



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΓΕΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΤΟΥ
ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΚΑΙ Η ΕΙΔΙΚΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ
ΠΑΡΑΝΟΜΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ P&I CLUBS (UK P&I
CLUB, SWEDISH CLUB)

Κάρλου Νικολίτσα (MN13037)

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς, Μάιος 2018

Δήλωση Αυθεντικότητας/ζητήματα Copyright

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

«Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την 1ΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

Σαμιώτης Γεώργιος (επιβλέπων)

Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

Βλάχος Γεώργιος

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το τμήμα Ναυτιλικών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Σαμιώτη Γεώργιο, για τη βοήθεια και τη συμβολή του κατά την περίοδο συγγραφής της παρούσας μελέτης.

Ευχαριστίες και στα άλλα δύο μέλη της Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής, κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο και κ. Βλάχο Γεώργιο, για τη συμμετοχή τους.

Τέλος, ευχαριστώ θερμά την οικογένειά μου για την ηθική και υλική υποστήριξη τόσο κατά τη διάρκεια των σπουδών μου όσο για και για την εκπόνηση της παρούσας διπλωματική εργασίας.

Περίληψη

Το ανθρώπινο στοιχείο είναι παρόν σε κάθε μέρος της ναυτιλίας· όχι μόνο παρόν αλλά ίσως και ταυτισμένο με αυτή. Στην παρούσα μελέτη θα εξεταστεί η προστασία, η φροντίδα και η σημασία που παρέχονται στον άνθρωπο ως αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας. Εν προκειμένω, ο άνθρωπος ιδώνεται ως μέλος του πληρώματος ενός πλοίου και ως λαθρεπιβάτης πάνω σε ένα πλοίο. Το πρώτο στάδιο που εξετάζεται σε σχέση με την ασφάλεια της ανθρώπινης παρουσίας, είναι οι Διεθνείς Κανονισμοί. Ναυτιλιακές Συμβάσεις αναγνωρίζουν τα δικαιώματα του ανθρώπου, και υπό τους δύο προαναφερθέντες χαρακτηρισμούς του, την ανάγκη σωστής μεταχείρισης και φροντίδας κυρίως όσον αφορά στην ιατρική περίθαλψη. Το δεύτερο στάδιο που μελετάται είναι της έμμεσης φροντίδας που πηγάζει από τους ασφαλιστικούς φορείς των ίδιων των πλοιοκτητών, οι οποίοι είναι υπεύθυνοι για τους ανθρώπους επάνω στα πλοία τους, όποιοι κι αν είναι οι τελευταίοι και για όποιον λόγο κι αν βρίσκονται εκεί. Η ναυτιλία είναι ένας τομέας που δεν γνωρίζει σύνορα, έτσι και ο άνθρωπος που εντάσσεται στα πλαίσια αυτής, προστατεύεται από τους χωρίς σύνορα κανόνες.

Abstract

The human element exists in every part of the shipping industry; not only existing but most probably it is correlated to it. In the present study the care and the importance that are provided to humans, being an integral part of the shipping industry, are examined. Herein, the human takes the below two meanings; the one of a crew member on board a vessel and the one of a stowaway. The first part of the study with regards to human safety refers to the International Regulations. The various Shipping Conventions identify human rights, to be treated properly and taken care of when medical issues occur, regardless of their status; crew member or stowaway. The second part of the study refers to the indirect care the humans receive through the ship owners' insurers; ship owners nonetheless are by all means responsible for the people on board the vessels they own or manage. Shipping is an industry with no concrete borders so humans who are part of it are protected by the international laws.

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

Κεφάλαιο I

CBA – Collective Bargaining Agreement

G.t. – Gross Tons

ILO – International Labour Organization

ITF – International Transport Workers’ Federation

ISF – International Shipping Federation

MARPOL – International Convention for the Prevention of Marine Pollution

MLC – Maritime Labour Convention

P&I Clubs – Protections and Indemnity Clubs

SOLAS – International Convention for the Safety of Life at Sea

STCW – International Convention on Standards of Trainings, Certification and Watchkeeping for Seafarers

