εμπιστοσύνης με την τοπική κοινωνία και το ευρύτερο κοινωνικό σύνολο. Στόχος της εργασίας είναι να χαρίσει στους αναγνώστες μία ολοκληρωμένη ενημέρωση, σχετικά με το ποιος είναι ο ρόλος της ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία. Αρχικά, θα πραγματοποιηθεί ανάλυση του όρου, θα αναζητήσουμε δηλαδή, το ιστορικό της πλαίσιο, καθώς και τα οφέλη, από την εφαρμογή της, στις εταιρείες. Επιπλέον, θα γίνει εκτενής ανάλυση των πυλώνων και των θεωριών στην οποία αυτή κατατάσσεται. Παράλληλα, θα αναφερθούμε στο πως η ΕΚΕ, μέσω του ναυτιλιακού κλάδου, έχει συμβάλει στην ελληνική κοινωνία και οικονομία. Επιπρόσθετα, θα αναλύσουμε τα είδη ρύπανσης που προκαλούνται στο θαλάσσιο περιβάλλον από τα πλοία, όπως επίσης και την ισχύουσα νομοθεσία για την προστασία του περιβάλλοντος. Τέλος, θα γίνει αναφορά στα δύο πιο μεγάλα ναυάγια που έχουν συμβεί τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα και πως αυτά επηρέασαν το θαλάσσιο οικοσύστημα και το περίγυρό του.

Λέξεις – κλειδιά: Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη, ελληνική ναυτιλία, οικολογική καταστροφή, θαλάσσιο περιβάλλον.



**ABSTRACT**

The following thesis discussing in depth the issue of Corporate Social Responsibility in the Greek shipping industry and the ways that Greek shipping companies adopt social and environmental concerns, which contribute to sustainable development, relations with human resources, social solidarity and ensuring relationships of trust with the local community and the wider society. The purpose of this thesis is to give readers a complete information about what is the role of CSR in Greek shipping. Initially, there will be an analysis of the term, this means that we will seek its historical context, as well as the benefits of its application in companies. In addition, there will be an extensive analysis of the pillars and the theories in which it is classified. At the same time, we will mention how CSR, through the shipping industry, has contributed to Greek society and economy. Furthermore, we will analyze the types of pollution caused to the marine environment by ships, as well as the current environmental protection legislation. Finally, there will be a reference to the two largest wrecks that have happened in recent years in Greece and how these affected the marine ecosystem and its surroundings.

Key words: Corporate Social Responsibility, Greek shipping, ecological disaster, marine environment.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

### 1.1 Ιστορική αναδρομή έννοιας/εισαγωγή στην ΕΚΕ

Η έννοια της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) σχετίζεται με ενέργειες που αναλαμβάνουν οι επιχειρήσεις και έχουν ως σκοπό την αντιμετώπιση των περιβαλλοντικών και κοινωνικών τους ζητημάτων. Συγκεκριμένα οι επιχειρήσεις είναι οντότητες άρρηκτα συνδεδεμένες με το κοινωνικό σύνολο μέσα στο οποίο δραστηριοποιούνται. Η συμμετοχή στην ΕΚΕ σημαίνει πως οι εταιρείες μπορούν να έχουν επίγνωση του μεγέθους του αντίκτυπου που έχουν σε όλες τις πτυχές της κοινωνίας, συμπεριλαμβανομένων των οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών. Γίνεται, λοιπόν, φανερό πως για να εφαρμοστεί σωστά, θα πρέπει οι επιχειρήσεις να την ενσωματώσουν στις αξίες και την κουλτούρα τους ούτως ώστε να επηρεαστούν θετικά στον τομέα των δραστηριοτήτων τους.

Ιστορικά, η ΕΚΕ πηγάζει από τη Βιομηχανική Επανάσταση κυρίως με τη μορφή της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας. Άγγλοι, όπως οι Hargreaves, Crompton, Arkwright, και μετέπειτα Γάλλοι, όπως οι Godin, Peugeot, Schneider, επέλεξαν να έχουν αεριζόμενο περιβάλλον και καθαριότητα, εισήγαγαν τις βάρδιες εργασίας και απαγόρευσαν την απασχόληση ανηλίκων. Τα πρώτα αυτά βήματα οδήγησαν στην εποχή της φιλανθρωπίας. Από τη φύση τους οι αγορές του 19ου και του 20ου αιώνα, οι οποίοι ήταν οι αιώνες του καπιταλισμού χωρίς περιορισμούς, ήταν επικεντρωμένες στο άτομο. Εντούτοις, το θέμα εκείνων που δεν ανήκαν στην τάξη των προνομιούχων δεν πέρασε απαρατήρητο. Επιχειρηματίες, όπως οι Ascot, Carnegie, Hudson, Rockefeller στις ΗΠΑ, οι Ashton, Cadbury, Dudley, Green, Morris, στην Αγγλία, έκτισαν σύγχρονα εργοστάσια και έφτιαξαν φιλανθρωπικά ιδρύματα, που σκοπό είχαν να παρέχουν βοήθεια στους φτωχούς και, ταυτόχρονα, να προάγουν τις τέχνες.

Όσο τα κίνητρα δεν ήταν πάντα αθώα. Η βελτίωση των συνθηκών εργασίας μπορεί να αύξησε την παραγωγικότητα, παράλληλα, όμως, υπονόμει τα συνδικάτα. Μείωνε, επίσης, τη φορολογία στα κέρδη και επέτρεπε στους υποστηρικτές της ελεύθερης αγοράς να ισχυρίζονται πως παρείχαν καλύτερη μέριμνα στους φτωχούς από αυτή που παρείχε το ίδιο το κράτος.

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, οι πολιτικές του Beveridge σε συνδυασμό με την κείνσιανή πολιτική<sup>1</sup> παραμέρισαν την πρακτική της ΕΚΕ σε δεύτερη μοίρα. Με αυτόν τον τρόπο, επήλθε η δημιουργία του κοινωνικού κράτους. Ο Keynes διέκρινε πως ενώ οι ελεύθερες αγορές δεν βοηθούσαν αποτελεσματικά στην καταπολέμηση της ανεργίας και της ύφεσης, το κράτος είχε την υποχρέωση να επέμβει με τη χρήση της δημοσιονομικής πολιτικής. Σκοπός ήταν η αύξηση της συνολικής ζήτησης και κατ'επέκταση της απασχόλησης και της ανάπτυξης. Έτσι, με την ανάπτυξη αυτή, το κοινωνικό κράτος μπορούσε να χρηματοδοτηθεί. Ως αποτέλεσμα αυτού ήταν η απόκτηση ενός ανθρώπινου προσώπου από τον καπιταλισμό. Η επανάσταση του

---

<sup>1</sup> Τα **Κεϊνσιανά Οικονομικά** ή **Κεϊνσιανισμός** είναι μακροοικονομικές θεωρίες σχετικά με το πώς βραχυπρόθεσμα -και ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια της ύφεσης- η οικονομική παραγωγή επηρεάζεται έντονα από τη συνολική ζήτηση. Ο κεϊνσιανισμός, που ονομάζεται από τον βρετανό οικονομολόγο Τζων Μέυναρντ Κέυνς, υποστηρίζει ότι η συνολική ζήτηση δεν ισούται απαραίτητως με την παραγωγική ικανότητα της οικονομίας. Αντιθέτως, επηρεάζεται από πλήθος παραγόντων και μερικές φορές συμπεριφέρεται ασταθώς, επηρεάζοντας την παραγωγή, την απασχόληση και τον πληθωρισμό.

## **Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**

Keynes, η οποία ήταν τόσο πολιτική όσο και οικονομική, κατάφερε να καταρρίψει τον μύθο της ελεύθερης αγοράς. Την ίδια στιγμή όμως, κατάφερε να σώσει το καπιταλιστικό σύστημα, το οποίο μπορούσε να αντιμετωπίσει τους κύκλους οικονομικής συγκυρίας και προσέφερε την ευκαιρία της πλήρους απασχόλησης για το εργατικό δυναμικό. Σε αυτή τη βάση, ο επιχειρηματίας μετέτρεψε την ΕΚΕ σε μία μορφή δημοσίων σχέσεων και της προσωπικής του προβολής. Το κράτος του Keynes προσέφερε τον πλούτο και το κοινωνικό κράτος του Beveridge φρόντιζε τους μη έχοντες προνόμια. Ο επιχειρηματικός κόσμος μπορούσε να ασχοληθεί μόνο με τον εαυτό του.

Οι δύο κρίσεις πετρελαίου, η εμφάνιση του στασιμοπληθωρισμού, οι χρηματοπιστωτικές κρίσεις και οι αρνητικές δημογραφικές τάσεις μετέβαλαν την παραπάνω εικόνα. Συνέπεια όλων αυτών ήταν η επαναφορά της θεωρίας των ελεύθερων αγορών, διότι κατά τη λογική της επανάστασης, η οποία ονομάστηκε Reagan-Thatcher, το κράτος δεν πρόσφερε πλέον λύσεις αλλά αποτελούσε μέρος του προβλήματος. Επομένως, ήταν χρέος του να περιορίσει τον ρόλο του.

Ταυτόχρονα, περιορίστηκε και ο ρόλος του κοινωνικού κράτους. Η ΕΚΕ περιορίστηκε σε πρωτοφανή στενά όρια τα οποία προήλθαν από τη διαφθορά του καπιταλισμού από την προσήλωση στα βραχύχρονα κέρδη και από τις ακρότητες του παγκόσμιου χρηματοπιστωτικού συστήματος. Ουσιαστικά, παρά τον κίνδυνο της απλοποίησης, η ΕΚΕ είναι αποδεκτή και υιοθετείται από μια επιχείρηση εάν και μόνο οδηγεί ταυτόχρονα σε άνοδο των κερδών.

Αυτό το μοντέλο κυριάρχησε στα χρόνια που ακολούθησαν μέχρι και περίπου το έτος 2010. Η κρίση του 2008/9 το υπονόμευσε. Η πανδημία του 2019 το έχει σχεδόν θάψει. Η κλιματική αλλαγή αναμένεται να αποτελέσει την ταφόπετρά του.

### **1.2 Κώδικες δεοντολογίας και ηθικής**

Η σύγχρονη εταιρεία έχει την υποχρέωση να ανταποκρίνεται με ευαισθησία στον τρόπο σκέψης και στον ρυθμό ζωής του κοινωνικού περιβάλλοντος στον οποίο ασκεί τις δραστηριότητές της. Είναι καθήκον της να αναλαμβάνει συνειδητά κοινωνικούς ρόλους και να ενεργεί σύμφωνα με τις εκάστοτε αποδεκτές αρχές αυτού του περιβάλλοντος. Παρουσιάζεται, με λίγα λόγια, το θέμα της εταιρικής συνείδησης, όχι μόνο ως προς την κερδοσκοπία αλλά και ως προς την προσφορά στον εργαζόμενο, την προστασία του περιβάλλοντος και τη φιλανθρωπία. Η εταιρεία που λειτουργεί κατ' αυτόν τον τρόπο, έχει πιο ομαλή δράση στο κοινωνικό σύνολο, προλαμβάνει ανεπιθύμητες βλάβες και αντιδράσεις και αναγνωρίζει πιο εύκολα μελλοντικές ευκαιρίες. Συνεπώς, με αυτόν τον τρόπο δράσης αποκτά περισσότερη αξιοπιστία και εμπιστοσύνη στον περίγυρό της. Αν αμεληθεί αυτός ο τρόπος λειτουργίας, θα επέλθει σημαντική μείωση στα κέρδη της, καθώς θα υποβαθμιστεί η εικόνα της στην κοινωνία.

Η εταιρική κουλτούρα δημιουργείται από το περιβάλλον της επιχείρησης και αποτελεί πρακτική των τελευταίων δεκαετιών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως ο κοινωνικός ρόλος της επιχείρησης καθώς και η αναγκαιότητα κοινωνικής συμπεριφοράς της έγιναν ιδιαίτερα αντιληπτά κυρίως μετά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο.

Η ύπαρξη κανόνων εταιρικής ηθικής στη σύγχρονη κοινωνία είναι πλέον απαραίτητη καθώς απορρέει από τις απαιτήσεις, που υπάρχουν στο κοινωνικό



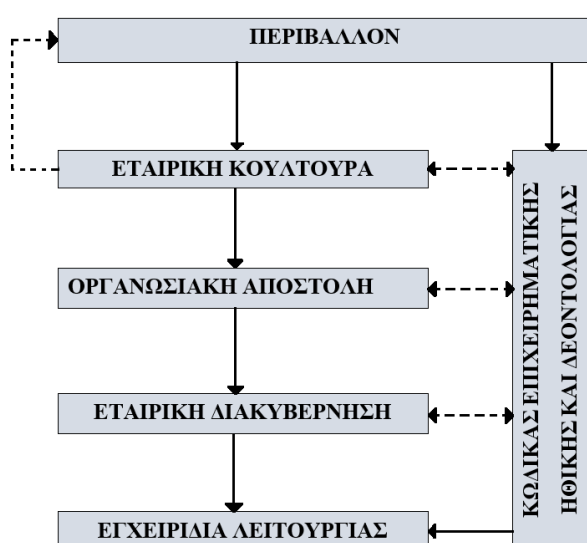
## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

οικονομικό της περιβάλλον. Ο κώδικας αυτός δεν είναι γενικός, αλλά δημιουργείται ανάλογα με το πεδίο δράσης της κάθε επιχείρησης. Εν συνεχεία, η εταιρική κουλτούρα θέτει στόχους που ονομάζονται οργανωσιακή αποστολή. Για την εκπλήρωσή τους, στο ανώτερο εταιρικό επίπεδο υπάρχει ο κώδικας εταιρικής διακυβέρνησης και στο επίπεδο υλοποίησης τα «εγχειρίδια λειτουργίας» της εταιρείας.

Η σχέση μεταξύ εταιρικής ηθικής, οργανωτικής αποστολής και εταιρικής διακυβέρνησης είναι μία σχέση «δούναι και λαβείν». Αυτό σημαίνει πως δε δρουν η καθεμία ξεχωριστά, αλλά συνεργάζονται. Μόνο σε καθαρά λειτουργικό επίπεδο η ηθική καθορίζει τι διαδικασία θα ακολουθήσει η εκάστοτε επιχείρηση.

Όλα τα προαναφερόμενα δεδομένα παρατίθενται στο ακόλουθο διάγραμμα.

Διάγραμμα 1.1: Η σχέση μεταξύ περιβάλλοντος και λειτουργίας επιχείρησης



Πηγή: «Επιχειρηματική ηθική και δεοντολογία», Θανάπουλος Ιωάννης, 2003, σελ.266

### Γενικές Αρχές Κατάρτισης ενός Κώδικα ΕΚΕ

Ο κώδικας επιχειρηματικής δεοντολογίας πρέπει να συντάσσεται από άτομα με αρχές και ηθική. Οι αρχές αυτές, συνήθως, διαφέρουν μεταξύ των εταιρειών αναλόγως του αντικειμένου, των γνώσεων, των προθέσεων και άλλων σχετικών παραγόντων. Επομένως, έγκειται δυσκολία στην καταγραφή του παραπάνω κώδικα σε έναν οργανισμό. Συνεπώς, απαιτείται η διατύπωση κάποιων γενικών αρχών με σκοπό την διευκόλυνση της μετέπειτα ανάπτυξης και σύνταξης του κώδικα εταιρικής ηθικής και δεοντολογίας.

- Πρακτική χρησιμότητα: με τη μετατροπή της εταιρείας σε έναν πιο υπεύθυνο οργανισμό έχει σκοπό να πετύχει την αύξηση στα κέρδη της.
- Επιχειρησιακή εγκυρότητα: πρέπει να υπάρχει αξιοπιστία και διαφάνεια καθώς και συγκεκριμένες διαδικασίες για τη μέτρηση των αποτελεσμάτων του κώδικα αυτού από την εφαρμογή του.

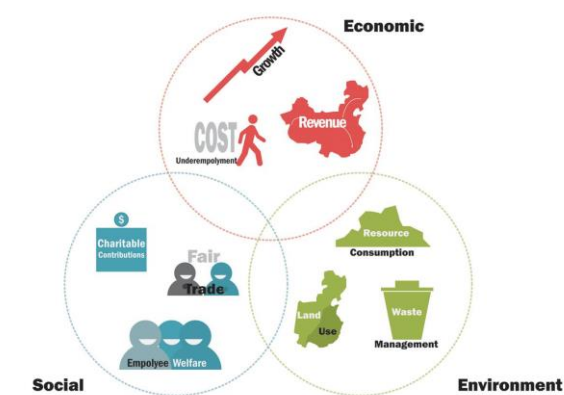
## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

- Δυνατότητα ελέγχου και επιβολής κυρώσεων: Ο κώδικας αυτός υποχρεούται να υποβάλει σε λεπτομερή έλεγχο και με αυστηρότητα τους συμμετόχους της εκάστοτε εταιρείας για το αν τηρούν αποτελεσματικά τις θεσμοθετημένες αρχές. Ειδάλλως, οφείλει να επιβάλει κυρώσεις στους παραβάτες. Εντούτοις, είναι αναγκαίο να υπάρχουν τα απαραίτητα εργαλεία για αυτές τις ρυθμίσεις.
- Διαχρονικές διαστάσεις: Ο κώδικας αυτός είναι απαραίτητο να καθορίζεται από ευελιξία με σκοπό να είναι εύκολα προσαρμοσμένος στα συνεχώς εξελισσόμενα δεδομένα. Πρέπει να μπορεί να προβλέπει τις μελλοντικές στρατηγικές της επιχείρησης και να απαρτίζεται από ανθρώπους με αξιοσημείωτη εμπειρία και αντιληπτική ικανότητα.
- Αντίληψη περιβαλλοντολογικών καταστάσεων και διαφοροποιήσεων: Η εταιρεία δραστηριοποιείται σε διαφορετικά περιβάλλοντα, με ιδιαίτερα κοινωνικά, πολιτισμικά και οικονομικά χαρακτηριστικά. Ένας κώδικας πρέπει να είναι αρκετά ευρύς, ώστε να περιέχει αυτές τις ανομοιογένειες και να μπορεί εύκολα να είναι πιο ευέλικτος στις περιβαλλοντικές μεταβολές.

### 1.3 Πυλώνες ( Αγορά – Περιβάλλον – Κοινωνία)

Η ΕΚΕ είναι μια στρατηγική πάνω στην οποία βασίζεται η αμετάκλητη στον χρόνο επιτυχία για τις επιχειρήσεις. Η ανωτέρω καλύπτει μία ευρεία κατηγορία θεματικών, οι οποίες αφορούν τις εργασιακές σχέσεις, την υγεία, την ασφάλεια και την ευεξία στην εργασία, τα ανθρώπινα δικαιώματα, την εταιρική και περιβαλλοντική ηθική, την κοινωνική ευθύνη και δεοντολογία των εταιρειών. Τα θέματα κοινωνικής ευθύνης συνδέονται άμεσα και αλληλεξαρτώνται με τη βιώσιμη ανάπτυξη και οι επιχειρήσεις καλούνται μέσω της ΕΚΕ να ενσωματώσουν τέτοιες πρακτικές στη στρατηγική τους με απώτερο στόχο την εξασφάλιση αρμονικών σχέσεων με την κοινωνία, την οικονομία και το ευρύτερο κοινωνικό και φυσικό περιβάλλον. Συνεπώς, η χρήση των δεικτών αυτών μπορεί να οδηγήσει σε μία αύξηση των κερδών της επιχείρησης καθώς και να καταστήσει εφικτή τη μέτρηση της επιχειρησιακής της επιτυχίας.