WHO – World Health Organization

Κεφάλαιο II

OHE – Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

FAL Convention – Convention on Facilitation of International Maritime Traffic

IMO – International Maritime Organization

UNHCR – United Nations High Commissioner for Refugees

Κεφάλαιο III

GXL – General Excess Loss

IGA – International Group Agreement

MIA 1906 – Marine Insurance Act 1906

OPA – US Oil Pollution Act

PEME – Pre-Employment Medical Examination

Κεφάλαιο IV

CVD – Cardiovascular Disease

FD&D – Freight Demurrage and Defense

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	<i>Σελίδα</i>
Εισαγωγή	1
1. Κεφάλαιο Πρώτο	
Δικαιώματα στη Ναυτική Εργασία	6
1.1 Διεθνείς Συμβάσεις για τη ναυτική ζωή τον 20 ^ο αιώνα	8
1.2 Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία: Χαρακτηριστικά, Δομή, Προϋποθέσεις	12
1.3 Κοινωνική Ασφάλιση και Ιατρική Μέριμνα κατά τη ναυτική εργασία	14
1.3.1 Στάδιο της Πρόληψης	16
1.3.2 Στάδιο της Φροντίδας	20
1.4 Πρόσθετοι φορείς ασφάλισης της ναυτικής εργασίας	23
2. Κεφάλαιο Δεύτερο	
Λαθρεπιβάτες σε πλοίο – Δικαιώματα και Διαχείριση	26
2.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών	28
2.1.1 Κατοχύρωση των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων	28
2.1.2 Διεθνείς Διατάξεις για τους Πρόσφυγες	29
2.2 Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κίνηση	31
2.2.1 Σκοπός, Συνθήκες Δημιουργίας, Χαρακτηριστικά	31
2.2.2 Διαχείριση Λαθρεπιβατών	33
2.2.3 Τελευταία Αναθεώρηση	38
2.3 Σημείωμα για τους λαθρεπιβάτες – αιτούντες ασύλου	40
3. Κεφάλαιο Τρίτο	
Φορείς Ασφαλιστικής Κάλυψης των Πλοιοκλήτων	43
3.1 Ιστορική Αναδρομή στη δημιουργία και την εξέλιξη των ενώσεων υπεράσπισης και αποζημίωσης	44
3.2 Χαρακτηριστικά και τρόπος λειτουργίας των ενώσεων	47
3.3 Ο Διεθνής Οργανισμός ενώσεων υπεράσπισης και αποζημίωσης – International Group of P&I Clubs	49
3.4 Εναλλακτικοί τρόποι ασφάλισης των πλοιοκλήτων	53
3.5 Ασφαλιστικές Ενώσεις και Ανθρώπινος Παράγοντας	54

4. Κεφάλαιο Τέταρτο	
Swedish Club, UK P&I Club – Περιπτώσεις Μελέτης	58
4.1 Περιγραφή των Swedish Club και UK P&I Club	59
4.1.1 Ιστορική Αναδρομή και Γενικά Στοιχεία του Swedish Club	59
4.1.2 Ιστορική Αναδρομή και Γενικά Στοιχεία του UK P&I Club	60
4.2 Πολιτική και Κανόνες για την Ευθύνη απέναντι σε Τρίτους	61
4.2.1 Ευθύνη προς Ναυτικούς	61
4.2.2 Ευθύνη προς Λαθρεπιβάτες	65
4.3 Περιπτώσεις Μελέτης	68
4.3.1 Πλήρωμα	68
4.3.2 Λαθρεπιβάτες	70
Συμπεράσματα	73
Βιβλιογραφία	75

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τα βασικά κομμάτια αυτού που ονομάζουμε ναυτιλία είναι η παρουσία και η συμβολή του ανθρώπου σε αυτή κατά τη διάρκεια αλλά και για την πραγματοποίηση κάθε θαλάσσιου ταξιδιού και φυσικά το μέσον, το πλοίο.

Το ανθρώπινο στοιχείο είναι πάντοτε παρόν με διάφορους τρόπους· από τα άτομα που επανδρώνουν ένα πλοίο, τους ανθρώπους που εργάζονται περιστασιακά για λογαριασμό ενός πλοίου (πχ. σε περιπτώσεις συντήρησης) μέχρι και τους επιβάτες (νόμιμους ή παράνομους) πάνω σε αυτό. Εφόσον το ανθρώπινο στοιχείο είναι πάντα παρόν θα πρέπει να υπάρχει, όπως και γίνεται, μέριμνα για τη ασφάλεια, τον καλό τρόπο ζωής και μεταχείρισής του, την ασφάλιση και αποζημίωσή του απέναντι σε όποιον κίνδυνο βρεθεί. Υπάρχουν πια πολλοί Διεθνείς Κανονισμοί που θέτουν τις βασικές πρακτικές και κατοχυρώνουν τα βασικά δικαιώματα και υποχρεώσεις για τις διάφορες πτυχές της ανθρώπινης παρουσίας σε ένα πλοίο· από τα ελάχιστες προϋποθέσεις για την κατασκευή ενός πλοίου ασφαλούς για τη ζωή ενός ανθρώπου πάνω σε αυτό μέχρι τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών και την επαγγελματική πιστοποίησή τους.