Διάγραμμα 1.2: Οι 3 πυλώνες της ΕΚΕ



Πηγή: [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2a/Triple\\_Bottom\\_Line\\_graphic.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2a/Triple_Bottom_Line_graphic.jpg)

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε πως η ΕΚΕ μπορεί να καταταχθεί σε τρεις πυλώνες, τον οικονομικό, τον περιβαλλοντικό και τον κοινωνικό, οι οποίοι θα εξεταστούν αναλυτικά παρακάτω.

- a. **Οικονομικός Πυλώνας** – Αναφέρεται κυρίως στη μείωση της πολυπλοκότητας των επιχειρησιακών λειτουργιών, στην ανάληψη κοινωνικά υπευθύνων επενδύσεων, στην υιοθέτηση πρακτικών και τη λήψη μέτρων για την καταπολέμηση της διαφθοράς, της γραφειοκρατίας και της δωροδοκίας, τη μείωση των εταιρικών δαπανών και του επιχειρηματικού κόστους, με ταυτόχρονη βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων προϊόντων και υπηρεσιών. Κατά συνέπεια, η εταιρεία που υιοθετεί τη στρατηγική της ΕΚΕ ισορροπεί τις δαπάνες της με σκοπό να βελτιώσει τα αποτελέσματα της, να αυξήσει τα κέρδη στις επιχειρηματικές ροές και να γίνει πιο ανταγωνιστική.
- b. **Περιβαλλοντικός Πυλώνας** – Επικεντρώνεται στην υιοθέτηση μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος, των οικοσυστημάτων και, της ζωής σε αυτά, τη διατήρηση των φυσικών πόρων, σε όσον το δυνατότερο καλύτερη κατάσταση, και τη διασφάλιση όσο λιγότερης ζημίας του από τη λειτουργία των επιχειρήσεων. Ενδεικτικά, αφορά την προσπάθεια για τη μείωση των ρύπων και αποβλήτων, τη χρησιμοποίηση νέων καινοτόμων τεχνολογιών φιλικών προς το περιβάλλον, την ενθάρρυνση για ανάληψη επενδύσεων σε αυτό, το μειωμένο κόστος παραγωγής και διανομής σε όλη τη διάρκεια του κύκλου ζωής του προϊόντος και την αυξημένη γνώση για το προϊόν, καθώς και την γνωστοποίηση των παραπάνω περιβαλλοντικών πολιτικών.
- c. **Κοινωνικός Πυλώνας** – Περιλαμβάνει τον σεβασμό της ανθρώπινης ζωής, την εξασφάλιση της ισότητας και ίσης αντιμετώπισης των εργαζομένων ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας καθώς και σεξουαλικού προσανατολισμού. Η κάθε επιχείρηση αποτελεί μέρος της ανθρώπινης κοινωνίας, που λειτουργεί και αναπτύσσεται εντός αυτής. Κάποιες από τις λειτουργίες μιας επιχείρησης είναι η παραγωγική διαδικασία, η παροχή υπηρεσιών, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, και κατ' επέκταση, η διανομή εισοδημάτων και περαιτέρω είσπραξη φορολογίας. Καθώς δημιουργούνται νέες θέσεις απασχόλησης, κάθε επιχείρηση έχει άμεση επιρροή σε θέματα εργασίας, ασφάλισης, για τη μείωση των εργατικών ατυχημάτων, και εστίασης στην εφαρμογή μέτρων διαφύλαξης των παραπάνω.

**Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### 2.1 ΕΚΕ σήμερα στον κλάδο της ναυτιλίας

Με τον όρο ναυτιλιακή βιομηχανία εννοούμε τη βιομηχανία εκείνη, που σχετίζεται με τη μεταφορά φορτίων και ανθρώπων δια μέσω θαλάσσης-εδάφους με τη χρήση πλοίων. Η ευημερία της παγκόσμιας οικονομίας θα ήταν απολύτως αδύνατη δίχως πλοία και ναυτικούς και αυτό συμβαίνει γιατί η ναυτιλιακή βιομηχανία διευκολύνει τη μεταφορά του 90% περίπου του παγκόσμιου εμπορίου κατ' όγκο μέσω θαλάσσης (ICS, 2015).

Πράγματι, χωρίς την ναυτιλία οι εισαγωγές – εξαγωγές τροφίμων και αγαθών σε προσιτές τιμές δε θα ήταν εφικτή. Επομένως, η ποντοπόρος ναυτιλία είναι από τη φύση της η πιο παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία από όλες. Ο λόγος αυτού του γεγονότος έγκειται στο γεγονός πως επειδή τα πλοία και οι ναυτικοί δεν έχουν μόνιμη θέση εργασίας, κινούνται σε όλο τον κόσμο σε συνεχή βάση για να καταστήσουν δυνατή τη διεθνή επιχειρηματική δραστηριότητα.

Σε σύγκριση, λοιπόν, με τις χερσαίες βιομηχανίες, η ναυτιλία είναι από εκείνες που εφαρμόζουν πιο αυστηρές ρυθμίσεις. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ) και ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ΙΛΟ) είναι οι κορυφαίες ρυθμιστικές αρχές και μαζί με έναν σημαντικό αριθμό ομάδων ρυθμιστικής πίεσης όλοι τους έχουν έναν κοινό στόχο: να κάνουν την ναυτιλιακή βιομηχανία κατάλληλη για τα ενδιαφερόμενα μέρη της, πράγμα το οποίο αντιτίθεται στον ρόλο μιας βιομηχανίας να προστατεύει το θαλάσσιο οικοσύστημα. Επικρατούν, ωστόσο, και ορισμένοι ισχυρισμοί, όπως ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν ενεργεί τόσο υπεύθυνα όσο αναμενόταν και πως οι υφιστάμενοι κανονισμοί της μαζί με τον ΙΜΟ ενθαρρύνουν τη βιομηχανία να μην κάνει τίποτα οικειοθελώς πέρα από τις βασικές της απαιτήσεις. Αυτό εξηγείται διαφορετικά από την έλλειψη διαδικασιών ΕΚΕ στις ναυτιλιακές εταιρείες.

Με τις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες παγκοσμιοποίησης στη σύγχρονη εποχή, όπως είναι η κλιματική αλλαγή, η έλλειψη πόρων, η μείωση της υγείας των ακτών και ωκεανών, υποχρεώνουν τον κλάδο της ναυτιλίας να προβεί σε ενέργειες για τη βελτιστοποίηση των κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων. Συνεπώς, επιβάλλεται να σχεδιαστεί ένας κώδικας – πρόγραμμα ΕΚΕ που θα λειτουργήσει σαν εργαλείο για τον εντοπισμό, τη διαχείριση και τη βελτίωση του κινδύνου βιωσιμότητας, τις ευκαιρίες, τις επιπτώσεις και τις επιδόσεις της.

Βασικό χαρακτηριστικό ενός προγράμματος ΕΚΕ είναι πως δεν έχει υποχρεωτικό χαρακτήρα. Αυτό σημαίνει πως δεν επιβάλλεται από τον νόμο, καθώς είναι στην κρίση της επιχείρησης το αν θα αναλάβει τέτοιες πρωτοβουλίες και δράσεις που θα αφορούν κοινωνικά, περιβαλλοντικά και κοινωνικά ζητήματα.

Υπάρχουν κάποιοι υποστηρικτές, οι οποίοι πιστεύουν πως η ΕΚΕ πρέπει να καθιερωθεί ως υποχρεωτική με αντίστοιχη νομοθετική ρύθμιση. Σε αυτή την περίπτωση, οι δράσεις των εταιρειών θα πραγματοποιούνται σύμφωνα με την νομοθεσία, όχι για λόγους επικοινωνιακούς αλλά για τη μη ύπαρξη έννομων συνεπειών. Με αυτόν τον τρόπο όμως, το κράτος θα διορίσει αρμοδιότητες και υποχρεώσεις κοινωνικής πολιτικής σε ιδιωτικούς φορείς. Αυτό έχει ως συνέπεια την αντικατάσταση σε μεγάλο βαθμό από ιδιώτες στην εκτέλεση κοινωνικών καθηκόντων με ενδεχόμενες αντιρρήσεις και αντιδράσεις.

Ωστόσο, δεν είναι όλοι οι υποστηρικτές της ΕΚΕ σύμφωνοι με την ενσωμάτωση των κοινωνικών πτυχών σε μια οντότητα. Υποστηρίζεται πως η ενσωμάτωση αυτή δε φέρνει απαραίτητα θετικά αποτελέσματα στην ανάπτυξή της. Αρκετοί θεωρούν πως η μόνη αναγνωρίσιμη ευθύνη που έχει μια επιχείρηση, είναι να μεγιστοποιεί το κέρδος της και να φροντίζει τους μετόχους της.

Τελικά, είτε σε χερσαίες βιομηχανίες είτε στη ναυτιλιακή βιομηχανία τα βασικά της ΕΚΕ παραμένουν τα ίδια: να ισορροπεί τα συμφέροντα της εταιρείας και των ενδιαφερόμενων μερών με στόχο να κάνουν την εταιρεία όσο το δυνατόν πιο βιώσιμη.

### 2.2 ΕΚΕ στην Ελληνική ναυτιλία

Η απόδοση και οι επιπτώσεις προς το περιβάλλον των ναυτιλιακών εταιρειών σε σχέση με την κοινωνία στην οποία δραστηριοποιούνται αποτελούν πλέον ένα κρίσιμο σημείο αναφοράς με τη βαθμονόμηση της απόδοσής τους και της ικανότητας να δρουν με τρόπο αποτελεσματικό.

Είναι γεγονός πως η ΕΚΕ στηρίζεται στην αρχή του εθελοντισμού, σύμφωνα με τους τύπους εταιρικής κοινωνικής ευθύνης του Kotler<sup>2</sup>. Οι τύποι, όμως, που συνδέονται με τον τομέα της ναυτιλίας και βρίσκουν εφαρμογή σε αυτή είναι τρεις: η εταιρική φιλανθρωπία, η εταιρική προσφορά στην κοινότητα και οι εταιρικά υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές.

#### ι. Εταιρική Φιλανθρωπία στην Ελληνική ναυτιλία

Ο πιο συνήθης τρόπος, που βρίσκει εφαρμογή η εταιρική κοινωνική ευθύνη στον τομέα της ναυτιλίας, είναι η εταιρική φιλανθρωπία. Επειδή οι ναυτιλιακές εταιρείες δε συνδέονται άμεσα με κάποιο προϊόν προκειμένου να το ενσωματώσουν σε ενέργειες ευαισθητοποίησης, ο μόνος τρόπος με τον οποίο μπορούν να συμβάλουν σε τέτοιες ενέργειες είναι μέσω των φιλανθρωπικών δράσεων. Με τα αυξημένα κέρδη, που παρουσιάζουν, ακόμα και σε καιρούς κρίσης, μπορούν να στηρίξουν οικονομικά αρκετές δραστηριότητες.

Η ναυτιλιακή κοινότητα, τα τελευταία χρόνια, έχει συμμετάσχει ενεργά στη δημιουργία οργανισμών και ιδρυμάτων, τα οποία προωθούν την κοινωνική συνεισφορά. Η Ελληνική Ένωση Εφοπλιστών, η οποία ιδρύθηκε τον Φεβρουάριο του 1916, έχει σκοπό την προστασία και προαγωγή των συμφερόντων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Μέσω της ένωσης αυτής, υλοποιήθηκαν διάφορα φιλανθρωπικά έργα, παραδείγματος χάριν το «Πρόγραμμα Αλληλεγγύης», το οποίο ξεκίνησε το 2012 με σκοπό την επίλυση των συνεπειών της κρίσης στηρίζοντας κάθε μήνα χιλιάδες ανθρώπους σε πάνω από 100 περιοχές της Ελλάδας, και την εξ ολοκλήρου χρηματοδότηση του Προγράμματος «Υγεία για Όλους», το οποίο πραγματοποιείται από την οργάνωση «Γιατροί του Κόσμου».

Ένα επιπρόσθετο παράδειγμα φιλανθρωπικής δράσης ανήκει στην εταιρεία Capital Ship Management, η οποία λαμβάνει μέρος ως χορηγός σε διάφορα εκπαιδευτικά και πολιτιστικά προγράμματα, στο Ναυτικό Μουσείο της Ελλάδας, στην Εθνική Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού στην Ύδρα καθώς και σε άλλες δομές. Αξίζει

<sup>2</sup> KOTLER, P., Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη «Πώς να προσφέρετε το καλύτερο δυνατό στην εταιρεία και στο σκοπό της επιλογής σας», Εκδ. ECONOMIA PUBLISHING PORTER & KRAMER, 2006

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

να αναφέρουμε ένα ακόμα παράδειγμα εταιρικής φιλανθρωπίας, που ανήκει στις οικογένειες του Πάνου και Θανάση Λασκαρίδη (Laskaridis Shipping), οι οποίοι δώρισαν το σκάφος «Κύκνος» στο Πολεμικό Ναυτικό για την εκπαίδευση των Ναυτικών Δοκίμων.

Δε θα μπορούσε να παραληφθεί η αναφορά των πληθώρα κοινωφελών ιδρυμάτων, τα οποία έχουν ιδρυθεί από μεγάλες εφοπλιστικές οικογένειες προκειμένου να συμβάλουν στην οικονομία και τη βελτίωση της κοινωνικής ευημερίας. α) Ίδρυμα Ωνάσης: ιδρύθηκε το 1975 με βασική του αρχή την ανθρωπινή φύση. Δώρισε στο Ελληνικό Δημόσιο, το πρότυπο Ωνάσειο Καρδιοχειρουργικό Κέντρο (ΩΚΚ) και το 2018 έλαβε χώρα η νέα δωρεά για το Ωνάσειο Εθνικό Μεταμοσχευτικό Κέντρο. Από το 1978, χορηγεί υποτροφίες προς πτυχιούχους Ανώτατων και Ανώτερων Εκπαιδευτικών Ιδρυμάτων, στηρίζει σχολεία, πανεπιστημιακές έδρες και προγράμματα ελληνικών σπουδών εκτός Ελλάδος, χορηγεί υποτροφίες για διδακτορικές διατριβές, αναδεικνύει μέσω των Διεθνών Βραβείων Ωνάση ακαδημαϊκές προσωπικότητες, που με τη δράση τους σημαδεύουν την εποχή. Στηρίζει φορείς και οργανισμούς, όπως το Εργαστήριο Φαρμακολογίας του Εθνικού και Καποδιστριακού Πανεπιστημίου Αθηνών, την Ελληνική Εταιρεία Προστασίας και Αποκατάστασης Αναπήρων Προσώπων (ΕΛΕΠΑΠ) και τον Σύλλογο φίλων παιδιών με καρκίνο «ΕΛΠΙΔΑ», με δεκάδες υποτροφίες σε ιατρικό και νοσηλευτικό προσωπικό και δεκάδες δράσεις στην Ειδική Αγωγή και τα εκπαιδευτικά προγράμματα, στον αυτισμό και τη νοητική στέρση. Επιπροσθέτως, είναι σημαντικό να αναφερθεί πως ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό από τα έσοδα της ναυτιλιακής εταιρείας Olympic Shipping, η οποία ανήκει στην οικογένεια Ωνάση, προσφέρεται για τη στήριξη κοινωφελών δράσεων. β) Ίδρυμα Βασίλη & Ελίζας Γουλανδρή: είναι ένας κοινωφελής μη κερδοσκοπικός οργανισμός, που ιδρύθηκε το 1979. Έχει ως σκοπό τη λειτουργία των δύο μουσείων του στην Άνδρο και στην Αθήνα, καθώς και την ενίσχυση των τεχνών σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. γ) Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος: είναι ένας από τους μεγαλύτερους ιδιωτικούς φιλανθρωπικούς οργανισμούς στον κόσμο και πραγματοποιεί δωρεές σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς στους τομείς της τέχνης και του πολιτισμού, της παιδείας, της υγείας και του αθλητισμού, και της κοινωνικής πρόνοιας. Από το 1996 έχει διαθέσει συνολικά άνω των \$2,6 δισεκατομμυρίων, μέσω 4.300 και πλέον δωρεών σε μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, σε 124 κράτη ανά τον κόσμο. Περιλαμβάνει τις νέες κεντρικές εγκαταστάσεις της Εθνικής Βιβλιοθήκης της Ελλάδος (ΕΒΕ) και της Εθνικής Λυρικής Σκηνής (ΕΛΣ), καθώς και το Πάρκο Σταύρος Νιάρχος. Το ΙΣΝ, στο πλαίσιο της πρωτοβουλίας του Επανεκκίνηση & Ενίσχυση των Νέων, προσφέρει σε άτομα ηλικίας 18-35 ετών τη δυνατότητα αμειβόμενης πρακτικής άσκησης στο ΚΠΙΣΝ και σε κοινές του δράσεις με την Εθνική Λυρική Σκηνή και στην Εθνική Βιβλιοθήκη της Ελλάδος.

### ii. Εταιρική προσφορά στην ελληνική κοινότητα

Ακόμα ένας τρόπος με τον οποίο εφαρμόζουν οι ναυτιλιακές εταιρείες την ΕΚΕ είναι με την προσφορά τους στην κοινότητα. Ο τρόπος αυτός δεν είναι ο πιο συνήθης καθώς οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν συνδέονται άμεσα με την κοινότητα αλλά συνεισφέρουν σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη δραστηριοτήτων που είναι σχετικές με προγράμματα εκπαιδευτικού χαρακτήρα. Η πιο μεγάλη προσφορά στην κοινωνία είναι εκείνη που έχει προσφέρει ο όμιλος Attica Group, στον οποίο ανήκουν οι ναυτιλιακές εταιρείες

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

Blue Star Ferries, Superfast Ferries και Hellenic Seaways. Η Blue Star Ferries υλοποίησε σε συνεργασία με τον Οργανισμό Πρόληψης και Αντιμετώπισης Μελανώματος «Μελάμπους» το πρόγραμμα «Ηλιοπροστασία», στο οποίο διεξάχθηκαν δωρεάν εξετάσεις και ενημερωτικές ομιλίες. Στόχος τους ήταν να πληροφορηθούν οι κάτοικοι των νησιών, που απολαμβάνουν τον ελληνικό ήλιο, σχετικά με το πόσο επικίνδυνη είναι η παρατεταμένη έκθεση σε αυτόν καθώς και τους τρόπους πρόληψης. Περίπου 170 άτομα ενήλικες και παιδιά εξετάστηκαν, ενώ πολλοί περισσότεροι παρακολούθησαν τις ενημερωτικές ομιλίες, στις οποίες ενημερώθηκαν για τους ενδεδειγμένους τρόπους προφύλαξης, που οδηγούν στην ευεργετική πρόσληψη της ηλιακής ακτινοβολίας κι εξαλείφουν τους κινδύνους για την υγεία. Για το σκοπό αυτό, εκδόθηκαν και μοιράστηκαν ενημερωτικά έντυπα για την ηλιοπροστασία στους κατοίκους των νησιών, στα κεντρικά και λιμενικά πρακτορεία της εταιρείας και στα πλοία γραμμών εσωτερικού της ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ. Ακόμα ένα από τα προγράμματα που υλοποίησε η εταιρεία Blue Star Ferries είναι το πρόγραμμα «Άγωνα Γραμμή Γόνιμη» και είναι ο μεγάλος χορηγός του προγράμματος καθώς το στηρίζει από το 2007 μέχρι και σήμερα με απόλυτη υπευθυνότητα. Αποτελεί αναμφίβολα το μεγαλύτερο εκπαιδευτικό και πολιτιστικό πρόγραμμα στα απομακρυσμένα νησιά του Αιγαίου κατά τους δύσκολους χειμερινούς μήνες. Στόχος του είναι η ισότιμη πρόσβαση στην εκπαίδευση και τον πολιτισμό όλων των πολιτών, ανεξάρτητα από τον τόπο διαμονής τους.