Το σημείο εκείνο που αποτέλεσε την αφετηρία και έφερε στο προσκήνιο την ανάγκη ύπαρξης κατοχυρωμένων και απαράβατων πρακτικών για την ασφάλεια την ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα είναι το ναυάγιο του επιβατηγού υπερωκεάνιου “RMS Titanic” το 1912. Ο θάνατος περισσότερων από χιλίων πεντακοσίων (1500) ατόμων, πάνω από τα 2/3 του συνολικού αριθμού των επιβατών του, στάθηκε το γεγονός που ταρακούνησε τον τότε δυτικό κόσμο να πάρει καθοριστικά μέτρα για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα. Το 1914 λοιπόν γίνεται η υιοθέτηση της πρώτης έκδοσης της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS). Η τελευταία και πιο πρόσφατη Αναθεώρηση της Σύμβασης έγινε το 1974, έχοντας προηγηθεί εκείνες του 1929, 1948 και 1960.

Η SOLAS θεωρείται έως σήμερα η σημαντικότερη από τις Διεθνείς Συμβάσεις σχετικά με την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Αποτελείται από δεκατέσσερα (14) κεφάλαια και έχει ως βασικό στόχο να θέσει τα ελάχιστα απαιτούμενα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων πάντα με κύριο γνώμονα την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής. Ζητήματα όπως η κατασκευή και η σταθερότητα του πλοίου, η προστασία από την πυρκαγιά με βάση τον κατασκευαστικό διαχωρισμό του πλοίου και τον εξοπλισμό του, τα σωστικά μέσα που υπάρχουν (ατομικά σωσίβια και σωσίβιες λέμβοι), το σύστημα των ραδιοεπικοινωνιών σε περίπτωση

ανάγκης είναι απλά κάποια από τα θέματα που θίγει και κατοχυρώνει η SOLAS. Πολύ πριν λοιπόν και πάνω από όλες τις Συμβάσεις που σχετίζονται με τον ανθρώπινο παράγοντα στη ναυτιλία και αναφέρονται στην παρούσα εργασία, βρίσκεται η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα.

Το μέσο της θαλάσσιας μεταφοράς, το πλοίο, αποτελεί με τη σειρά του το άλλο βασικό κομμάτι της ναυτιλίας. Είναι ένα όργανο που φέρει κέρδη στον ιδιοκτήτη του, τον πλοιοκτήτη, αλλά και υποχρεώσεις. Η ασφάλιση του πλοίου, είτε ως κατασκευής και εξοπλισμού είτε ως φορτίου, απασχόλησε τους ανθρώπους που σχετίζονταν με τη θαλάσσια μεταφορά από τα πρώτα κιόλας χρόνια του εμπορίου, δηλαδή σε χρονολογίες π.Χ. Τότε βέβαια εκείνο που ασφαλιζόταν ήταν μόνο το φορτίο με απλές μεθόδους, με την πάροδο των ετών όμως οι ανάγκες αυξήθηκαν και η ασφάλιση έφτασε να περιλαμβάνει ολόκληρο το πλοίο ως κατασκευή και τη μέριμνα για το πλήρωμά του, με διαφορετικές παραμέτρους ασφάλισης πια.

Η ναυτασφάλιση λοιπόν, μετά από μία μεγάλη ιστορία αλλαγών όπως θα αναφερθεί σε κεφάλαιο της παρούσας μελέτης, έχει πάρει πια από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα μία σταθερή μορφή, εκείνη της ύπαρξης ασφαλιστικών οργανισμών για τους πλοιοκτήτες, συγκροτημένους από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες, καλύπτοντας όλες τις ανάγκες που μπορεί να προκύψουν, από ζητήματα κατασκευής, φορτίου έως και ευθύνες του πλοιοκτήτη προς τρίτους όπως τα πληρώματα. Το πλοίο αποτελεί έναν οργανισμό με έμψυχα και άψυχα κομμάτια για τα οποία όμως υπάρχει μέριμνα και φροντίδα στο σύνολό τους.