Ένα ακόμα παράδειγμα εταιρικής προσφοράς στην κοινότητα αποτελούν οι δωρεές που συγκέντρωσε η ναυτιλιακή κοινότητα την τελευταία δεκαετία έχοντας ως σκοπό τη στήριξη της ελληνικής κοινωνίας, μέσα από δράσεις πανελλήνιας εμβέλειας. Μέλη της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών συγκέντρωσαν περισσότερα από 26 εκατ. ευρώ ως μια πρώτη ενέργεια κοινωνικής προσφοράς κατά την περίοδο 2011-2015, που η οικονομική κρίση έπληττε με δριμύτητα τη χώρα μας. Το 2016, μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας ίδρυσαν τη μη κερδοσκοπική εταιρεία κοινωνικής προσφοράς ελληνικού εφοπλισμού «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ». Η «ΣΥΝ-ΕΝΩΣΙΣ» έχει αναπτύξει αξιοσημείωτο έργο, ταυτόχρονα με την ιδιωτική πρωτοβουλία και τις ατομικές φιλανθρωπικές δράσεις μελών της ναυτιλιακής οικογένειας, όπως συνέβη και με την πρωτόγνωρη κατάσταση που επικράτησε με τον COVID-19, όπου δώρισε πλήθος ιατροτεχνολογικών ειδών, αναλωσίμων και υγειονομικού υλικού στο Εθνικό Σύστημα Υγείας για την αντιμετώπιση της πανδημίας. Τέλος, αξίζει να αναφερθεί η υποστήριξη που παρέχει το συγκεκριμένο πρόγραμμα στην Ελληνική Αστυνομία, το Λιμενικό και την Πυροσβεστική με την προσφορά διαφόρων τύπων οχημάτων, τη συνεχή παροχή ειδών ατομικής προστασίας καθώς και την επισκευή του λιμενικού σκάφους «Γαύδος».

### iii. Εταιρικά υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές στην Ελληνική Ναυτιλία

Οι πιο πολλές εταιρικά υπεύθυνες επιχειρηματικές πρακτικές έχουν σχέση με την προστασία του περιβάλλοντος. Ο ναυτιλιακός κλάδος έχει κατηγορηθεί αρκετές φορές πως μολύνει το θαλάσσιο περιβάλλον. Ως αποτέλεσμα, αρκετές ναυτιλιακές εταιρίες έχουν υιοθετήσει τις λεγόμενες «πράσινες» πρακτικές για την προστασία του περιβάλλοντος και όχι μόνο. Γενικά οι ναυτιλιακές εταιρείες προσπαθούν να προωθήσουν τον κοινωνικό τους χαρακτήρα όσον αφορά στη περιβαλλοντική τους ταυτότητα. Συνεπώς, λαμβάνουν μέρος σε διάφορα προγράμματα πιστοποίησης πλοίων φιλικών και ασφαλών προς το περιβάλλον. Ένα από αυτά τα προγράμματα είναι αυτό του Οργανισμού Green Award, ο οποίος πιστοποιεί τα πλοία εκείνα που



## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

καταφέρνουν να διατηρούν αρκετά υψηλά στάνταρ για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Την πιστοποίηση αυτή για τα πλοία τους κατέχουν οι εξής εταιρείες: Consolidated Marine Management, η οποία ανήκει στην οικογένεια Λάτση, και η Arcadia Shipping, ιδιοκτήτης της οποίας είναι η οικογένεια Αγγελούπουλου. Επιπροσθέτως, η Ελληνική Ένωση για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA) αποτελεί μια εθελοντική πρωτοβουλία Ελλήνων ναυτικών και πλοιοκτητών για την προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση των πλοίων αλλά και από άλλες πηγές.

Τέλος, παράδειγμα αποτελεί ο Όμιλος Τσάκος, ο οποίος έχει δεσμευτεί και αφοσιωθεί στην εφαρμογή μιας αποτελεσματικής στρατηγικής διαχείρισης κινδύνων για την προστασία του περιβάλλοντος. Σύμφωνα με αυτή τη δέσμευση, ο Όμιλος έχει εφαρμόσει ένα Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης σε όλο τον οργανισμό. Αυτό το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης στοχεύει στη συμμόρφωση με τη σχετική περιβαλλοντική νομοθεσία, με τους κανονισμούς και με άλλες απαιτήσεις για την υιοθέτηση μέτρων προστασίας απέναντι σε κινδύνους προς το περιβάλλον, όπως, επίσης, και στην παροχή συνεχούς και κατάλληλης εκπαίδευσης σε όλο το προσωπικό. Επιπλέον, έχει θεσπίσει διαδικασίες διαχείρισης και παρακολούθησης αυτών των πτυχών σύμφωνα με το ISO 14001:2004.

### 2.3 Θεωρίες ΕΚΕ

Οι θεωρίες και οι προσεγγίσεις τους που σχετίζονται με την ΕΚΕ επικεντρώνονται σε μία από τις ακόλουθες κατηγορίες: την οικονομία, την πολιτική, την κοινωνική ένταξη και την ηθική. Συνεπώς, αυτές οι θεωρίες κατατάσσονται στις παρακάτω τέσσερις ομάδες.

1. Θεωρίες των οργάνων (Instrumental theories): Σε αυτήν την ομάδα, η ΕΚΕ πιστεύεται πως είναι ένα στρατηγικό μέσο για να καταφέρει η επιχείρηση τους οικονομικούς της στόχους και να δημιουργήσει την περιουσία της. Έχουν λάβει χώρα αρκετές έρευνες για τον προσδιορισμό της συσχέτισης μεταξύ της ΕΚΕ και της εταιρικής χρηματοοικονομικής επίδοσης. Αρκετές από αυτές δείχνουν πως υπάρχει μια θετική σχέση μεταξύ της κοινωνικής ευθύνης και την οικονομικής απόδοσης των εταιρειών στις περισσότερες περιπτώσεις. Μπορούν να εντοπιστούν τρεις κύριες ομάδες εργαλειολογικών θεωριών, ανάλογα με τον προτεινόμενο οικονομικό στόχο.
  - a. Η πρώτη ομάδα έχει ως στόχο τη μεγιστοποίηση της αξίας των μετοχών, η οποία θεωρείται ως το πιο σημαντικό κριτήριο αξιολόγησης της εταιρικής κοινωνικής δραστηριότητας. Προκειμένου να υπάρξει αυτή η αύξηση θα πρέπει να διεκπεραιωθεί οποιαδήποτε επένδυση σχετική με κοινωνικά αιτήματα. Αντιθέτως, αν αυτές οι κοινωνικές απαιτήσεις επιφέρουν μόνο έξοδα για την εταιρεία, δεν θα πρέπει να πραγματοποιούνται. Μια τέτοια θεωρία είναι η Θεωρία Αντιπροσώπευσης (Jensen & Meckling, 1976). Ωστόσο, τη σημερινή εποχή είναι πλέον γεγονός πως η αύξηση της αξίας των μετόχων δεν είναι αντίθετη με την ικανοποίηση ορισμένων συμφερόντων από τα ενδιαφερόμενα μέρη. Σύμφωνα με αυτήν την άποψη, ο Jensen εξέφρασε την έννοια «φωτισμένη μεγιστοποίηση της αξίας», η οποία καθορίζει τη μεγιστοποίηση της αξίας ή την αναζήτηση αυτής σε μεγάλο βάθος χρόνου. Παράλληλα, τα

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

ενδιαφερόμενα μέρη έχουν τη δυνατότητα να θέσουν τον προαναφερθέντα στόχο ως ένα κριτήριο για την πραγματοποίηση των μεταξύ τους αναγκαίων διαπραγματεύσεων.

- b. Η δεύτερη ομάδα εργαλείων εστιάζει στον τρόπο με τον οποίο διατίθενται οι πόροι για να πραγματοποιηθούν σε βάθος χρόνου οι κοινωνικοί στόχοι, που έχουν τεθεί, και να επιτευχθεί η δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Το πιο διαδεδομένο υπόδειγμα είναι το υπόδειγμα Porter που εφαρμόστηκε από τον ίδιο και τον Kramer (2002) ώστε να εξετάσουν τις επενδύσεις σε τομείς με ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι παραπάνω συγγραφείς ισχυρίζονται πως ο μοναδικός τρόπος για τη βελτίωση του πλαισίου του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος μιας εταιρείας είναι να πραγματοποιηθούν επενδύσεις σε φιλανθρωπίες, το οποίο, συνήθως, επιφέρει καλύτερη κοινωνική καταξίωση από ό,τι μπορούν να προσφέρουν οι χορηγοί ή η ίδια η κυβέρνηση. Κατά κύριο λόγο, οι πιο πολλές επιχειρηματικές στρατηγικές στοχεύουν στην προώθηση προϊόντων στην ανώτερη και μεσαία τάξη. Όμως, ένα αρκετά μεγάλο μέρος του παγκόσμιου πληθυσμού ανήκει στη χαμηλότερη μεσαία ή κακή τάξη και για αυτό τον λόγο υπάρχουν κάποιες στρατηγικές, που προορίζονται για την εξυπηρέτηση αυτών των στρωμάτων, αλλά και ταυτόχρονα να μπορούν να βγάζουν κέρδος.
  - c. Η τρίτη ομάδα εργαλείων πραγματεύεται τη σύνδεση της ΕΚΕ με το μάρκετινγκ. Περιγράφεται ως μια διαδικασία διατύπωσης και υλοποίησης δραστηριοτήτων μάρκετινγκ, που χαρακτηρίζονται από μια προσφορά από την επιχείρηση, να συνεισφέρει ένα συγκεκριμένο ποσό σε μια συγκεκριμένη αιτία, όταν οι πελάτες μετέχουν σε συναλλαγές παροχής εσόδων, που ικανοποιούν τους οργανωτικούς και ατομικούς στόχους. Σκοπός είναι η αύξηση των εσόδων και πωλήσεων ή των πελατειακών σχέσεων της εταιρείας με την κατασκευή της εταιρικής ταυτότητας σύμφωνα με την απόκτηση και σύνδεση με την ηθική διάσταση ή την κοινωνική ευθύνη.
2. Η δεύτερη ομάδα θεωριών περιλαμβάνει τις Πολιτικές Θεωρίες και πραγματεύεται τις αλληλεπιδράσεις και τις σχέσεις που έχει η εταιρεία με την κοινωνία. επικρατεί πληθώρα προσεγγίσεων, ωστόσο, διακρίνονται δύο βασικές: ο εταιρικός ανταγωνισμός και η εταιρική υπηκοότητα. Σύμφωνα με τη θεωρία του εταιρικού συνταγματισμού, η εταιρεία οφείλει να αξιοποιεί με υπευθυνότητα την εξουσία που διαθέτει, καθώς είναι ένας κοινωνικός θεσμός. Η κοινωνική δύναμη της δεν απορρέει μόνο από εσωτερικά αίτια αλλά και από εξωτερικά. Η θεωρία των ολοκληρωμένων κοινωνικών συμβάσεων, υποθέτει πως υπάρχει κάποια μορφή σιωπηρής σύμβασης μεταξύ κοινωνίας και επιχείρησης από την οποία δημιουργούνται κάποιες υποχρεώσεις της εταιρείας απέναντι στην κοινωνία. Αναφορικά με τη θεωρία της εταιρικής υπηκοότητας, ανανεώθηκε πρόσφατα η εν λόγω έννοια στον επιχειρηματικό κλάδο λόγω αλλαγών, που επηρέασαν τις σχέσεις επιχειρήσεων και κοινωνίας. Δύο από αυτές είναι η κρίση του κράτους πρόνοιας και το φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης. Αυτά τα δύο, παράλληλα με τη διαδικασία αποδιοργάνωσης και την ελάττωση του κόστους με τεχνολογικές ανακαλύψεις, οδηγούν στο συμπέρασμα πως κάποιες μεγάλες πολυεθνικές εταιρείες ενδέχεται να κατέχουν μεγαλύτερο οικονομικό και κοινωνικό κύρος από κάποιες κυβερνήσεις.

3. Η τρίτη ομάδα προσεγγίσεων ονομάζεται Θεωρία της ενσωμάτωσης. Ενσωματώνει τις κοινωνικές απαιτήσεις του περιβάλλοντος στη λειτουργία της κάθε επιχείρησης. Πιστεύεται πως η πιο ολοκληρωτική θεωρία είναι αυτή της κοινωνικής απόκρισης, καθώς υποστηρίζει το γεγονός, ότι οι επιχειρήσεις εξαρτώνται από την κοινωνία για την ύπαρξη, την εξέλιξη και την ανάπτυξή τους, εξετάζει το πως καταφέρνουν να ενσωματώσουν τις κοινωνικές απαιτήσεις στον τρόπο λειτουργίας τους. Είναι γενικότερα παραδεκτό ότι οι κοινωνικές απαιτήσεις είναι ο τρόπος της κοινωνίας να αλληλοεπιδρά με τις εταιρείες και να τους δίνει νομιμότητα και κύρος. Αβίαστα βγαίνει, λοιπόν, το συμπέρασμα πως η διοίκηση της κάθε εταιρείας οφείλει να λαμβάνει σοβαρά υπόψη τις κοινωνικές απαιτήσεις, που υπάρχουν, και να τις ενσωματώνει έτσι ώστε να ενεργεί με γνώμονα τις υπάρχουσες κοινωνικές αξίες. Δεν υπάρχει, ωστόσο, συγκεκριμένη δράση την οποία η εταιρεία είναι υποχρεωμένη να εκτελέσει σε όλους τους κλάδους οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Η θεωρία της διαχείρισης θεμάτων από την άλλη, αποτελεί προέκταση της κοινωνικής απόκρισης. Σε αυτήν την προσέγγιση, χρειάζεται να ερευνηθεί το ρήγμα μεταξύ αναμενόμενων προσδοκιών και πραγματικής απόδοσης σε έναν οργανισμό. Η έννοια της κοινωνικής απόκρισης επεκτάθηκε στην έννοια της «Διαχείρισης θεμάτων», η οποία περιλαμβάνει την κοινωνική απόκριση, αλλά υπογραμμίζει τον τρόπο με τον οποίο μια εταιρεία ανταποκρίνεται στα κοινωνικά ζητήματα. Ο τρόπος διαχείρισης των προαναφερθέντων ζητημάτων προσδιορίστηκε από τους Wartick και Rude (1986) ως οι διαδικασίες με τις οποίες η εταιρεία μπορεί να εντοπίσει, να αξιολογήσει και να ανταποκριθεί σε εκείνα τα κοινωνικά και πολιτικά ζητήματα που μπορεί να έχουν σημαντική επίδραση σε αυτήν. Υπάρχει και μία τρίτη προσέγγιση, η αρχή της δημόσιας ευθύνης. Ο όρος «δημόσιος» επισημαίνει το πόσο σημαντική είναι η δημόσια διαδικασία σχετικά με τις απόψεις προσωπικής ηθικής ή των στενών ομάδων συμφερόντων, που ορίζουν το εύρος των ευθυνών. Η δημόσια πολιτική ενσωματώνει όχι μόνο την νομοθεσία και κανονισμούς, αλλά και το επικρατές πρότυπο της κοινωνικής κατεύθυνσης που αντικατοπτρίζεται στην κοινή γνώμη, τα αναδυόμενα ζητήματα, τις επίσημες νομικές απαιτήσεις και τις πρακτικές επιβολής ή εφαρμογής. Η εταιρική κοινωνική απόδοση σχετίζεται με ένα σύνολο θεωριών, που προσπαθούν να ενσωματώσουν κάποιες από τις παραπάνω θεωρίες. Επίσης, αναφέρεται στην αναζήτηση κοινωνικής νομιμότητας σύμφωνα με τις διαδικασίες παροχής των απαραίτητων απαντήσεων.
4. Η τέταρτη ομάδα θεωριών ονομάζεται Ηθικές θεωρίες και αντιλαμβάνεται ότι οι σχέσεις μεταξύ των επιχειρήσεων και της κοινωνίας, είναι βασισμένες σε ηθικές αξίες. Αυτό σημαίνει πως οι επιχειρήσεις θα πρέπει να είναι κοινωνικά υπεύθυνες, καθώς αυτό είναι ηθική τους υποχρέωση. Παρακάτω διακρίνονται τέσσερις βασικές προσεγγίσεις αυτής της ομάδας θεωριών: α) Η κανονιστική θεωρία των ενδιαφερόμενων μερών στην οποία μια εταιρεία, που είναι κοινωνικά υπεύθυνη, οφείλει να δίνει ταυτόχρονα προσοχή στο όφελος, που έχουν τα ενδιαφερόμενα μέρη, καθώς, επίσης, και να εξισορροπεί ένα αρκετά μεγάλο πλήθος συμφερόντων, όχι, όμως, μόνο των μετόχων της. β) Η θεωρία για τα καθολικά δικαιώματα, σύμφωνα με την οποία η βάση για την ΕΚΕ αποτελείται από τα ανθρώπινα δικαιώματα, ιδιαίτερα στην παγκόσμια αγορά (Cassel, 2001). γ) Η προσέγγιση της Αειφόρου ανάπτυξης, η οποία είχε αναπτυχθεί σε μακροοικονομικό επίπεδο στην αρχή, απαιτεί μία σχετική εταιρική συμβολή. δ) Η

προσέγγιση της κοινής ωφέλειας θεωρεί βασικό κριτήριο για την ΕΚΕ το καλό του κοινωνικού συνόλου και είναι εκείνη η οποία έχει εφαρμοστεί λιγότερο σε σχέση με την προσέγγιση των ενδιαφερόμενων. Οι επιχειρήσεις έχουν την ευθύνη να συμβάλλουν στην ευημερία της κοινωνίας και δεν πρέπει να είναι βλαβερές για εκείνη. Οι επιχειρήσεις συμβάλλουν στο καλό της κοινωνίας με διαφορετικούς τρόπους μερικοί από τους οποίους είναι η δημιουργία πλούτου, η παροχή αγαθών και υπηρεσιών με τρόπο αποτελεσματικό και δίκαιο, με σεβασμό προς την αξιοπρέπεια και τα αναφαίρετα και θεμελιώδη δικαιώματα του ατόμου.