Η συγκεκριμένη μελέτη εξετάζει το έμψυχο – ανθρώπινο στοιχείο του πλοίου και το πως αυτό προστατεύεται. Το ανθρώπινο στοιχείο εν προκειμένω αναφέρεται στο πλήρωμα του πλοίου και στους παρανόμως επιβαίνοντες σε αυτό που μπορεί να βρεθούν. Αυτή η προστασία, αυτή η εξασφάλιση των δικαιωμάτων και της σωστής διαχείρισης των ανθρώπων πηγάζει σε πρώτο στάδιο από Διεθνείς Κανονισμούς και σε δεύτερο και έμμεσο στάδιο από την κάλυψη των πλοιοκτητών σε περίπτωση ευθύνης των τελευταίων απέναντι στους πρώτους. Όταν ο ασφαλιστικός φορέας του πλοιοκτήτη καλύπτει αυτόν, το οικονομικό και κοινωνικό κύρος του, έμμεσα καλύπτει και τα δικαιώματα των ανθρώπων όπως αυτά έχουν καθοριστεί· οι ασφαλιστικοί φορείς των πλοιοκτητών έχουν δομήσει τους δικούς τους κανόνες για τις περιπτώσεις που ο πλοιοκτήτης καταστεί υπεύθυνος απέναντι στο ανθρώπινο στοιχείο με βάση τους Διεθνείς Κανονισμούς.

Σκοπός της εργασίας είναι να καταπιάνει εν γένει την αναγνώριση και τη μέριμνα για το ανθρώπινο στοιχείο επάνω στο πλοίο και το πως, απέναντι στην προσβολή αυτού (του ανθρώπινου στοιχείου) ή εξαιτίας αυτού, ο πλοιοκτήτης μπορεί να σταθεί στο ύψος του με βάση τις Διατάξεις, τα ανθρώπινα δικαιώματα και βέβαια τη δική του οικονομική εξασφάλιση και διατήρηση του κύρους του.

Προτού γίνει αναφορά στη μέθοδο συγγραφής της παρούσας μελέτης, στα εργαλεία της και στον επιμέρους διαχωρισμό της σε ενότητες, κρίνεται σωστό σε αυτό το σημείο να γίνει μία μικρή αναφορά στην έννοια της κυριαρχίας, στη σημασία της δικαιοδοσίας και επικράτησης νομοθεσιών και κανονισμών στα κράτη σχετικά με τη θάλασσα. Η έννοια της εδαφικότητας, της νόμιμης κατοχής και κυριαρχίας καθορισμένων εδαφών, αποτελεί τη βασική έννοια πάνω στην οποία το κράτος μπορεί να επιβάλλει εντός των συνόρων του τους δικούς του θεσμούς και κανόνες. Το κράτος, με άλλα λόγια, έχει απόλυτη και νόμιμη κυριαρχία εντός των εδαφικών συνόρων του. Παρ' ολ' αυτά, καταστάσεις και παράγοντες που δεν μπορούν από τη φύση τους να εγκλωβιστούν εντός εδαφικών συνόρων, όπως η πνευματική ιδιοκτησία, ξεφεύγουν από τα όρια του κράτους και εντάσσονται σε ένα ευρύτερο πλαίσιο νομίμως εξασφαλισμένο. Παρόμοια είναι η περίπτωση της ναυτιλίας. Η ναυτιλία, το εμπόριο δεν γνωρίζουν εδαφικά σύνορα επομένως ούτε και εδαφικές κυριαρχίες. Η θάλασσα αποτελεί παγκόσμια κληρονομιά και γι' αυτό απαιτείται από όλα τα κράτη να βρίσκονται σε σύμπνοια και να ακολουθούν απαραβάτα τις θαλάσσιες νομοθεσίες. Σε αυτό το πλαίσιο, οτιδήποτε έχει να κάνει με τη ναυτιλία, όπως ενδιαφέρει εν προκειμένω το ανθρώπινο στοιχείο, ορίζεται και διέπεται επίσης από τους Διεθνείς Κανονισμούς της θάλασσας που υπάρχουν.