### 2.4 Αποτελεσματικότητα στην ΕΚΕ

Η διεθνής οικονομική κρίση έχει επηρεάσει ένα μεγάλο αριθμό επιχειρήσεων. Υπάρχει αύξηση των απαιτήσεων και έχει περιοριστεί η ανάπτυξη σε αρκετές χώρες. Οι επενδυτές στρέφουν όλο και περισσότερο το ενδιαφέρον τους σε εκείνες τις επιχειρήσεις οι οποίες έχουν μικρότερο ρίσκο με καλύτερες προοπτικές ανάπτυξης. Αντίστοιχα, οι καταναλωτές επενδύουν όλο και περισσότερο σε εκείνες τις επιχειρήσεις, οι οποίες τους παρέχουν προϊόντα και υπηρεσίες με τρόπο αποτελεσματικό και ταυτόχρονα ηθικό και φιλικό προς το περιβάλλον. Οι εταιρείες εκείνες που είχαν ως πρωταρχικό στόχο την αύξηση του κέρδους, χωρίς να έχουν υιοθετήσει κάποια από τις πρακτικές ΕΚΕ, δεν κατάφεραν να αντέξουν την πίεση και τελικά κατέρρευσαν. Αντιθέτως, εκείνες που είχαν προετοιμαστεί και είχαν ενσωματώσει στη λειτουργία τους διάφορες δράσεις ΕΚΕ, κατάφεραν να αντισταθούν σε αυτήν την πίεση με τις μικρότερες δυνατές ζημιές. Το πιο περίφημο παράδειγμα είναι εκείνο με το ατύχημα με το Εκχορ Valdez, όπου αποδεικνύεται το γεγονός πως οι στρατηγικές, που έχουν ως μοναδικό στόχο το κέρδος καταλήγουν σε ζημιά. Παραδείγματος χάρη, τα περιβαλλοντικά ζητήματα δεν αποτελούν ανησυχία κοινωνικού περιεχομένου για τις εταιρείες, αλλά σε μεγάλο ποσοστό αποτελεί στρατηγική, που έχουν υιοθετήσει οι επιχειρήσεις με σκοπό τη διατήρηση του παγκόσμιου ιστού και την αποφυγή μελλοντικής μείωσης στις πηγές εσόδων τους. Με αυτόν τον τρόπο προστατεύονται και από τις αρνητικές εξελίξεις, που μπορεί να επιφέρει το μέλλον, καθώς οι Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί αποζητούν υπέρογκα ποσά αποζημιώσεων σε περίπτωση ατυχήματος.

Εκτός, όμως, από τα θέματα προστασίας του περιβάλλοντος, τα οποία αρκετοί λανθασμένα πιστεύουν πως είναι το μοναδικό αντικείμενο της ΕΚΕ, μία εταιρεία για να είναι κοινωνικά υπεύθυνη οφείλει να φροντίζει τις εργασιακές σχέσεις. Κάθε εταιρεία θα πρέπει να προσφέρει υγιές και ασφαλές περιβάλλον στους υπαλλήλους της, προκειμένου να εργάζονται με τον πιο παραγωγικό και αποτελεσματικότερο τρόπο. Έτσι, οι επιχειρήσεις διατηρούν και ενισχύουν το κύρος, που έχουν «δημιουργήσει». Επίσης, θα πρέπει οι εργασιακές σχέσεις μεταξύ των υπαλλήλων να λειτουργούν σύμφωνα με το συμφέρον της επιχείρησης, ώστε να επικρατεί ένα οργανωτικό κλίμα, να ενδυναμώνονται οι σχέσεις μέσα στην εταιρεία και οι εργαζόμενοι να νιώθουν ικανοί για την επίλυση ζητημάτων που ενδέχεται να προκύψουν. Συμπερασματικά, γίνεται κατανοητό πως η δημιουργία του κατάλληλου εργασιακού περιβάλλοντος μπορεί να συμβάλει στην καλύτερη προώθηση των συμφερόντων ενός οργανισμού.

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

Σύμφωνα με έρευνα που διεξήχθη από την Grant Thornton και παρουσιάστηκε σε εκδήλωση της CSR Forum στην Αθήνα, καταγράφηκαν οι τάσεις των επιχειρήσεων σε παγκόσμιο επίπεδο σχετικά με την υιοθέτηση και τη δημοσίευση πρακτικών ΕΚΕ. Στα αποτελέσματα της εν λόγω έρευνας αναφέρονται οι βασικοί λόγοι ενσωμάτωσης πρακτικών ΕΚΕ από μία επιχείρηση, οι οποίοι είναι: η επίτευξη της μείωσης του κόστους, η ενίσχυση της εικόνας και του κύρους της εταιρείας, οι εκπτώσεις στη φορολογία, οι πιέσεις που δέχονται από το κράτος και τους επενδυτές και η προστασία του περιβάλλοντος.

Οι πιο διαδεδομένες δράσεις της ΕΚΕ, που υιοθετούνται από τις εταιρείες, που συμμετείχαν στην προαναφερθείσα έρευνα, είναι οι ακόλουθες:

- Δράσεις που έχουν ως πρωταρχικό στόχο την υγεία και την ευεξία των εργαζομένων
- Παροχή συνθηκών ευέλικτης εργασίας
- Προσφορά πρακτικής/εργασιακής εμπειρίας
- Δωρεές στην κοινότητα και σε φιλανθρωπικά ιδρύματα
- Δράσεις προώθησης περί ισότητας των ευκαιριών στην εργασία
- Δράσεις βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης
- Δράσεις για την καλύτερη διαχείριση των αποβλήτων
- Συμμετοχή σε δραστηριότητες της τοπικής κοινωνίας
- Αλλαγές σε προϊόντα με σκοπό τη μείωση των περιβαλλοντικών ή κοινωνικών επιπτώσεων
- Υποστήριξη άλλων εταιρειών για να βελτιώσουν τις επιχειρηματικές τους επιδόσεις
- Προμήθειες από τοπικό επίπεδο ή προμήθεια βιολογικών προϊόντων ή υπηρεσιών

Το σημαντικότερο τμήμα της έρευνας αφορούσε τη δημοσίευση αυτών των δράσεων ΕΚΕ, που ενσωματώνουν οι επιχειρήσεις. Το 31% των επιχειρήσεων από αυτήν την έρευνα απάντησαν πως δημοσιοποιούν συνεχώς τις δράσεις τους είτε μέσω ενός απολογισμού ΕΚΕ είτε μέσω ενσωμάτωσής τους στην ετήσια έκθεσή τους. Αξίζει, επίσης, να σημειωθεί πως το 57% των επιχειρήσεων παγκοσμίως και το 58% στην Ελλάδα θεωρούν πως οι δράσεις ΕΚΕ και η προσέγγιση της κάθε εταιρείας στη βιωσιμότητα θα πρέπει να ενσωματωθεί στις ετήσιες οικονομικές εκθέσεις.

Με βάση τα αποτελέσματα αυτά συμπεραίνεται πως οι εταιρείες αναγνωρίζουν την αξία, που υπάρχει στη σύνδεση μεταξύ των περιβαλλοντικών, κοινωνικών και ανθρωπίνων πόρων, τη διακυβέρνηση και τις οικονομικές επιδόσεις, ενώ ιδιαίτερα σημαντική είναι η ουσιαστική και συνολική ενημέρωση προς όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3.1 Αειφόρος ανάπτυξη στην ναυτιλία σε σχέση με την οικονομία της Ελλάδας

Με τον όρο αειφόρου ανάπτυξης εννοούμε την οικονομική ανάπτυξη, η οποία σχεδιάζεται και υλοποιείται έχοντας υπόψη την προστασία και τη βιωσιμότητα του περιβάλλοντος. Έχει ως στόχο να βελτιώσει τις συνθήκες διαβίωσης των ανθρώπων, φροντίζοντας ταυτόχρονα να προστατεύσει μακροπρόθεσμα το περιβάλλον.

Οι θαλάσσιες μεταφορές είναι δύο κατηγοριών: διεθνείς και εσωτερικές ή εθνικές. Διεθνείς είναι οι θαλάσσιες μεταφορές που γίνονται από τη χώρα αυτή ή προς τη χώρα δια θαλάσσης και ουσιαστικά είναι οι εισαγωγές και οι εξαγωγές της χώρας αυτής. Σε αυτή την κατηγορία μεταφορών συμμετέχει και η ελληνική εμπορική ναυτιλία. Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές της Ελλάδας πραγματοποιούνται με πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας. Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία συμμετέχει στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές με πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία με ποσοστό του 1/3 του συνόλου των εμπορικών πλοίων.

Οι εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι εκείνες που πραγματοποιούνται στο εσωτερικό της χώρας. Η Ελλάδα, επειδή διαθέτει μεγάλο θαλάσσιο χώρο, οι θαλάσσιες μεταφορές στο εσωτερικό της αποκτούν ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Οι μεταφορές αυτές είναι μία «ανάσα» για την ελληνική οικονομία. Για αυτόν τον λόγο, και πάντα στα πλαίσια της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής της Ε.Ε., το ελληνικό κράτος επιδιώκει να διατηρήσει το δικαίωμα οι μεταφορές αυτές να γίνονται αποκλειστικά και μόνο υπέρ της ελληνικής σημαίας, έχοντας υπόψη πως ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα, δεν μπορεί να συντηρήσει το μέγεθος της ελληνικής εμπορικής οικονομίας. Αξίζει να αναφερθεί πως βρίσκουμε στη νομοθεσία και άλλων χωρών, ευρωπαϊκών και μη, επιδιώξεις διατήρησης της εθνικής σημαίας στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές τους.

Τα πλοία, λοιπόν, με ελληνική σημαία έχουν το αποκλειστικό δικαίωμα των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, ενώ μεταξύ των ελληνικών και ξένων λιμανιών μπορούν να πραγματοποιούνται οποιεσδήποτε μεταφορές και με πλοία ξένης σημαίας. Όσον αφορά την Ελλάδα, την οικονομία της και την ελληνική εμπορική ναυτιλία, είναι αρκετά σημαντικό να διατηρηθεί η ελληνική σημαία στα πλοία των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών, γιατί ο μεγάλος αριθμός των ελληνικών νησιών, οι άγονες γραμμές, η νησιωτική και η αγροτική παραγωγή θα αντιμετωπίσουν σοβαρά προβλήματα σε περιπτώσεις που εμπλακούν στις εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές επιχειρήσεις με άλλες σημαίες, έχοντας ως απώτερο σκοπό τον ανταγωνισμό και την κερδοσκοπία.

Συνεπώς, ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές της χώρας μας είναι καθοριστικός, καθώς οι εισπράξεις από την κάθε εμπορική ναυτιλιακή δραστηριότητα συμβάλλει στο ισοζύγιο της χώρας μας.

Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί διαχρονικά τομέα στρατηγικής σημασίας για την ελληνική οικονομία. Διασφαλίζει, επίσης, τον εφοδιασμό τροφίμων, πρώτων υλών και ενέργειας στην Ευρώπη και παγκοσμίως. Είναι σε θέση να προσαρμόζεται άμεσα στις συνεχείς μεταβολές των παγκόσμιων εμπορικών ροών, καθώς και σε

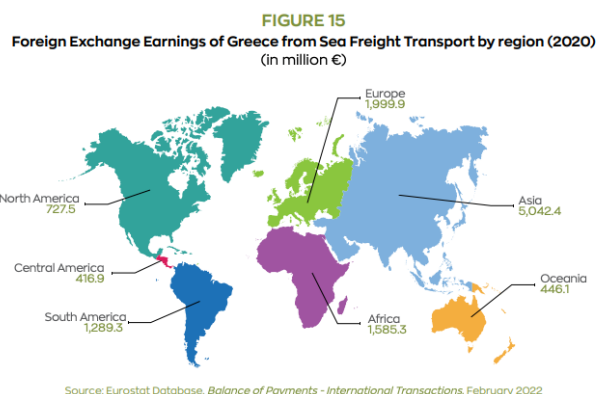
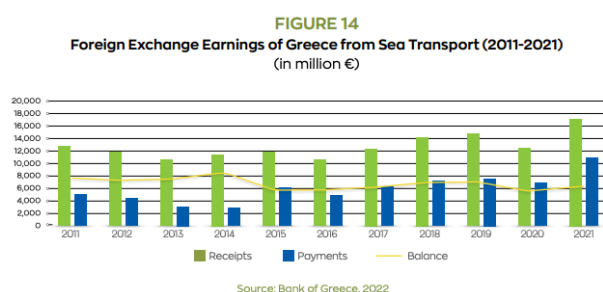
## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

σχεδιασμούς πλοίων με βελτιωμένα χαρακτηριστικά αποδοτικότητας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι αρκετά σημαντική, διότι γίνεται με τις πιο ευνοϊκές συνθήκες για την κοινωνία μας. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος, που παράγεται στο εξωτερικό, προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Ωστόσο, ένα αρκετά μεγάλο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό είτε για νέες επενδύσεις είτε για την κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών, οι οποίες είτε δεν μπορεί να προσφέρει η ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό εκεί που δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο.

Τέλος, σε εθνικό επίπεδο, η ελληνική ναυτιλία παραμένει στρατηγικό πλεονέκτημα για την Ε.Ε., πράγμα ιδιαίτερα σημαντικό και για την ελληνική οικονομία. Οι θαλάσσιες μεταφορές συνεισφέρουν περισσότερο από το 3% της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας και ανέρχονται συνολικά περίπου στο 7% του ΑΕΠ (άμεσα και έμμεσα), προσφέροντας σχεδόν 200 χιλιάδες θέσεις εργασίας. Παρέχουν, επίσης, σημαντικές καθαρές εισροές στην ελληνική οικονομία. Το 2021, οι εισροές, στο ελληνικό ισοζύγιο πληρωμών από τις θαλάσσιες μεταφορές, όχι μόνο ξεπέρασαν τα επίπεδα του 2019, μετά την ύφεση που προκλήθηκε το 2020 από την πανδημία COVID-19, αλλά επίσης είναι οι υψηλότερες που έχουν καταγραφεί μετά το 2008 και ανέρχονται σε πάνω από 17 δισεκατομμύρια ευρώ (Figure 14). Είναι επίσης αξιοσημείωτο ότι η ελληνική ναυτιλία παρέχει αυτές τις εισροές στην Ελλάδα από διάφορες περιοχές του κόσμου (Figure 15).

Διάγραμμα 3.2: Foreign Exchange Earnings of Greece



Πηγή: <https://ugs.gr/media/13752/figure-14-15.png?width=712&height=821>



### 3.2 Ρύπανση περιβάλλοντος από μεταφορές και δραστηριότητες πλοίων

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί πληθώρα διαρροών από επιβλαβής ουσίες που προκαλούνται στο περιβάλλον και έχουν τεράστιο αντίκτυπο στη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα. Έχει αποδειχθεί, όμως, πως η ρύπανση του περιβάλλοντος από τη ναυτιλιακή βιομηχανία δεν υπερβαίνει σε ποσοστό το 12 – 15% της συνολικής θαλάσσιας ρύπανσης<sup>3</sup>, όπως μπορούμε να δούμε στον ακόλουθο πίνακα.

Πίνακας 3.1: Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης

ΠΗΓΕΣ ΘΑΛΑΣΣΙΑΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ	
Πηγή	Ποσοστιαία συμμετοχή (%)
Απορροές και απόβλητα από την ξηρά	44
Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων	33
Ναυτιλιακές δραστηριότητες	12
Εξορύξεις υποθαλάσσιων κοιτασμάτων	1
Απορρίψεις – ποντίσεις	10
ΣΥΝΟΛΟ	100

Πηγή: UNEP, (1990), The State of the Marine Environment

Μπορούμε να διακρίνουμε τις μορφές ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος σε δύο κατηγορίες. Η πρώτη είναι η λειτουργική ρύπανση, η οποία προκαλείται από τις δραστηριότητες των εμπορικών πλοίων και η δεύτερη είναι η ατυχηματική ρύπανση, η οποία προκαλείται από περιπτώσεις ατυχημάτων με πλοία και η οποία θα αναλυθεί περαιτέρω σε επόμενη ενότητα. Η λειτουργική ρύπανση προκαλείται στο θαλάσσιο περιβάλλον από την καθημερινή λειτουργία ενός πλοίου σε οποιαδήποτε στιγμή του κύκλου ζωής του, δηλαδή από την κατασκευή του, στην καθημερινή του λειτουργία μέχρι και στο τελευταίο στάδιο, τη διάλυση του.

Η λειτουργική ρύπανση μπορεί να πάρει τις ακόλουθες μορφές:

(α) Διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση: Κατά τη διαδικασία της φόρτωσης και της εκφόρτωσης, ανάλογα με το είδος του φορτίου, δηλαδή εάν είναι χύδην υγρό, για παράδειγμα το πετρέλαιο ή εάν είναι χύδην ξηρό, για παράδειγμα το σιτάρι, παρουσιάζονται μεγάλες πιθανότητες θαλάσσιας ρύπανσης. Εάν το φορτίο είναι χύδην υγρό, οι πιθανότητες διαρροής είναι μεγαλύτερες καθώς το υγρό φορτίο είναι πιο εύκολο να διαρρεύσει από τις σωληνώσεις του πλοίου και να χυθεί στον ωκεανό. Στην περίπτωση δε του ξηρού φορτίου, αρκετές φορές εξαιτίας λάθους χειρισμού, μέρος του μπορεί να πέσει στην επιφάνεια του πλοίου ακόμα και στη θάλασσα. Με αυτόν τον τρόπο, όμως, η κατάσταση μπορεί να είναι εξαιρετικά χειρότερη, διότι για να καθαριστεί το κατάστρωμα του πλοίου θα πρέπει να γίνει

<sup>3</sup> Βλ. R. Clark, (1992), "Marine Pollution", Clarendon Press και D. Brubaker, (1993), "Marine Pollution and International Law: Principles and Practice", Belhaven Press.

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

χρήση κρουινών υψηλής πίεσης έχοντας σαν αποτέλεσμα όλα τα υπολείμματα του καταστρώματος να καταλήξουν στη θάλασσα.

(β) Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό: Όλα τα πλοία, κατά τη διάρκεια ταξιδιού τους χωρίς φορτίο, είναι «αναγκασμένα» να γεμίζουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό νερό. Αυτό συμβαίνει, διότι τα πλοία δεν μπορούν να πλεύσουν με ασφάλεια εξαιτίας πολλών κινδύνων ανατροπής και λόγω του ότι σε ένα πλοίο χωρίς φορτίο, η προπέλα είναι αρκετά έξω από την επιφάνεια της θάλασσας με αποτέλεσμα να υπάρχει πρόβλημα στην κίνηση. Όταν, λοιπόν, το πλοίο φτάσει στον προορισμό του, με σκοπό να παραλάβει το φορτίο, πρέπει να πραγματοποιήσει τις διαδικασίες αφερματισμού, δηλαδή να αδειάσει τις δεξαμενές του από το θαλάσσιο έρμα και να το ρίξει στο νερό. Κατά τη διαδικασία αυτή, όμως, παρασύρονται κάθε είδους κατάλοιπα που μπορεί να υπάρχουν στις δεξαμενές από προηγούμενα φορτία. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία μίας σχετικά μεγάλης πετρελαϊκής κηλίδας. Αξίζει να αναφερθεί, πως αυτή η διαδικασία γινόταν επί αρκετά χρόνια και αν αναλογιστεί κανείς τον αριθμό των πλοίων που βρίσκονται εν πλω, γίνονται αντιληπτές οι διαστάσεις του παραπάνω προβλήματος.

(γ) Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίο: Η διαδικασία πλύσης των πλοίων που εφαρμοζόταν παλαιότερα, μέχρι και τη δεκαετία του 1970 περίπου, ήταν η μέθοδος Butterworth. Σύμφωνα με τη μέθοδο αυτή, η πλύση του πλοίου γινόταν με θαλασσινό νερό, η οποία είχε ως συνέπεια τη ρίψη καταλοίπων από τα φορτία στον ωκεανό. Στη σύγχρονη εποχή, η προαναφερθείσα μέθοδος πιστεύεται πως είναι αρκετά ρυπογόνα και για αυτόν τον λόγο εφαρμόζεται σε εξαιρετικά λίγες περιπτώσεις.

(δ) Μεταγγίσεις καυσίμων: Η μετάγγιση καυσίμων, που ονομάζεται και “de bunkering”, είναι η εξαγωγή καυσίμων από τα πλοία, που προορίζονταν να χρησιμοποιηθούν για καύση από τις μηχανές τους. Η διαδικασία αυτή πραγματοποιείται στην ανοιχτή θάλασσα και όχι κοντά σε κάποια παραθαλάσσια περιοχή. Ελλοχεύει, όμως, ο κίνδυνος να υπάρξει διαρροή καυσίμων κατά τη διαδικασία αυτή, με αποτέλεσμα να χυθεί πετρέλαιο στη θάλασσα και να δημιουργηθεί πετρελαιοκηλίδα. Υπάρχουν αρκετές περιπτώσεις στις οποίες ένα πλοίο θα χρειαστεί να κάνει αυτήν τη διαδικασία. Παρακάτω παρατίθενται ενδεικτικά κάποιες από αυτές:

- ❖ Ο προμηθευτής προμηθεύει μεγαλύτερη ποσότητα στο πλοίο από τη συμφωνημένη.
- ❖ Η παράδοση διαφορετικού καυσίμου από αυτό που έχει συμφωνηθεί.
- ❖ Όταν υπάρχει αλλαγή της πλοιοκτησίας.
- ❖ Εάν στη λήξη της χρονοαύλωσης του πλοίου υπάρχει μεγαλύτερη ποσότητα καυσίμων στις δεξαμενές.
- ❖ Όταν ένα πλοίο βρίσκεται σε κίνδυνο ή σε κατάσταση προσάραξης, ημιβύθισης, χωρίς να έχει βραχεί το καύσιμο.
- ❖ Στην περίπτωση που το πλοίο χρειάζεται να εκτελέσει κάποιου είδους επισκευή ή πρόκειται να διαλυθεί, έχοντας ποσότητα καυσίμου στις δεξαμενές του.

(ε) Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα: Τα λύματα και τα απορρίμματα που προέρχονται από τα πλοία καταλήγουν απευθείας στον ωκεανό και αν αναλογιστούμε τον αργό ρυθμό που γίνεται η διάλυσή τους, γίνεται άμεσα αντιληπτό πως αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για τη θαλάσσια ρύπανση. Με την έννοια

λύματα εννοούμε τα απόβλητα που προέρχονται από τις αποχετεύσεις των πλοίων, τα λουτρά, από χώρους του ιατρείου του πλοίου και της διαβίωσης τυχόν ζώων που μπορεί να έχουν επιβιβαστεί σε αυτό, καθώς και από τα πλυντήρια και τα μαγειριά. Ουσίες, όπως αμμωνία, λάδια, κάθε είδους απορρυπαντικά, καταλήγουν στο τέλος στο θαλάσσιο περιβάλλον. Με την έννοια απορρίμματα εννοούμε κάθε είδους υπολείμματα που προέρχονται από το πλήρωμα ενός πλοίου, όπως για παράδειγμα υπολείμματα τροφών, κουτιά, πλαστικά και χαρτιά. Η ποσότητα των απορριμμάτων ενός εμπορικού πλοίου σε ετήσια βάση είναι αρκετά μεγάλη κάνοντας αισθητή τη διαταραχή του θαλάσσιου οικοσυστήματος.

(στ) Ρύπανση στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη: Τα διάφορα κομμάτια του πλοίου είναι προκατασκευασμένα και συναρμολογούνται στη δεξαμενή. Με το που ξεκινήσει αυτή η διαδικασία συναρμολόγησης, τα διάφορα υλικά έρχονται σε επαφή με το θαλάσσιο περιβάλλον. Προϊόντα, όπως χρώματα, υπολείμματα από γράσα, λάδια, βαφές, υλικά καθαρισμού μεταλλικών επιφανειών είναι αρκετά πιθανό να απορριφθούν στη θάλασσα. Είναι αρκετά σημαντικό να αναφερθεί ότι τα περισσότερα από αυτά τα υλικά περιέχουν βαρέα μέταλλα που έχουν την τάση να βιοσυσσωρεύονται και να βιομεγεθύνονται προκαλώντας καρκίνο στους οργανισμούς που τρέφονται με αυτά. Ρύπανση μπορεί να προκληθεί, επίσης, κατά την κατασκευή και το κτίσιμο του, κατά τη συντήρηση και επισκευή του, κατά τη διαδικασία φορτοεκφορτώσεων, μεταγγίσεων καυσίμων και τέλος κατά τη διάλυσή του, η οποία επιφέρει τη μεγαλύτερη ρύπανση των υδάτων. Κατά τη διάλυση του πλοίου, καπνός από την κοπή των λαμαρινών, υγρά απόβλητα κατά το πλύσιμο του πλοίου πριν την αποσυναρμολόγηση, παρασύρουν υγρά αλλά και διάφορα στερεά απόβλητα όπως σκουριά, λάσπη, μεταλλικά στοιχεία και ξύλα. Όλα αυτά τα υλικά απορρίπτονται στο περιβάλλον επειδή είναι πλέον άχρηστα και χαμηλής οικονομικής αξίας.

### 3.3 Ατυχήματα

Είναι ευρέως γνωστό πως τα εμπορικά πλοία, κατά τη διάρκεια των ταξιδιών τους, κινδυνεύουν από κάθε είδους ατυχήματα. Οι κίνδυνοι που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί στη θάλασσα προέρχονται από ισχυρούς ανέμους, παλιρροιακά ρεύματα, ομίχλη, υφάλους, ιδίως κοντά σε ακτές, και τα διάφορα αβαθή. Οι απότομες αλλαγές στους ανέμους μεταβάλλουν τις συνθήκες στη θάλασσα και σε συνδυασμό με την «αδυναμία» του ανθρώπου αρκετές φορές να αντιμετωπίσει δύσκολες καταστάσεις, όντας αβοήθητος στο θαλάσσιο περιβάλλον, οδηγούν σε απώλειες ανθρώπινων ζώων, φορτίου, βύθιση του πλοίου και πιθανόν σε θαλάσσια ρύπανση.

Η ρύπανση από θαλάσσια ατυχήματα είναι η πιο σοβαρή από τις δύο κατηγορίες. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως τα περισσότερα ατυχήματα των πλοίων, συνήθως συμβαίνουν κοντά σε ακτές ή σε περιοχές με αρκετή κυκλοφορία και κατατάσσονται στις παρακάτω επιμέρους κατηγορίες:

- i. Βύθιση του πλοίου: Η βύθιση ενός πλοίου μπορεί να οφείλεται είτε σε δύσκολες καιρικές συνθήκες, είτε στη μετατόπιση του φορτίου με αποτέλεσμα την πρόκληση μεγάλης ζημιάς στην άτρακτο του πλοίου. Για να χαρακτηρίσουμε τη βύθιση ως «ολική απώλεια» του πλοίου, θα πρέπει να εξετάσουμε παράγοντες όπως η κατάστασή του και η πιθανότητα ανέλकुσή

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

του, ο τόπος που έλαβε χώρα το ατύχημα και τι διαθέσιμα θαλάσσια μέσα αρωγής υπάρχουν.

- ii. Προσάραξη του πλοίου: Η προσάραξη του πλοίου συμβαίνει συνήθως σε παραλιακές περιοχές με αρκετά πυκνή κυκλοφορία και οι βασικοί λόγοι αυτού του συμβάντος είναι οι μηχανικές βλάβες, οι δύσκολες καιρικές συνθήκες και η λανθασμένη διαχείριση στην πλοήγηση. Τα μεγάλης χωρητικότητας πλοία είναι αρκετά επιρρεπή σε τέτοιου είδους ατυχήματα καθώς είναι αρκετά ογκώδη πλοία και συνεπώς δεν έχουν αρκετό χώρο για ελιγμούς. Έχοντας, όμως, ως σκοπό τη μείωση των ατυχημάτων εξαιτίας προσαράξεων, ο ΙΜΟ (International Marine Organization) έχει ερευνήσει ποιες περιοχές με μεταβαλλόμενο βάθος είναι κατάλληλες για εκείνα τα πλοία με μεγάλο βύθισμα και ποιες οφείλουν τα πλοία να αποφεύγουν εξαιτίας των ελλιπών ερευνών.
- iii. Σύγκρουση ή επαφή πλοίου: Η περίπτωση της σύγκρουσης ενός πλοίου με κάποιο άλλο, αφορά εκείνα τα ατυχήματα που λαμβάνουν χώρα κυρίως σε λιμάνια, τερματικούς σταθμούς και σε θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία. Στη δεύτερη περίπτωση, έχουμε την επαφή του πλοίου με κάποια μόνιμη μορφή υποδομής, όπως για παράδειγμα προβλήτες λιμανιών και πλατφόρμες εξόρυξης. Σύμφωνα με αρκετές αναλύσεις, διαπιστώθηκε πως και οι δύο παραπάνω περιπτώσεις οφείλονται κατά πολύ μεγάλο ποσοστό σε ανθρώπινο λάθος.
- iv. Έκρηξη ή πυρκαγιά: Αυτή είναι μία περίπτωση η οποία εμφανίζει αρκετά υψηλά ποσοστά απώλειας ανθρώπινων ζωών. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως το πλοίο δεν μπορεί να λάβει άμεσα την απαραίτητη βοήθεια που χρειάζεται εξαιτίας της απόστασής του από την πιο κοντινή ακτή καθώς και των δυσμενών καιρικών συνθηκών που επικρατούν τη στιγμή εκείνη, ειδικά εάν υπάρχει και επικίνδυνο φορτίο.
- v. Ζημιές στη δομή του πλοίου: Οι ζημιές αυτές συνήθως εκδηλώνονται στον εξωτερικό σκελετό του πλοίου καθώς επίσης και στα τοιχώματα των δεξαμενών. Οι κύριες αιτίες που δημιουργούν αυτές τις ζημιές είναι οι δύσκολες καιρικές συνθήκες, η μετατόπιση του φορτίου, η μηχανική βλάβη καθώς επίσης και η κακή συντήρηση που έχει ως αποτέλεσμα την μη αντοχή των υλικών. Αξίζει, όμως, να αναφερθούμε στο γεγονός πως για το συγκεκριμένο είδος ατυχήματος, η ανθεκτικότητα στην κατασκευή ενός πλοίου έχει άμεση σχέση με την ηλικία του, πράγμα που επιβεβαιώνεται από τον υψηλό μέσο όρο ηλικίας που έχει ο παγκόσμιος στόλος και ειδικότερα των πιο μεγάλων πλοίων.
- vi. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών: Σε αυτήν την κατηγορία υπάρχουν δύο περιπτώσεις. Η πρώτη αφορά την επίταξη των πλοίων από την κυβέρνηση κάποιου κράτους προκειμένου να μεταφέρουν καύσιμα κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων. Η δεύτερη αφορά την απασχόληση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας με σκοπό να μεταφέρουν πετρέλαιο κατά τη διάρκεια πετρελαϊκών κρίσεων για λόγους οικονομικούς σε περιοχές που υπάρχουν εχθροπραξίες.
- vii. Ετερόκλητα ατυχήματα: Μπορούμε να τα χωρίσουμε σε τέσσερις υποκατηγορίες: (1) Μικτές μορφές όλων των παραπάνω: Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει τον συνδυασμό όλων των παραπάνω κατηγοριών για παράδειγμα, πυρκαγιά και βύθιση, προσάραξη και πυρκαγιά, σύγκρουση και

βύθιση. (2) Εσκεμμένη βύθιση του πλοίου: Αυτό συμβαίνει με το άνοιγμα οπών στα ύφαλα<sup>4</sup> του πλοίου, είτε για να μην πέσει στην κατοχή εχθρού σε περιόδους πολέμου είτε με εντολή του πλοιοκτήτη με απώτερο σκοπό την είσπραξη της ασφάλειας του πλοίου. (3) Εξαφάνιση του πλοίου χωρίς αιτιολόγηση: Η συγκεκριμένη περίπτωση είναι όταν δεν μπορεί να βρεθεί ένα πλοίο με κανένα μέσο, ακόμα και με τη χρήση ραντάρ, οπότε και δεν υπάρχει κανένα αποδεικτικό στοιχείο για την εξαφάνισή του. (4) Εγκατάλειψη του πλοίου: Η εγκατάλειψη του πλοίου συμβαίνει εξαιτίας κάποιου ατυχήματος που προκλήθηκε στο πλοίο για τον οποιονδήποτε λόγο και με σκοπό την αποφυγή απώλειας ανθρώπινων ζωών.

Η θαλάσσια ρύπανση που οφείλεται στο αργό πετρέλαιο και τα παράγωγά του, ή σε ορισμένα χημικά φορτία που έχουν σημαντικά μεγάλη τοξικότητα για το θαλάσσιο οικοσύστημα, προκαλεί αρκετά σοβαρό πρόβλημα σε αυτό, ενώ ταυτόχρονα η καταπολέμηση της είναι αρκετά επίπονη, χρονοβόρα και εξαιρετικά δαπανηρή. Παρόλα αυτά, σε πολλές περιπτώσεις, αποφεύχθηκε η περιβαλλοντική καταστροφή, χωρίς να υπάρξει μεγάλο πρόβλημα ρύπανσης παρά το γεγονός πως αρκετά πλοία ήταν φορτωμένα κυρίως με αργό πετρέλαιο κατά τη στιγμή της καταστροφής. Αυτό βέβαια σημαίνει ότι τα σωστικά μέσα κατάφεραν να θέσουν υπό έλεγχο την κατάσταση ή να διασώσουν μεγάλο μέρος του φορτίου πριν αυτό διαρρεύσει στη θάλασσα.

Σύμφωνα με μία μελέτη, που διεξήχθη από την Lloyd's Register of Shipping<sup>5</sup>, και έχουν αναλυθεί 38 περιπτώσεις θαλάσσιας ρύπανσης, διαπιστώθηκε πως:

α) 11 ατυχήματα οφείλονται σε προσάραξη του πλοίου σε βυθό/ύφαλο (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων)

β) 11 ατυχήματα οφείλονται σε συγκρούσεις (ή αλλιώς 28,9% των περιπτώσεων)

γ) 8 ατυχήματα οφείλονται σε πυρκαγιά/έκρηξη (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων)

δ) 8 ατυχήματα οφείλονται σε αποτυχία της δομής του πλοίου για οποιοδήποτε λόγο (ή αλλιώς 21% των περιπτώσεων).

Τελικά, οι προσαράξεις, συγκρούσεις, εκρήξεις είναι τα αποτελέσματα των ατυχημάτων και όχι οι αρχικές αιτίες. Εάν κάποιος επιθυμεί να γνωρίσει την πραγματική αιτία πρέπει να κοιτάξει πίσω από τα δεδομένα και να αναρωτηθεί γιατί συνέβη το συγκεκριμένο συμβάν. Τα πλοία δεν προσαράζουν ή βυθίζονται από μόνα τους σε έναν ύφαλο, αλλά οδηγούνται εκεί. Επομένως, ο ανθρώπινος παράγοντας φαίνεται να είναι υπεύθυνος για τις περισσότερες από τις προαναφερθείσες περιπτώσεις.

<sup>4</sup> Γενικά με τον όρο **Ύφαλα** (under water part) χαρακτηρίζονται τα αόρατα μέρη του **πλοίου** από την **ίσαλο** και κάτω όταν αυτό κινείται ή ακινητεί ζυγοσταθμισμένο. Συγκεκριμένα τα ύφαλα καλύπτουν όλο το μήκος της επιφάνειας του κάτω μέρους του πλοίου που βρίσκεται μέσα στο νερό, ξεκινώντας από το κατώτερο επίπεδο, την **τρόπιδα** ή "καρίνα", και φθάνοντας μέχρι την **ίσαλο**, κατά πλευρά, εξ ου και το όνομα **βρεχάμενα**. (Διαθέσιμο on line:

<https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%8E%CF%86%CE%B1%CE%BB%CE%B1>)

<sup>5</sup> Πρόκειται για τη μελέτη Lloyd's Register of Shipping, (1990), "Oil Tankers and Environment: Planning for the Future".

### 3.4 Νομοθεσία – κυρώσεις για θαλάσσια ρύπανση

Το θαλάσσιο περιβάλλον αποτελεί παγκόσμια κληρονομιά και θα πρέπει να προστατεύεται. Οφείλουμε να διατηρήσουμε τη βιοποικιλότητα και τα ποικίλα οικοσυστήματα που υπάρχουν σε αυτό προκειμένου οι θάλασσες να είναι καθαρές και παραγωγικές. Για να καταφέρουμε να το προστατεύσουμε, όμως, χρειάζεται να υπακούμε και να εφαρμόζουμε την ισχύουσα νομοθεσία.

Στην παρούσα ενότητα θα προσπαθήσουμε να αναφερθούμε ενδεικτικά στους κυριότερους νόμους, τα προεδρικά διατάγματα και τις υπουργικές αποφάσεις που έχουν άμεση σχέση με την προστασία του ελληνικού θαλάσσιου περιβάλλοντος.

1. **Νόμος 4529/66 (ΦΕΚ Α'154 27.7.66)**, κύρωση της διεθνούς σύμβασης (OILPOL 1954) «για τη ρύπανση της θάλασσας από πετρέλαιο», η οποία δεν ισχύει πλέον διότι έχει αντικατασταθεί από τη νέα σύμβαση του IMO την MARPOL 73'78.
2. **Νόμος 1269 (ΦΕΚ Α'89/21.7.1982)**, Για την κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης "περί πρόληψης της ρυπάνσεως της θαλάσσης από πλοία" του 1973 και του Πρωτοκόλλου του 1978 (MARPOL 1973, PROTOCOL 1978), που αναφέρεται σ' αυτή τη Σύμβαση: Ο νόμος αυτός κυρώθηκε από τη Βουλή με σκοπό να θέσει σε ισχύ τη Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, η οποία υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 2 Νοεμβρίου 1973 καθώς και το Πρωτόκολλο που υπογράφηκε στο Λονδίνο στις 17 Φεβρουαρίου 1978. Η Σύμβαση αυτή περιλαμβάνει κανονισμούς που στοχεύουν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από πλοία, τόσο της τυχαίας ρύπανσης όσο και της ρύπανσης από συνήθεις λειτουργίες. Περιλαμβάνει έξι τεχνικά παραρτήματα: α) Παράρτημα Ι – Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από πετρέλαιο (τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983), β) Παράρτημα ΙΙ – Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς υγρές ουσίες (τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983), γ) Παράρτημα ΙΙΙ – Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται από τη θάλασσα σε συσκευασμένη μορφή (τέθηκε σε ισχύ της 1η Ιουλίου 1992), δ) Παράρτημα ΙV – Πρόληψη της ρύπανσης από λύματα από πλοία (τέθηκε σε ισχύ στις 27 Σεπτεμβρίου 2003), ε) Παράρτημα V – Πρόληψη της ρύπανσης από σκουπίδια από πλοία (τέθηκε σε ισχύ στις 31 Δεκεμβρίου 1988), στ) Παράρτημα VI – Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία (τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005).
3. **Π.Δ. ΥΠ' ΑΡΙΘΜ 119 (ΦΕΚ Α '188/8.9.2014)**, Προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στην Οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών και της Οδηγίας 2012/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012 «περί τροποποίησης της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών.»: Το παρόν Προεδρικό Διάταγμα έχει ως σκοπό την εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με την Οδηγία 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, το οποίο υπογράφηκε στις 19 Νοεμβρίου 2008. Η οδηγία αυτή αφορά το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών (σύμφωνα με την Οδηγία ΕΕ L 323/33 της 03.12.2008), όπως τροποποιήθηκε με την Οδηγία 2012/35/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012 "για τροποποίηση της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών" (ΕΕ L 343/78 της 14.12.2012).