Περνώντας τώρα στη διαδικασία συγγραφής της εργασίας, πρέπει να αναφερθεί ότι η εργασία βασίζεται σε πρωτογενείς πηγές, όπως είναι τα κείμενα Διεθνών Συμβάσεων, και σε βιβλιογραφικές πηγές όπως πανεπιστημιακές μελέτες και συγγράμματα, πρακτικά συνεδρίων, επιστημονικά περιοδικά, αναφορές από ασφαλιστικούς φορείς και στοιχεία από σχετικούς Διεθνείς Οργανισμούς. Οι αναφερθείσες πηγές βρίσκονται είτε σε έντυπη είτε σε ηλεκτρονική μορφή. Η μελέτη έχει χωριστεί σε δύο μέρη και αποτελείται από τέσσερις ενότητες. Το πρώτο μέρος αφορά στη μέριμνα για το πλήρωμα και τους λαθρεπιβάτες πάνω σε πλοίο εξετάζοντας τους Διεθνείς Κανονισμούς – οι δύο πρώτες ενότητες της εργασίας. Το δεύτερο μέρος αφορά στους ασφαλιστικούς φορείς των πλοιοκτητών και στον τρόπο με τον οποίο καλύπτονται οι πλοιοκτήτες σε περιπτώσεις ευθύνης απέναντι στο ανθρώπινο στοιχείο (πλήρωμα,

λαθρεπιβάτες) ενώ συνακόλουθα τα δικαιώματα των τελευταίων δεν καταπατώνται – οι δύο τελευταίες ενότητες της εργασίας.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται λόγος στη μέριμνα που υπάρχει για τα πληρώματα των πλοίων βάσει της MLC που είναι η κυρίαρχη Σύμβαση για τη ναυτική εργασία πάνω σε πλοίο. Προηγείται μία αναφορά σε προγενέστερους κανονισμούς σχετικούς με τη ναυτική εργασία, η καρδιά όμως του κεφαλαίου είναι η κοινωνική μέριμνα και η ιατρική ασφάλιση μέσω της MLC. Καταδεικνύεται έτσι η διαχείριση του ανθρώπινου στοιχείου που έχει άμεση σχέση εργασίας με τον οργανισμό πλοίο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο τίθεται το ζήτημα των λαθρεπιβατών, των ατόμων που έχουν επιβιβαστεί σε ένα πλοίο εν αγνοία του πληρώματος και χωρίς να έχουν νόμιμο λόγο ύπαρξης πάνω σε αυτό. Στα πλαίσια αυτών των περιπτώσεων υπάρχει μία σχετική ναυτιλιακή Σύμβαση, η FAL Convention, ο τρόπος διαχείρισης όμως αυτών των ανθρώπων βασίζεται στις αρχές της Διακήρυξης των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων. Μνεία γίνεται λοιπόν σε αυτές τις δύο παραμέτρους ούτως ώστε να γίνει κατανοητό πως η ναυτιλία έχει προσαρμόσει την πολιτική της για τη διαχείριση αυτών των ανθρώπων, με τις παγκόσμιες επιταγές.

Το τρίτο κεφάλαιο πραγματεύεται το μέσο ασφαλιστικής κάλυψης των πλοιοκτητών απέναντι σε τρίτους, τα Protection and Indemnity Clubs. Γίνεται ιστορική αναδρομή στο θεσμό, περιγραφή του τρόπου σύστασης και λειτουργίας τους σήμερα και τέλος αναφέρεται περιληπτικά ο τρόπος διαχείρισης των ευθυνών με τις οποίες έρχονται αντιμέτωποι οι πλοιοκτήτες, μέσω του ασφαλιστικού φορέα οι περιπτώσεις που εξετάζονται είναι τα ιατρικά περιστατικά μέλους του πληρώματος ή η ανεύρεση λαθρεπιβατών πάνω στο πλοίο. Διαμορφώνεται έτσι μία πιο συγκροτημένη εικόνα της ασφάλισης του ανθρώπινου στοιχείου στο θαλάσσιο περιβάλλον.