4. **Νόμος 1650/86 (ΦΕΚ 160Α'/16.10.86)** «για την προστασία του περιβάλλοντος». Σκοπός του νόμου είναι η θέσπιση θεμελιωδών κανόνων και η καθιέρωση κριτηρίων και μηχανισμών για την προστασία του περιβάλλοντος. Ειδικότερα, για το θαλάσσιο περιβάλλον αναφέρεται ως σκοπός η προστασία των ακτών των θαλασσών, των νησίδων και του βυθού αυτών ως φυσικών πόρων, στοιχείων οικοσυστημάτων και στοιχείων τοπίου.
5. **Νόμος 855/78 (ΦΕΚ Α'235/23.12.78)**, για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης της Βαρκελώνης για την προστασία της Μεσογείου θάλασσας από τη ρύπανση μαζί με τα πρωτόκολλα «περί προλήψεως ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ της απορρίψεως ουσιών εκ των πλοίων και αεροσκαφών» και «περί συνεργασίας δια την καταπολέμησιν ρυπάνσεως της Μεσογείου εκ πετρελαίου και άλλων επιβλαβών ουσιών σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης».
6. **Νόμος 2252/94 (ΦΕΚ 192Α'/18.11.94)**, που πρόκειται για την κύρωση της διεθνούς σύμβασης του ΙΜΟ για την ετοιμότητα, συνεργασία και αντιμετώπιση της ρύπανσης της θάλασσας από πετρέλαιο, (OPRC 1990) αλλά και άλλες διατάξεις.
7. **Π.Δ. ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 46 (ΦΕΚ Α 110/10.6.2022)**, για την αποδοχή τροποποιήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004.
8. **Π.Δ. ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 46/2022 (ΦΕΚ 110/Α` 10.6.2022)**, για την αποδοχή τροποποιήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για τον Έλεγχο και τη Διαχείριση του Έρματος και των Ιζημάτων που προέρχονται από τα Πλοία, 2004.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### 4.1 Μεθοδολογία Έρευνας

Με τον όρο μεθοδολογία καλείται η διαδικασία που ακολουθεί κάποιος ερευνητής ή μελετητής για την διερεύνηση κάποιου θέματος. Διακρίνεται σε δευτερογενή και πρωτογενή. Η δευτερογενής έρευνα αφορά την παρουσίαση απόψεων και αποτελεσμάτων άλλων μελετητών της βιβλιογραφίας (βιβλιογραφική ανασκόπηση). Η πρωτογενής μέθοδος διακρίνεται σε ποιοτική που γίνεται μέσω συνεντεύξεως και σε ποσοτική που επιτυγχάνεται με ερωτηματολόγια. Στην παρούσα διπλωματική εργασία η μεθοδολογία που υιοθετήθηκε είναι η βιβλιογραφική ανασκόπηση. Η συγκεκριμένη βιβλιογραφική ανασκόπηση αφορά την δευτερογενή έρευνα, η οποία πραγματοποιήθηκε μέσα από την άντληση στοιχείων και αποτελεί μία συλλογή από επιλεγμένες δημοσιευμένες πηγές σχετικές με τη βασική ερευνητική πρόταση που διέπει όλη την εργασία: «Ποιος είναι ο ρόλος της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης στον τομέα της ελληνικής ναυτιλίας;». Οι επιλεγμένες πηγές που χρησιμοποιήθηκαν σε αυτήν την βιβλιογραφική ανασκόπηση δεν περιορίζονται μόνο σε βιβλία και άρθρα, αλλά αντικείμενο μπορεί να αποτελέσει και ποικίλο άλλο υλικό πληροφόρησης, όπως οι ιστοσελίδες. Τέλος, η βιβλιογραφική ανασκόπηση συμβάλλει στην τεκμηρίωση της εργασίας και προσδίδει επιστημονικό χαρακτήρα στο περιεχόμενό της και αποτελεί απόδειξη πως έχει πραγματοποιηθεί μελέτη σε βάθος της σχετικής βιβλιογραφίας.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Το παρόν κεφάλαιο αναφέρεται στη μελέτη περίπτωσης δύο μεγάλων ναυαγίων που συνέβησαν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα και σχετίζονται με τα πλοία Sea Diamond και Αγία Ζώνη II. Θα γίνει λεπτομερής αναφορά στο χρονικό των ναυαγίων καθώς επίσης και των αποτελεσμάτων που επέφεραν αυτά, τόσο σε περιβαλλοντολογικό επίπεδο όσο και σε εταιρικό επίπεδο. Αυτό σημαίνει πως θα παρουσιαστούν αναλυτικά οι επιπτώσεις που υπήρξαν στη θαλάσσια πανίδα και χλωρίδα, όπως επίσης και οι επιπτώσεις – κυρώσεις που αντιμετώπισαν οι πλοιοκτήτριες εταιρείες σε κάθε περίπτωση κρίσης εταιρικής κοινωνικής ευθύνης.

### 5.1 Μεθοδολογία μελέτης περίπτωσης του ναυαγίου Sea Diamond

Το χρονικό του ναυαγίου

Πριν τη σύγκρουση

Το μεσημέρι της Μεγάλης Πέμπτης, 5 Απριλίου του 2007, το κρουαζιερόπλοιο «Sea Diamond» της εταιρείας «Louis Hellenic-Cruises» ξεκίνησε από το λιμάνι του Ηρακλείου περίπου στις 12 το μεσημέρι με προορισμό τη Σαντορίνη, όπου και θα παρέμενε για 4-5 ώρες. Περίπου μια ώρα αφού είχε αναχωρήσει, προκλήθηκε βλάβη στη μία από τις τέσσερις κύριες μηχανές του πλοίου σε αντλία πετρελαίου με αποτέλεσμα η μηχανή να βγει εκτός λειτουργίας. Ο πλοίαρχος δεν ενημέρωσε το νορβηγικό νηογνώμονα που είχε την ευθύνη να παρακολουθεί το πλοίο, ούτε τον Κλάδο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων του ΥΕΝ και δε φαίνεται να ενημέρωσε ούτε την πλοιοκτήτρια εταιρεία, όπως όφειλε από τη νομοθεσία. Κατ' επέκταση δεν ενημερώθηκαν, ως όφειλαν, οι επιθεωρητές που θα καθοδηγούσαν το πλοίο να ελλιμενιστεί στο πλησιέστερο λιμάνι ώστε να γίνουν οι απαραίτητοι έλεγχοι πριν δώσουν την άδεια για τη συνέχιση της κρουαζιέρας. Μετά από περίπου τρεις ώρες ταξιδιού, χρησιμοποιώντας τις τρεις μόνο μηχανές, και έπειτα από συνεχείς επισκευές εν πλω, η μηχανή μπήκε σε λειτουργία, 15 λεπτά πριν την πρόσκρουση. Το πλοίο είχε θέσει την επισκευασμένη μηχανή σε λειτουργία μπαίνοντας στον κόλπο της Σαντορίνης, και έκτοτε, άρχισε να παρεκκλίνει ανεξέλεγκτα από την καθορισμένη πορεία του.

Κατά τη σύγκρουση

Στο σημείο εκείνο το πλοίο προσέκρουσε σε ξέρα κοντά στην πλώρη του, με τη δεξιά του πλευρά, και άρχισε να "μπάζει" νερά. Οι 19 υδατοστεγείς πόρτες των στεγανών φρακτών του πλοίου παρέμεναν ανοικτές καθ' όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, κατά παράβαση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης του απόπλου, κατάπλου και της πλεύσης του πλοίου, σύμφωνα με το οποίο θα έπρεπε να είναι όλες κλειστές, και δόθηκε εντολή από τον πλοίαρχο να κλείσουν αμέσως μετά τη σύγκρουση που αποδείχθηκε αδύνατο να εφαρμοστεί. Ο κύριος ηλεκτρολογικός πίνακας του πλοίου που βρισκόταν στο θάλαμο ελέγχου της μηχανής άρχισε να εκπέμπει λάμψεις και ακούγονταν εκρήξεις από τα βραχυκυκλώματα σε αυτόν, ενώ μύριζαν καμένα καλώδια. Μη διαθέτοντας κατάλληλα και επαρκή στοιχεία προστασίας, ως όφειλε

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

αυστηρά, ξέσπασε πυρκαγιά. Επειδή ούτε τα κατά τόπους ηλεκτρικά μηχανήματα διέθεταν ανάλογα συστήματα ασφαλείας, οι αντλίες δε λειτούργησαν για να απαντήσουν τα ύδατα. Οι μηχανές συνέχισαν να δουλεύουν και αποκόλλησαν το πλοίο οδηγώντας το μέσα στον όρμο των Φηρών, όπου και οι μηχανές σταμάτησαν λόγω της εισροής των υδάτων και το πλοίο παρέμεινε ακυβέρνητο, μετρώντας πλέον αντίστροφα για τη βύθισή του.

### Η εκκένωση του κρουαζιερόπλοιου

Το λιμεναρχείο ενημερώθηκε 17 λεπτά μετά την πρόσκρουση από τον πλοίαρχο, ενώ στη συνέχεια ο πλοίαρχος δεν απαντούσε για μισή ώρα στις επανειλημμένες προσπάθειες που έγιναν από πλευράς λιμεναρχείου για επικοινωνία μέσω VHF. Στις 15:40 το πλοίο είχε πάρει μεγάλη κλίση και ζητήθηκε από τους ιδιώτες λεμβούχους της περιοχής να σπεύσουν σε βοήθεια κοντά στο Sea Diamond και στις 16:10 ανακοινώνεται από το λιμεναρχείο πως έχει δοθεί εντολή εγκατάλειψης του πλοίου. Από εκείνη τη στιγμή και έπειτα ξεκίνησε η διαδικασία διάσωσης του κόσμου, με καλές καιρικές συνθήκες. Αρχικά ο κόσμος κατέβαινε μέσα στις βάρκες που αφήνονταν στο νερό αργά με τη βαρύτητα καθώς τα ηλεκτρικά βίντσια δε λειτουργούσαν. Η διαδικασία ήταν αργή και οι βάρκες δε μπορούσαν να τραβηχτούν πάλι στο πλοίο για να μεταφέρουν και τους υπόλοιπους στα παραπλέοντα σκάφη. Επίσης δύσκολα οι ιδιώτες λεμβούχοι περισυνέλλεξαν τον κόσμο από τις ανεμόσκαλες, και έπειτα μόνο από αυτές όταν όλες οι βάρκες είχαν πια κατέβει στο νερό. Η πρύμνη του πλοίου ήταν δεμένη στη στεριά ενώ την πλώρη την κρατούσε το επιβατικό «Νήσος Θηρασία» που είχε βοηθήσει στην αποκόλληση του S.D. όταν οι μηχανές του είχαν σταματήσει. Στη συνέχεια ανέλαβε να συγκρατεί το πλοίο το ρυμουλκό «Λέων 1» και το «Νήσος Θηρασία» έσπευσε στην αριστερή του πλευρά που βρισκόταν ο μικρός καταπέλτης, από όπου και συνεχίστηκε με πιο γρήγορους ρυθμούς η εκκένωση του πλοίου και συνέλεξε και τους υπόλοιπους επιβάτες και πλήρωμα. Στις 18:30 η διαδικασία της εκκένωσης είχε ολοκληρωθεί, και παρέμεναν εντός του πλοίου 27 άτομα του πληρώματος. Διασώθηκε το σύνολο σχεδόν των επιβαινόντων, εκτός όμως από δύο ανθρώπους, έναν πατέρα με την κόρη του. Λόγω της βοήθειας που καθυστέρησε σημαντικά από τους επικεφαλής του πληρώματος, και σε συνδυασμό με το γεγονός πως το κατάστρωμα που βρίσκονταν οι εν λόγω επιβάτες κατέστη απροσπέλαστο λόγω της εισροής νερού σε αυτό, οι δύο αυτοί επιβάτες δεν βρέθηκαν ποτέ.

Από τη ρυμούλκηση εκτός του όρμου Φηρών ως τη βύθιση

Από τον πλοίαρχο ζητήθηκε από το ρυμουλκό «Λέων 1» και το αλιευτικό «Καλόγερος», να μεταφέρουν το πλοίο στα αβαθή ύδατα, όπου και κατάφεραν να το μεταφέρουν, με τη βοήθεια των ρευμάτων της θάλασσας, στα «Παλιά Ορυχεία Καραγιώργη», όπου και προσάραξε με την πλώρη. Τελικά, βυθίστηκε γύρω στις 7 τα ξημερώματα της επόμενης μέρας, 6 Απριλίου 2007.

### Οικολογικός κίνδυνος

Το ναυάγιο παραμένει ως σήμερα στο βυθό, κρεμάμενο σε χείλος γκρεμού. Θεωρείται τοξική απειλή για την περιοχή και έχει χαρακτηριστεί «απόβλητο». Στην περίπτωση που γλιστρήσει, ανάλογα με το πότε αυτό θα συμβεί και την κατάσταση αποσύνθεσης του πλοίου, είναι πιθανό να μην αντέξει το κουφάρι και η ρύπανση να αυξηθεί σε μεγάλα επίπεδα, ενώ η διαδικασία ανέλκυσής του θα γίνει πιο δυσχερής. Ήδη από τις πρώτες εβδομάδες έχουν αρχίσει να ηλεκτρολύονται τα μεταλλικά του

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

μέρη και από κάποια στιγμή και μετά θα είναι αδύνατο να ανελκυθεί λόγω εκτεταμένης διάβρωσης. Εκτός από τα πετρελαιοειδή και τα έλαια που αναβλύζουν αδιάλυτα στην επιφάνεια της θάλασσας και συλλέγονται, σημαντικότερος κίνδυνος είναι οι υδατοδιαλυτές και μη διαλυτές τοξικές ουσίες που προέρχονται από την αποσύνθεση των μερών του πλοίου και χαρακτηρίζονται ως εξαιρετικά επικίνδυνες.

Οι ρυπογόνες ουσίες του πλοίου

Ενδεικτικά αναφέρονται τα τοξικά υγρά στο δίκτυο των σωληνώσεων και των συστημάτων ψύξης, οι μεγάλες ποσότητες αμιάντου που βρίσκονται στα σημεία θερμομόνωσης και στους χώρους του μηχανοστασίου, οι ίνες του οποίου χαρακτηρίζονται ιδιαίτερα καρκινογόνες και ικανές να διαπλεύσουν χιλιάδες μίλια χωρίς να αλλοιωθούν, υδράργυρος από τους 5610 λαμπτήρες φθορισμού, αρσενικό και άλλα επικίνδυνα στοιχεία που περιέχονται στις 92 θρόνες τηλεοράσεων, ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων ηλεκτρονικών συσκευών, ραδιενεργά στους 1050 ανιχνευτές καπνού, μόλυβδος και ηλεκτρολύτες στις μπαταρίες κλπ. Στο «Πράσινο Διαβατήριο» του πλοίου καταγράφονται όλα τα ρυπογόνα υλικά και ο εξοπλισμός, όμως δεν παραδίδεται στους ενδιαφερόμενους φορείς και τους επιστήμονες, των οποίων οι μελέτες συντάσσονται από τα στοιχεία που παρέχει η πλοιοκτήτρια εταιρεία, από τη λίστα της οποίας απουσιάζουν οι πλέον επικίνδυνες ουσίες για το περιβάλλον όπως ο αμιάντος, τα PCB's και κασσιτερωμένα χρώματα. Μόνο ο Νηογνώμονας είναι σε θέση να επιβεβαιώσει την απουσία ή μη αυτών των υλικών και αυτό δεν έχει ακόμα συμβεί.

Οι εκτιμήσεις των ειδικών για την εν δυνάμει ρύπανση

Εκτιμάται πως η ισορροπία στη θέση του ναυαγίου δεν είναι ευσταθής και πως με τον πρώτο σεισμό το πλοίο θα κυλήσει προς το βάθος της Καλντέρας. Όσο δε γίνεται η ανέλκυση, η κατάσταση γίνεται όλο και μη αναστρέψιμη όσον αφορά την οικολογική καταστροφή. Θα κοστίσει πιο πολύ να αφεθεί ως «βραδυφλεγής βόμβα» στο βυθό, από το να ανελκυστεί και να γίνει καθαρισμός. Η ανέλκυσή του μπορεί να θεωρηθεί ως η καλύτερη λύση για την προστασία του περιβάλλοντος της περιοχής, από τους σοβαρότατους κινδύνους που εγκυμονούνται για το θαλάσσιο περιβάλλον, καθώς δε μπορεί να είναι γνωστή η ιδιάζουσα γεωδυναμική συμπεριφορά της περιοχής λόγω του ηφαιστείου. Η απομάκρυνση του ναυαγίου από την Καλντέρα θεωρείται απολύτως αναγκαία, καθώς, όταν θα προχωρήσει η διάβρωση των τοιχωμάτων του, το φορτίο ρύπανσης που θα προκύψει από τις ουσίες που θα ελευθερωθούν θα είναι σοβαρό.

Από το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. έγινε μελέτη σε μετρήσεις των συγκεντρώσεων ουσιών στην υδάτινη στήλη, όχι δηλαδή σε ιζήματα και θαλάσσιους οργανισμούς. Οι μετρήσεις λήφθηκαν τον Οκτώβρη του 2009 σε διάφορα σημεία στην Καλντέρα και τα αποτελέσματα ανακοινώθηκαν τον Ιανουάριο του 2010. Σύμφωνα με τα συμπεράσματα, δεν παρατηρήθηκαν συγκεντρώσεις επιβλαβών ουσιών (πετρελαιοειδή, βαρέα μέταλλα, οργανικές ουσίες ανθρωπογενούς προέλευσης, θρεπτικά άλατα) πέραν του φυσιολογικού. Συνεπώς το θαλάσσιο οικοσύστημα θεωρείται μη επιβαρυνμένο με ρύπανση και αναμένεται ολοκλήρωση της εικόνας όταν, εκτός από το θαλασσινό νερό, γίνουν και μετρήσεις συσσώρευσης ουσιών σε

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

ιζήματα, θαλάσσιους οργανισμούς και μύδια που τοποθετήθηκαν για τον έλεγχο βιοσυσσώρευσης πιθανής ρύπανσης.