Το τελευταίο κεφάλαιο επικεντρώνεται στις δύο ασφαλιστικές ενώσεις που επιλέχθηκαν να εξεταστούν, το Swedish Club και το UK P&I Club. Ο λόγος που επιλέχθηκαν αυτές οι ενώσεις είναι διότι πρόκειται για τις μεγαλύτερες σε κάλυψη «τονάζ» και παλαιότερες χρονολογικά, επομένως μπορούν να παρέχουν περισσότερα στοιχεία και περιπτώσεις μελέτης προς αναφορά. Μετά την εκθείαση γενικών στοιχείων για τους δύο φορείς, περιγράφονται πραγματικές περιπτώσεις ευθύνης με τις οποίες έχουν έρθει αντιμέτωποι. Με αυτόν τον τρόπο ο αναγνώστης ενημερώνεται για την επί του πρακτέου διαχείριση των περιπτώσεων ευθύνης που

αναφέρονται. Η εικόνα πια ολοκληρώνεται και ο αναγνώστης αποκτά μία σφαιρική άποψη για τη μέριμνα του ανθρώπινου στοιχείου πάνω στο πλοίο.

Η παρούσα μελέτη προσπαθεί να καλύψει και να εξετάσει όσες περισσότερες παραμέτρους σχετίζονται με την ασφάλεια και την ασφάλιση των πληρωμάτων αλλά και των λαθρεπιβατών που βρίσκονται πάνω σε πλοία. Όλα αποτελούν κρίκους της ίδιας αλυσίδας. Το ανθρώπινο στοιχείο είναι το πιο σημαντικό και παράλληλα το πιο ευάλωτο κομμάτι της ναυτιλίας στο οποίο όμως άργησε να δοθεί η πρέπουσα σημασία. Σήμερα οι Διεθνείς Κανονισμοί είναι πολλοί και δυνατοί, η παγκόσμια κοινοότητα είναι αφυπνισμένη και ενεργή με απώτερο σκοπό την παροχή μεγαλύτερης ασφάλειας και προστασίας στον άνθρωπο.

1. ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Παρόλο που η ιστορία της ναυτιλίας χάνεται στα βάθη της ίδιας της ανθρώπινης ιστορίας, μόλις τον προηγούμενο αιώνα υπήρξε μέριμνα για την γραπτή δήλωση, περιγραφή και κατοχύρωση των δικαιωμάτων και υποχρεώσεων των ναυτικών. Κατά τη διάρκεια του 20^{ου} αιώνα, μπορεί κανείς να βρει ποικίλες Διατάξεις που τέθηκαν σε ισχύ και αφορούσαν διαφορετικές εκφάνσεις της ναυτικής ζωής. Μόλις όμως στις αρχές του 21^{ου} αιώνα, και ειδικότερα το 2006, συγκροτήθηκε η πιο ολοκληρωμένη και συγκεντρωτική Σύμβαση για τη ναυτική εργασία, ισχύουσα με απαράβατους όρους σε όσα κράτη την έχουν αποδεχτεί και όχι μόνο, η Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (MLC) η οποία τέθηκε σε ισχύ τον Αύγουστο του 2013.

Η ίδια η φύση της εργασίας των ναυτικών έκανε ακόμη πιο επιτακτική την ανάγκη αυτοί οι άνθρωποι να καλύπτονται από ένα ολοκληρωμένο νομικό εργαλείο έτσι ώστε να γίνει εφικτή η «δίκαιη παγκοσμιοποίηση»¹ (fair globalization) σύμφωνα με τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Αυτή η πρωτοβουλία από πλευράς του ILO να συγκροτήσει την MLC χρειάστηκε αρκετά χρόνια και αρκετές συναντήσεις μέχρι να διαμορφωθεί ένα ολοκληρωμένο κείμενο – πάνω από πέντε χρόνια συνεργασίας ανάμεσα στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (ITF) και τη Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (ISF) – και ακόμη έξι χρόνια ώστε να επικυρωθεί και να τεθεί σε ισχύ. Ποιο το αποτέλεσμα της πολυετούς προσπάθειας; Πρώτον, η αναγνώριση της ιδιαίτερης φύσης του επαγγέλματος του ναυτικού και η δίκαιη αντιμετώπισή του ως εργαζομένου του κόσμου. Δεύτερον, η ανάδειξη του τι μπορεί να επιφέρει η σωστή συνεργασία ανάμεσα στα τρία διαφορετικά μέλη που απαρτίζουν τον ILO (Τριμερής Επιτροπή – Tripartite Committee)²