Η επιβάρυνση στην περιοχή είναι ήδη σαφής και κάθε καθυστέρηση θα έχει ως αποτέλεσμα την οικολογική καταστροφή της περιοχής. Επισημαίνεται πως η διάβρωση του πλοίου έχει σαφώς ξεκινήσει, θα συνεχιστεί με σταθερούς ρυθμούς και στο μέλλον θα λάβουν χώρα ανεξέλεγκτες διαρροές επικίνδυνων ουσιών στο περιβάλλον της Καλντέρας. Στην πίεση των 15 bar, που βρίσκεται προς το παρόν το ναυάγιο, έχουν ήδη σπάσει σωλήνες από λάμπες φθορισμού και τηλεοράσεις. Η συγκεκριμένη πιθανή οικολογική καταστροφή έχει τη μοναδικότητα πως δεν έχει ξαναβυθιστεί ένα τέτοιο κρουαζιερόπλοιο με τόσο τοξικό μείγμα ουσιών, σε μικρό σχετικά βάθος και σε κλειστό κόλπο. Τα θαλάσσια ρεύματα της Καλντέρας δε βοηθούν τη διασπορά της ρύπανσης. Οι συνέπειες θα είναι μετρήσιμες σε 10-20 χρόνια και υπάρχουν αντίστοιχα δείγματα καταστροφής, όπως αυτό ανάλογου ναυαγίου του "Έξον Βαλντέζ" (Exxon Valdez) στον κόλπο Πρινς Ουίλιαμ Σάουντ της Αλάσκας το 1989 που μετράται σήμερα η αποσύνθεσή του.

Η κατάσταση έκτοτε

Σήμερα συμβαίνουν συνεχώς καθαρισμοί και γίνεται χρήση των πλωτών φραγμάτων που δεν επιτρέπουν τη διασπορά της επιφανειακής μόλυνσης από τα πετρελαιοειδή και τα έλαια που αναβλύζουν στην επιφάνεια. Έχουν γίνει αποτυχημένες προσπάθειες απάντλησης των πετρελαιοειδών που λιμνάζουν στο εσωτερικό του κουφαριού. Το ΕΛ.ΚΕ.Θ.Ε. επισημαίνει πως βάσει των μετρήσεων, που πραγματοποιεί, η κατάσταση της ρύπανσης είναι ελεγχόμενη και η επιβάρυνση λόγω του ναυαγίου είναι πλέον μικρή στην παρούσα φάση. Στην πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει επιβληθεί πρόστιμο που δεν έχει πληρωθεί, καθώς η υπόθεση εκκρεμεί στο στάδιο της προανάκρισης στα δικαστήρια και το βάρος της ευθύνης για την οικολογική καταστροφή πέφτει πλέον στο ελληνικό δημόσιο, το οποίο δεσμεύεται κατά καιρούς στους κατοίκους της Σαντορίνης, που διαμαρτύρονται σθεναρά, πως θα πραγματοποιήσει την ανέλκυση όσο είναι νωρίς.

Η απάντληση των πετρελαιοειδών που επιχειρήθηκε διήρκεσε τέσσερις εβδομάδες, είχε κόστος μεγαλύτερο από 6 εκατ. δολάρια, και απαντήθηκαν 929 κυβικά μέτρα μείγματος νερού και ρυπογόνων ουσιών, από τα οποία τα 145 κυβικά μέτρα ήταν πετρελαιοειδή και δεν διαπιστώθηκαν άλλες ρυπογόνες ουσίες, σύμφωνα με την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας έστειλε για ανάλυση στο Γενικό Χημείο του Κράτους, δείγμα από τα 155 κυβικά μέτρα των πετρελαιοειδών και η εκτίμηση έδειξε πως το 99% αυτού ήταν κατά κύριο λόγο θαλασσινό νερό και μόνο 1% πετρελαιοειδή. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία του S.D. θεωρεί πως «το αίτημα ανέλκυσης στερείται κάθε επιστημονικής προσέγγισης» και επικαλείται τη σύμβαση του Ναϊρόμπι βάσει της οποίας υποστηρίζει, φέρνοντας παραδείγματα και από άλλα ναυάγια, πως δε συντρέχει λόγος ανέλκυσης του συγκεκριμένου ναυαγίου.

Τον Φεβρουάριο του 2011 ο Συνήγορος του Πολίτη εξέδωσε πόρισμα με το οποίο επισήμανε «αδράνεια και έλλειψη οποιουδήποτε σχεδίου και μελέτης για τις επιπτώσεις του ναυαγίου». Η αδράνεια αφορούσε το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Θήρας και τα συναρμόδια υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας (νυν Υπ. Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας) και ΥΠΕΧΩΔΕ (νυν Υπ. Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής), όσον αφορά την πρόβλεψη και αντιμετώπιση των επιπτώσεων

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

του ναυαγίου. Τονίστηκε πως δεν είχε γίνει ακόμη ολοκληρωμένη περιβαλλοντολογική εκτίμηση για τον ενδεχόμενο περιβαλλοντολογικό κίνδυνο ώστε να υπολογιστούν οι εν δυνάμει επιπτώσεις στο οικοσύστημα, τον τουρισμό και την οικονομία και πως δεν είχε ακόμη καταρτιστεί σχέδιο, ως οφείλεται, αντιμετώπισης για τις πιθανές διαρροές ρυπογόνων ουσιών. Ο Συνήγορος πρότεινε την εκπόνηση περιβαλλοντολογικής μελέτης ώστε να χαρακτηριστεί, ή όχι, το ναυάγιο, ή τμήμα του ναυαγίου, ως απόβλητο. Επίσης, ζήτησε τροποποίηση στο νομοθετικό πλαίσιο, ώστε στο εξής να συντάσσονται υποχρεωτικά ειδικές περιβαλλοντικές μελέτες σε περιπτώσεις ναυαγίων, για την ανάλυση των ενδεχόμενων περιβαλλοντικών «κινδύνων». Τέλος, πρότεινε να μεταφερθούν οι αρμοδιότητες για την αντιμετώπιση περιστατικών θαλάσσιας ρύπανσης από ναυάγια, από τα Δημοτικά Λιμενικά Ταμεία, στις κεντρικές υπηρεσίες των αρμόδιων υπουργείων ή την περιφερειακή αυτοδιοίκηση.

Το Μάρτιο του 2011 προσέφυγαν στο Συμβούλιο της Επικρατείας η «Διεθνής Δράση για το Περιβάλλον και τον Πολιτισμό της Σαντορίνης», το «Αρχιπέλαγος-Ινστιτούτο Θαλάσσιας και Περιβαλλοντικής Έρευνας Αιγαίου» (με έδρα την Ικαρία), η Κοινότητα Οίας και εννέα κάτοικοι της Σαντορίνης για το θέμα του μη ανελκυσμένου ναυαγίου. Επισημαίνουν τη συνεχώς επιδεινωμένη μείζονα και πολλαπλή βλάβη του θαλάσσιου περιβάλλοντος και υπογραμμίζουν την υποχρέωση του κράτους να αποκαταστήσει τη βλάβη που προκύπτει από την ελληνική, την ευρωπαϊκή και τη διεθνή νομοθεσία για περιπτώσεις αδράνειας, κωλυσιεργίας ή μη συμμόρφωσης των υπευθύνων του ναυαγίου. Αναφέρουν, τέλος, πως ενώ έχουν ζητήσει την ανέλκυση του ναυαγίου από τρία συναρμόδια υπουργεία και από το Λιμενικό Ταμείο Θήρας, ουδείς έχει δώσει απάντηση.

Ο πρόεδρος του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Θήρας, για το 2011, Γεώργιος Μητροπιάς, τονίζει ότι θα ανακοινωθεί άμεσα νέα πρόσκληση για μελέτες ανέλκυσης ή απομάκρυνσης του ναυαγίου, λαμβάνοντας υπόψη τη χειρότερη δυνατή εκδοχή κινδύνου, βάσει των τελευταίων συμπερασμάτων από την ομάδα μελέτης του Πολυτεχνείου Κρήτης. Φαίνεται πως ετοιμάζεται νομική μελέτη από ομάδα του πανεπιστημίου Γέιλ, για την κατάθεση συγκεκριμένων προτάσεων που θα κατοχυρώνουν πλήρως την αναγκαιότητα της ανέλκυσης βάσει του ελληνικού, ευρωπαϊκού και διεθνούς δικαίου.

Ποινές στους ενόχους

Την Τετάρτη, 31 Οκτωβρίου 2012, ξεκίνησε η δίκη στο τριμελές πλημμελειοδικείο Πειραιά, με κατηγορούμενους 13 άτομα, εκ των οποίων 7 μέλη του πληρώματος, 5 της εταιρείας διαχείρισης και 1 του Νορβηγικού Νηογνώμονα. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία έκανε αναφορά για εσφαλμένη χαρτογράφηση του όρμου, μετά από ανάθεση της μελέτης της περιοχής σε ειδικούς. Οι περιβαλλοντικές μετρήσεις του ΕΛΚΕΘΕ που προσκομίστηκαν δεν διαπιστώνουν ρύπανση ή οποιαδήποτε επιβάρυνση στο θαλάσσιο περιβάλλον. Στη δίκη κατέθεσαν πάνω από 60 μάρτυρες. Τελικά, ύστερα από τέσσερις μήνες, οι εννέα από τους κατηγορούμενους, ο πλοίαρχος, ο αρχιπλοίαρχος, ο εξουσιοδοτημένος εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρείας στη ξηρά, ο αρχιμηχανικός, ο αξιωματικός ναυτιλίας, ο αξιωματικός ασφαλείας, ο επιθεωρητής του νηογνώμονα και οι νόμιμοι εκπρόσωποι της εταιρείας

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

καταδικάστηκαν με ποινή φυλάκισης, μεγαλύτερη από αυτή του καπετάνιου (12 χρόνια και 2 μήνες) και του αρχιπλοίαρχου και του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου της Louis Cruises στη ξηρά (8 χρόνια). Οι υπόλοιποι τέσσερις αθώωθηκαν (ο πρώτος μηχανικός, ο ύπαρχος, ο αρχιθαλαμηπόλος και η υπεύθυνη καμπινών). Οι ποινές ήταν εξαγοράσιμες με 10€ την ημέρα ή είχαν ανασταλεί από το δικαστήριο. Η Louis Cruises ζήτησε έφεση.

Ο πλοίαρχος, ο γενικός διευθυντής της εταιρείας Core Marine Limited (θυγατρική της Louis Cruises) και ο ανθυποπλοίαρχος αξιωματικός υπηρεσίας-γέφυρας κατέφυγαν στον Άρειο Πάγο, ο οποίος πρότεινε τη μερική αναίρεση της ποινής τον Δεκέμβριο του 2014. Οι λόγοι, που οδήγησαν στην μερική αναίρεση, ήταν η έλλειψη ειδικής και εμπειριστατωμένης αιτιολογίας για την απόρριψη του πορίσματος πραγματογνωμοσύνης, που απέδιδε σαν αίτιο τη μη αποτύπωση στον χάρτη του σημείου που προσέκρουσε το πλοίο και η ασαφής και αντιφατική αιτιολογία ως προς τις ευθύνες του διευθυντή επιχειρήσεων στόλου της επίμαχης εταιρείας. Ακόμη, ζητήθηκε μερική αναίρεση για τις κατηγορίες του πλοίαρχου και του υποπλοίαρχου, όπως διατάραξη υδάτινης συγκοινωνίας. Απορρίφθηκε η αίτηση αναίρεσης σχετικά με τη ρύπανση και την παράλειψη διάσωσης ναυτιλιακών εγγράφων.

Μετά την αναίρεση, η υπόθεση εκδικάστηκε ξανά στο Εφετείο Πειραιά, οπότε και οι νέες ποινές ήταν: 36 μήνες φυλάκιση για τον πλοίαρχο, 24 μήνες για τον γενικό διευθυντή επιχειρήσεων στόλου της εταιρείας, και 21 μήνες για τον ανθυποπλοίαρχο αξιωματικό υπηρεσίας-γέφυρας. Πραγματοποιήθηκε νέα αίτηση αναίρεσης στον Άρειο Πάγο, η οποία απορρίφθηκε για τον πλοίαρχο και τον εκπρόσωπο της εταιρείας, ενώ έγινε δεκτή για τον ανθυποπλοίαρχο, έχοντας ως αποτέλεσμα να απαλλαγθεί από τις κατηγορίες, καθώς κρίθηκε ότι ο πλοίαρχος είχε την ευθύνη του σκάφους.

Οι ισχυρισμοί της πλοιοκτήτριας για πρόκληση ναυαγίου λόγω λανθασμένης χαρτογράφησης της περιοχής δεν έγιναν δεκτοί, αλλά για όλους τους κατηγορούμενους έγιναν δεκτά τα ελαφρυντικά του προτέρου εντίμου βίου και της ειλικρινούς μεταμέλειας. Το Δικαστήριο δέχθηκε ότι υπάρχει σοβαρή και εξακολουθητική θαλάσσια ρύπανση.

Αξίζει να επισημανθεί πως το ναυάγιο του Sea Diamond σε καμία περίπτωση δεν οφείλεται σε λανθασμένη χαρτογράφηση της περιοχής, αλλά σε αμέλεια του καπετάνιου του πλοίου.

### 5.2 Μελέτη περίπτωσης Αγία Ζώνη II

Το Αγία Ζώνη II κατασκευάστηκε το 1972 στα ναυπηγεία του Κίελου στη Γερμανία με αριθμό IMO 7126152. Το μήκος του ήταν 91,3 μ., το πλάτος του 13,7 μ. και το βύθισμα 6 μ., με νεκρό φορτίο 3.200 μετρικών τόνων. Το πλοίο ήταν νηολογημένο στον Πειραιά και είχε ελληνική σημαία. Είχε χωρητικότητα πάνω από 3.000 τόνους.

Σύμφωνα με καταγγελία της Πανελληνίας Ένωσης Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού, η κατασκευή είχε πολλά προβλήματα στο μηχανοστάσιο και οι επιδιορθώσεις τους ήταν πρόχειρες. Επιπλέον, κατηγορήθηκαν οι αρμόδιοι, που έδωσαν την πιστοποίηση στο πλοίο, για «βεβιασμένη» αναφορά. Η εταιρεία του δεξαμενόπλοιου χαρακτήρισε την καταγγελία για ακαταλληλότητα του πλεούμενου ψευδή και συκοφαντική αφού,



## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

όπως υποστηρίζει η ίδια δόθηκε η πιστοποίηση αφού είχε περάσει από τις απαραίτητες διαδικασίες ποιοτικού ελέγχου.

### Βύθιση

Το υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ανέφερε την ίδια ημέρα ότι το δεξαμενόπλοιο μετέφερε από τα διυλιστήρια του Ασπρόπυργου, από όπου είχε αποπλεύσει το πρωί της προηγούμενης ημέρας, με 2.200 τόνους πετρελαίου εξωτερικής καύσης και 370 τόνους καυσίμου για ναυτιλιακές χρήσεις. Το πλοίο βρισκόταν αγκυροβολημένο έξω από το λιμάνι του Πειραιά, νοτιοδυτικά της νησίδας Αταλάντης, και σε αυτό βρίσκονταν δύο από τα έντεκα μέλη του πληρώματος. Οι καιρικές συνθήκες ήταν καλές, με ανέμους έντασης 3 μποφόρ. Ο μηχανοδηγός άκουσε ένα τρίξιμο τα ξημερώματα της Κυριακής 10 Σεπτεμβρίου 2017, και μετά από 15 λεπτά το πλοίο πήρε κλίση και άρχισε να βυθίζεται μετά από μία ώρα. Τα δύο μέλη του πληρώματος έπεσαν στη θάλασσα. Το λιμενικό σώμα ενημερώθηκε περίπου στις 2:10 από παραπλέον πλοίο. Μέχρι να φτάσουν τα ρυμουλκά του λιμενικού, γύρω τις 2:30, το πλοίο είχε αρχίσει να βυθίζεται. Στις 3:00 έφτασε στην περιοχή του ναυαγίου περιπολικό σκάφος μαζί με μία λάντσα ώστε να περισυλλέξουν τους δύο ναύτες. Το πλοίο βούλιαξε σε βάθος 35 μέτρων, με 15 μέτρα κενό ανάμεσα στο ναυάγιο και την επιφάνεια της θάλασσας.

### Απάντληση φορτίου και ανέλκυση

Το πλοίο σφραγίστηκε στις 13 Σεπτεμβρίου και ξεκίνησε η διαδικασία της απάντλησης των καυσίμων. Τα καύσιμα αντλήθηκαν αρχικά στο δεξαμενόπλοιο Lassea, όμως η απάντληση σταμάτησε καθώς εντοπίστηκαν σε αυτό μίγματα πετρελαιοειδών χωρίς νόμιμα παραστατικά. Η απάντληση συνεχίστηκε στις 23 Σεπτεμβρίου και τα καύσιμα μεταφέρθηκαν στο δεξαμενόπλοιο Sigos, αν και είχε οριστεί αρχικά από το Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά άλλο πλοίο. Η διαδικασία ολοκληρώθηκε στις 29 Σεπτεμβρίου, με την απάντληση συνολικά 1.002 κυβικών μέτρων του φορτίου στο Σύρος και 1.533 στο Lassea.

Η ανέλκυση του ναυαγίου ξεκίνησε 2,5 μήνες μετά τη βύθιση και η διαδικασία ολοκληρώθηκε σε πέντε ημέρες. Η ανέλκυση έγινε από πλωτό γερανό. Σύμφωνα με τον υπουργό ναυτιλίας, Παναγιώτη Κουρουμπλή, έγινε χωρίς έξοδα του δημοσίου, καθώς το πλοίο χαρακτηρίστηκε περιβαλλοντικό απόβλητο και σύμφωνα με την αρχή ο ρυπαίνων πληρώνει, με το κόστος τελικά να επωμίζεται η ασφαλιστική εταιρεία. Το πλοίο στη συνέχεια μεταφέρθηκε στα Αμπελάκια Σαλαμίνας.

### Διερεύνηση

Σύμφωνα με την έκθεση του Γ' Ανακριτικού Συμβουλίου Ναυτικών Ατυχημάτων, η οποία ολοκληρώθηκε το 2018, το ναυάγιο προκλήθηκε από «εκ προθέσεως και εξ αμέλειας πράξεις και παραλείψεις» και ότι υπάρχουν ενδείξεις ότι «συγκεκριμένες ενέργειες συντελέστηκαν βάσει σχεδίου προκειμένου να αποκομιστεί οικονομικό όφελος». Αυτές οι ενέργειες, σύμφωνα με την έκθεση ήταν το άνοιγμα των επιστομίων για το έρμα, η καθυστέρηση ενημέρωσης των αρχών, η ανάθεση της απορρύπανσης από την πλοιοκτήτρια σε εταιρεία, η οποία με τη σειρά της ανέθεσε σε άλλη, εξειδικευμένη εταιρεία. Επίσης, αναφέρεται ότι κάποια από τα επιστόμια των δεξαμενών καυσίμων ήταν ανοικτά, με αποτέλεσμα να διαρρεύσει από αυτά το καύσιμο και να προκληθεί ρύπανση πολύ μεγαλύτερη απ' ό,τι αν ήταν κλειστά.

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

Το Τμήμα Ναυπηγικής και Τεχνολογίας του Εθνικού Μετσόβιου Πολυτεχνείου συνέταξε και αυτό με τη σειρά του πόρισμα, σύμφωνα με το οποίο η εισροή υδάτων δεν οφειλόταν σε φθορά του πλοίου ή σε λειτουργία των αντλιών νερού, αλλά από «εκρηκτική φόρτιση» των ελασμάτων του πλοίου, η οποία δημιούργησε μια ρωγμή από την οποία εισήλθαν νερά στις πλευρικές δεξαμενές 3 και 4 στη δεξιά πλευρά του πλοίου, με αποτέλεσμα το πλοίο να πάρει κλίση και νερό να εισέλθει στο μηχανοστάσιο από το οπίσθιο φινιστρίνι. Στη συνέχεια το πλοίο έγινε ασταθές και βυθίστηκε. Τα στοιχεία σύμφωνα με το πόρισμα συνηγορούν στην παρουσία δολιοφθοράς.

### Περιβαλλοντικές επιπτώσεις και αντιδράσεις

Από το πλοίο διέρρευσε τμήμα του φορτίου του, περίπου 500 τόνοι πετρελαιοειδών. Αν και το αντιρρυπαντικό σκάφος έφτασε στην περιοχή του ναυαγίου περί τις 5:30, η πετρελαιοκηλίδα επεκτάθηκε αρχικά στη Σαλαμίνα, στις περιοχές Σελήνια και Κυνοσούρα, και στην Πειραιϊκή χερσόνησο. Τα πετρελαιοειδή από το πλοίο στη συνέχεια παρασύρθηκαν και ξεβράστηκαν και σε άλλες ακτές της Αττικής, όπως στο Παλαιό Φάληρο και στον Άλιμο. Κομμάτια πίσσας ξεβράστηκαν στις παραλίες του δήμου Σαρωνικού. Στις 15 Σεπτεμβρίου, με επείγουσα τροποποίηση της σχετικής υπουργικής απόφασης, απαγορεύτηκε η κολύμβηση μεταξύ της σχολής Ναυτικών Δοκίμων και την παραλία της Φρεατίδας, στην παραλία Βοτσαλάκια, στις παραλίες των δήμων Παλαιού Φαλήρου, Αλίμου, Ελληνικού-Αργυρούπολης και Γλυφάδας και στον όρμο Λιμνιών και στην περιοχή Σελήνια στη Σαλαμίνα.

Σύμφωνα με την έκθεση του ΕΛΚΕΘΕ οι περιοχές που επηρεάστηκαν περισσότερο από την πετρελαιοκηλίδα ήταν οι παράλιες περιοχές της Σαλαμίνας, της Γλυφάδας και του Ελληνικού, όπου καταγράφηκαν αυξημένες τιμές πετρελαιοειδών για τρεις μήνες· μετά τον Δεκέμβριο του 2017 τα επίπεδα πετρελαιοειδών είχαν πέσει στα πρότερα επίπεδα ή χαμηλότερα. Οι μέγιστες συγκεντρώσεις ήταν αντίστοιχες με τις ψηλότερες τιμές που έχουν καταγραφεί σε πετρελαιοκηλίδες διεθνώς. Στη μείωση των συγκεντρώσεων έπαιξε ρόλο η πτητικοποίηση, η βιοαποικοδόμηση και η φωτοαποικοδόμηση, καθώς και η γρήγορη έναρξη του καθαρισμού και η ανέλκυση του ναυαγίου. Παρατηρήθηκε μεγάλη αύξηση των βακτηρίων που μπορούν να αποικοδομήσουν το πετρέλαιο τον πρώτο μήνα μετά την πετρελαιοκηλίδα, όπως τα *Alcanivorax*, *Cycloclasticus*, *Oleibacter*, *Oleiphilus* και *Thalassolituus*. Η μελέτη θαλάσσιων οργανισμών όπως μύδια, έδειξε ότι δεν υπήρχε βιοσυσσώρευση πετρελαιοειδών από το ναυάγιο. Επίσης, δεν παρατηρήθηκαν πετρελαιοειδή κατάλοιπα σε δείγματα που συλλέχθηκαν από ιζήματα στο βυθό του κόλπου.

Οι παραλίες καθαρίστηκαν και ένα χρόνο μετά ήταν κατάλληλες ξανά για κολύμβηση, λαμβάνοντας και Γαλάζια Σημαία. Σύμφωνα με την εταιρεία που ανέλαβε τον καθαρισμό και με στοιχεία του υπουργείου Ναυτιλίας, αφαιρέθηκαν 142 τόνοι μαζούτ από την επιφάνεια της θάλασσας, 3.554 κυβικά υγρών πετρελαιοειδών αποβλήτων και 2.240 τόνοι ρυπασμένων χωμάτων από τις ακτές. Οι απαγορεύσεις στην κολύμβηση λόγω της πετρελαιοκηλίδας άρθηκαν στις 16 Απριλίου 2018.

Το WWF επισήμανε τους κινδύνους τέτοιου είδους σε «μία χώρα με μεγάλη θαλάσσια κυκλοφορία – διελεύσεις δεξαμενόπλοιων και άλλων σκαφών» και το ότι

## **Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης**

η πολιτεία «παρουσιάζεται ανέτοιμη να αντιδράσει έγκαιρα, προστατεύοντας τον θαλάσσιο πλούτο και τις ακτές της».

Το Διεθνές Ταμείο για Αποζημιώσεις από Ρύπανση Πετρελαίου (ΙΟΡΡ) έλαβε 373 αιτήματα αποζημίωσης, από τα οποία ενέκρινε τα 300, καταβάλλοντας αποζημιώσεις ύψους 11,27 εκατομμυρίων ευρώ.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

### 6.1 Συμπεράσματα

Η στρατηγική της ΕΚΕ αποτελεί μέρος της στρατηγικής ολοένα και περισσότερων επιχειρήσεων. Οι επιχειρήσεις ανταποκρίνονται συνειδητά και αποκτούν σημαντικό ρόλο στην οικοδόμηση σχέσεων εμπιστοσύνης μεταξύ εκείνων και του κοινωνικού συνόλου. Ωστόσο, ιδιαίτερα στην Ελλάδα, υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης για την περαιτέρω διεύθυνση των αρχών ΕΚΕ, σε αρκετές εταιρείες και σε μεγαλύτερο φάσμα δραστηριοτήτων τους. Οι δράσεις ΕΚΕ υιοθετούνται πιο συχνά και σε πιο μεγάλο βαθμό από τις μεγάλες εταιρείες, διότι συνήθως εκείνες διαθέτουν τα κατάλληλα μέσα και τους απαιτούμενους οικονομικούς πόρους.

Σε εθνικό επίπεδο, η ελληνική ναυτιλία παραμένει στρατηγικό πλεονέκτημα για την Ε.Ε., πράγμα ιδιαίτερα σημαντικό και για την ελληνική οικονομία. Ο ρόλος της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στις διεθνείς και εσωτερικές θαλάσσιες μεταφορές είναι καθοριστικός, διότι συμβάλλει σημαντικά στη βιώσιμη ανάπτυξη, την οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον, δημιουργώντας έτσι αρκετές θέσεις εργασίας τόσο στη θάλασσα όσο και τη στεριά. Ο διεθνής χαρακτήρας της, όμως, είναι αυτός που κάνει τη ρύθμισή της αρκετά δύσκολη για τα επιμέρους έθνη, ιδιαίτερα δεδομένου των διαφορετικών σημαιών κάτω από τις οποίες πλέουν τα πλοία. Για αυτόν τον λόγο υπάρχει το κύριο κυβερνητικό σώμα της ναυτιλίας, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organisation - IMO), ο οποίος ρυθμίζει σε μεγάλο βαθμό τη συμμόρφωση των εταιρειών με τα περιβαλλοντικά και κοινωνικά πρότυπα.

Καθώς, οι κυβερνήσεις και οι διεθνείς οργανισμοί έχουν θεσπίσει αυστηρούς κανονισμούς στον τομέα της ναυτιλίας, κυρίως σε θέματα ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος, μεγάλος αριθμός εταιρειών θεωρεί πως εφόσον εφαρμόζει τη σχετική νομοθεσία, δεν χρειάζεται να λάβει περαιτέρω μέτρα. Η συμμόρφωση, όμως, με τους κανονισμούς θα πρέπει να αποτελεί την ελάχιστη προϋπόθεση. Ωστόσο, πέραν αυτής πρέπει να αναλογιστούμε τον συνολικό αντίκτυπο της Κλιματικής Αλλαγής, τις εκπομπές αερίων στην ατμόσφαιρα, τις εκκενώσεις στο νερό, τη διαχείριση αποβλήτων, την ανακύκλωση, όπως, επίσης, και την επείγουσα ανταπόκριση σε περιπτώσεις μόλυνσης.

Επικρατεί, γενικά, η άποψη ότι η λειτουργία ενός πλοίου δεν αφορά μόνο την απόκτηση της κατάλληλης γνώσης του εξοπλισμού του πλοίου και των συστημάτων του, αλλά ότι αυτή η γνώση πρέπει να χρησιμοποιείται με ορθό τρόπο, λαμβάνοντας υπόψη ζητήματα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας, ώστε να αποσκοπούν σε μακροπρόθεσμα οφέλη.

Για να υπάρχει μια ασφαλή, βιώσιμη και υπεύθυνη επιχείρηση, χρειάζεται η απαραίτητη τεχνολογία, την οποία θα χειρίζονται οι κατάλληλοι άνθρωποι, στο κατάλληλο περιβάλλον. Η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη αποτελεί το κομμάτι που διασφαλίζει ότι αυτοί οι παράγοντες-κλειδιά συνδέονται μεταξύ τους και παραμένουν σε αρμονική επαφή.

Η επιχειρησιακή ηθική γίνεται πιο σημαντική στις εταιρείες εκείνες που επιτηρούνται από τις αρμόδιες ρυθμιστικές αρχές. Επίσης, είναι αναγκαίο να αναλογίζονται και ευρύτερα κοινωνικά θέματα, όπως είναι η διασφάλιση των

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

ανθρωπίνων δικαιωμάτων, οι γηραιοί πληθυσμοί, η φτώχεια, η ανάκαμψη έπειτα από καταστροφή.

Από την άλλη πλευρά, αξίζει να σημειωθεί πως οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν ευνοούνται στον βαθμό που ευνοούνται οι βιομηχανικές επιχειρήσεις, από τα οφέλη της ΕΚΕ, καθώς δεν συνδέονται άμεσα με κάποιο προϊόν. Συγκεκριμένα, πέραν από τις επιβατικές ναυτιλιακές εταιρείες (όπως η προαναφερθείσα ΑΤΤΙCΑ GROUΡ), οι υπόλοιπες δεν έχουν την ανάγκη να αυξήσουν την αξία του brand στην αγορά και κατά συνέπεια την εμπιστοσύνη και την αφοσίωση του κοινού. Αυτό σημαίνει ότι στην ουσία, το οικονομικό κέρδος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, που στηρίζουν την εταιρική κοινωνική ευθύνη, δεν είναι αξιόλογο.

Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια, υπάρχει αρκετά μεγάλη πρόοδος, αναφορικά με την κοινωνική υπευθυνότητα από την πλευρά των ναυτιλιακών εταιρειών. Υπό το πρίσμα της οικονομικής κρίσης, της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας, των μεγαλύτερων απαιτήσεων και προσδοκιών της βιομηχανίας, η Εταιρική Κοινωνική Ευθύνη είναι ένα ζήτημα μείζονος σημασίας, το οποίο οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μπορούν πλέον να αγνοούν. Οι πελάτες, οι χρηματοδότες και οι ρυθμιστικές αρχές ζητούν πλέον μεγαλύτερη διαφάνεια των κοινωνικών και περιβαλλοντικών επιδόσεων.

Συμπεραίνοντας, η εταιρική κοινωνική ευθύνη, στον τομέα της ναυτιλίας, βρίσκεται ακόμα στα αρχικά στάδια ανάπτυξης. Το φιλανθρωπικό έργο των ναυτιλιακών εταιρειών, το οποίο είναι αρκετά μεγάλο, από πολλούς επιστήμονες αμφισβητείται, αναφορικά με τα κίνητρα που οδηγούν στην ανάπτυξή του και το κατά πόσο αυτό το έργο θεωρείται εταιρική κοινωνική ευθύνη. Το συμπέρασμα που απορρέει από τη μελέτη της εταιρικής κοινωνικής ευθύνης στο πεδίο της ελληνικής ναυτιλίας είναι πως υπάρχει μία γενικότερη αύξηση των κοινωνικών δράσεων από πλευράς εταιρειών, οι οποίες εστιάζουν κυρίως στην προστασία του περιβάλλοντος, την προαναφερθείσα φιλανθρωπική δράση καθώς και σε υπεύθυνες εταιρικές πρακτικές. Παρόλα αυτά, βρισκόμαστε ακόμα στην αρχή και ο δρόμος είναι αρκετά μακρύς για να μπορέσουμε να πούμε ότι υφίσταται ουσιαστικά εταιρική κοινωνική ευθύνη στον τομέα της ναυτιλίας.







## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

[D%CE%BF-%CF%84%CE%B7%CF%82-](#)

[%CE%B5%CF%84%CE%B1%CE%B9%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%AE/](#),

προσπελάστηκε στις 10 Νοεμβρίου 2022)

- Η σημασία της Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης (ΕΚΕ) για τις επιχειρήσεις: (Διαθέσιμο on line: [https://economytoday.sigmalive.com/arthrografia/139\\_i-simasia-tis-etairikis-koinonikis-eythynis-eke-gia-tis-epiheiriseis](https://economytoday.sigmalive.com/arthrografia/139_i-simasia-tis-etairikis-koinonikis-eythynis-eke-gia-tis-epiheiriseis), προσπελάστηκε στις 19/11/2022)
- Attica:Χορηγός του προγράμματος «Άγωνα Γόνιμη Γραμμή», (10 Απριλίου 2014), Euro2day: (Διαθέσιμο on line: <https://www.euro2day.gr/news/enterprises/article/1203278/attica-horhgos-toy-programmatos-agonh-grammh.html>, προσπελάστηκε στις 23 Δεκεμβρίου 2022)
- Ρύπανση από τα πλοία – ΕΛΙΝΥΑΕ. (Διαθέσιμο on line: <https://www.elinyae.gr/index.php/lexeis-kleidia/ryransi-apo-ta-ploia>, προσπελάστηκε στις 19 Φεβρουαρίου 2023).
- Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών: Η στρατηγική σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας για την Ελλάδα, την Ε.Ε. και τον κόσμο: (Διαθέσιμο on line: <https://ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2022/the-strategic-importance-of-greek-shipping-for-greece-the-eu-and-the-world/>
- Θανόπουλος, Γιάννης Ν., 1948, Αθήνα: Interbooks, c2003. Επιχειρηματική ηθική και δεοντολογία
- Ίδρυμα Βασίλη και Ελίζας Γουλανδρή: (Διαθέσιμο on line: <https://goulandris.gr/el/about/begoulandrisfoundation>, προσπελάστηκε στις 23 Δεκεμβρίου 2022)
- Κατερίνα Κατσούλη, CSR & Sustainability Director, Grant Thornton. (24 Μαρτίου 2015) Ποιες είναι οι πιο δημοφιλείς πρακτικές Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης(Τεύχος 14): (Διαθέσιμο on line: <https://www.accountancygreece.gr/%cf%80%ce%bf%ce%b9%ce%b5%cf%82-%ce%b5%ce%af%ce%bd%ce%b1%ce%b9-%ce%bf%ce%b9-%cf%80%ce%b9%ce%bf-%ce%b4%ce%b7%ce%bc%ce%bf%cf%86%ce%b9%ce%bb%ce%b5%ce%af%cf%82-%cf%80%cf%81%ce%b1%ce%ba%cf%84%ce%b9%ce%ba/>, προσπελάστηκε στις 19/11/2022)
- Κοινωφελές Ίδρυμα Ωνάση: (Διαθέσιμο on line: <https://www.onassis.org/el/foundation/onassis-foundation>, προσπελάστηκε στις 23 Δεκεμβρίου 2022)
- Κέντρο Πολιτισμού Ίδρυμα Σταύρος Νιάρχος: (Διαθέσιμο on line: <https://www.snfcc.org/idryma-stayros-niarhos>, προσπελάστηκε στις 24 Δεκεμβρίου 2022)
- Πολύπλευρο κοινωφελές έργο από την κοινότητα της ναυτιλίας, (Ηλίας Μπέλλος 6/3/2021), Η ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ: (Διαθέσιμο on line: <https://www.kathimerini.gr/economy/561286810/polypleyro-koinofeles-ergo-apo-tin-koinotita-tis-navtilias/>, προσπελάστηκε στις 23 Δεκεμβρίου 2022)

## Ρόλος ΕΚΕ στην ελληνική ναυτιλία και η σχέση της με ζητήματα θαλάσσιας ρύπανσης

- ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ’ ΑΡΙΘΜ 119 ΦΕΚ Α ’188/8.9.2014, [kodiko.gr](http://kodiko.gr). (Διαθέσιμο on line: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/357547>, προσπελάστηκε στις 19 Φεβρουαρίου 2023).
- 
- Νόμος 1269/1982 – ΦΕΚ Α 89/21.07.1982, [kodiko.gr](http://kodiko.gr). (Διαθέσιμο on line: <https://www.kodiko.gr/nomothesia/document/288686>, προσπελάστηκε στις 19 Φεβρουαρίου 2023).
- Έρχεται νόμος για το de-bunkering – [maritimes.gr](http://maritimes.gr): (Διαθέσιμο on line: <https://www.maritimes.gr/el/nautilia/39817-erchetai-nomos-gia-to-de-bunkering>, προσπελάστηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2022)
- Τσάκος: Πολιτική προστασία περιβάλλοντος: (Διαθέσιμο on line: <https://www.tsakoshellas.gr/corporate-responsibility/environmental-protection-policy/>, προσπελάστηκε στις 26 Δεκεμβρίου 2022)

## Ξενόγλωσση:

- Elisabeth Garriga & Domènec Melé (2004). Corporate Social Responsibility Theories: Mapping the Territory. *Journal of Business Ethics* volume 53, 51–71
- International Maritime Organization (IMO). International Convention for the prevention of pollution from ships (MARPOL): (Διαθέσιμο on line: [https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-\(MARPOL\).aspx](https://www.imo.org/en/about/Conventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-(MARPOL).aspx), προσπελάστηκε στις 19 Φεβρουαρίου 2023).
- Schwartz, C. A. B., & Carroll, A. B. (2003). Corporate social responsibility: a three-domain approach. *Business Ethics Quarterly*, 13(4), 503-530.
- Windsor, D. (2006). Corporate social responsibility: Three key approaches. *Journal of management studies*, 43 (1), 93-114
- Hamad Bakar Hamad, University of Greenwich – London, England, Corporate Social Responsibility (CSR) in the Shipping Industry: A Disturbing Mechanism Between Maritime Security Needs and Seafarers’ Welfare, 3 (1), 01 – 13

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΙΝΑΚΩΝ -ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

### Κατάλογος Πινάκων

1. Πίνακας 3.1: Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης, σελίδα 25.

### Κατάλογος Διαγραμμάτων

1. Διάγραμμα 1.1: Η σχέση μεταξύ περιβάλλοντος και λειτουργίας επιχείρησης, σελίδα 9.
2. Διάγραμμα 1.2: Οι 3 πυλώνες της ΕΚΕ, σελίδα 10.
3. Διάγραμμα 3.2: Foreign Exchange Earnings of Greece, σελίδα 24.