¹ Η «δίκαιη παγκοσμιοποίηση» (fair globalization) περιλαμβάνει τέσσερις σταθερές: την εργασία που συνεισφέρει στην προσωπική ανέλιξη των ατόμων και στην πρόοδο των κοινωνιών, την κοινωνική προστασία ώστε να υπάρχουν ασφαλείς συνθήκες εργασίας και απολαβές για ένα καλό επίπεδο ζωής, τον κοινωνικό διάλογο ώστε οι νομοθεσίες και οι θεσμοί να βρίσκουν άμεσο αντίκρισμα στην κοινωνία και την αναγνώριση του βασικού δικαιώματος των εργαζομένων στη συγκρότηση συνδικάτων, ILO, “ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalization, adopted by the 97th International Labour Conference at Geneva 2008”, Switzerland, www.ilo.org

² Moira L. McConnell, Dominick Devlin, Cleopatra Doumbia-Henry, “The Maritime Labour Convention, 2006-A Legal Primer to an Emerging International Regime”, Leiden-Boston, 2011, σ.σ.90-91

δηλαδή τους εργαζομένους, τους εργοδότες και τα κράτη³ εν προκειμένω τους ναυτικούς, τους πλοιοκτήτες και τα κράτη.

Η MLC είναι εκείνη η Σύμβαση που αναφέρει ρητά και κατοχυρώνει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ναυτικών αλλά και των πλοιοκτητών απέναντι στους πρώτους. Ανεξάρτητα από τη θέση στην ιεραρχία που έχουν οι ναυτικοί, την εθνικότητα, το φύλο, τις θρησκευτικές και πολιτικές πεποιθήσεις τους³, οι κανονισμοί ισχύουν για όλους και τα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση είναι υποχρεωμένα να τους ακολουθούν. Μέσα σε αυτές τις Διατάξεις υπάρχει και η μνεία για την ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών που ενδιαφέρει εν προκειμένω.

Το συγκεκριμένο κεφάλαιο χωρίζεται σε τέσσερις ενότητες. Η πρώτη τιτλοφορείται «Διεθνείς Συμβάσεις για τη ναυτική ζωή τον 20^ο αιώνα» όπου γίνεται αναφορά σε ορισμένες από τις Συμβάσεις που προϋπήρξαν και ενσωματώνει η MLC στο τελικό κείμενό της. Ο κύριος σκοπός της πρώτης ενότητας είναι να αναδείξει την πορεία από την προαιρετική στη δεσμευτική υιοθέτηση των Συμβάσεων του ILO από τα κράτη-μέλη του και όχι μόνο. Ακολουθεί η ενότητα «Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία – Χαρακτηριστικά, Δομή, Προϋποθέσεις» όπου γίνεται αναφορά στο χαρακτήρα της MLC, στη δομή της, στις βασικές αρχές της και στον λόγο που το εκτιμώμενο χρονικό διάστημα για την επικύρωσή της τελικά ήταν μεγαλύτερο. Η τρίτη ενότητα, «Κοινωνική Ασφάλιση και Ιατρική Μέριμνα κατά τη ναυτική εργασία», είναι η καρδιά αυτού του κεφαλαίου αφού σε αυτή γίνεται ενδελεχής αναφορά στα ακριβή προβλεπόμενα στοιχεία από τη Σύμβαση σχετικά με τα ασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών. Έπειτα από τη σύντομη ανάδειξη των σχετικών Συμβάσεων για την ασφάλιση των ναυτικών πριν την MLC, η συγγραφέας παίρνει την πρωτοβουλία να διακρίνει σε αυτόν τον τομέα το στάδιο της πρόληψης και το στάδιο της φροντίδας. Η ενότητα έχει βασιστεί αποκλειστικά στα σχετικά αποσπάσματα της MLC με σκοπό την άμεση κατάδειξη των κανονισμών. Το τελευταίο μέρος του κεφαλαίου έχει τον τίτλο «Πρόσθετοι φορείς ασφάλισης της ναυτικής εργασίας» όπου παρουσιάζονται τα άλλα όργανα μέσω των οποίων εξασφαλίζονται τα ασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών, δηλαδή οι Συλλογικές Συμβάσεις και οι νομοθεσίες κάθε κράτους.

Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να καταδείξει με τον ακριβέστερο τρόπο τη λειτουργία της MLC η οποία κατοχυρώνει και εξυμνεί τον παγκόσμιο χαρακτήρα του

³ Η Σύμβαση δεν κάνει διαχωρισμούς ανάμεσα στους εργαζομένους στη θάλασσα³ όλοι είναι ναυτικοί με ίσα δικαιώματα

επαγγέλματος του ναυτικού. Με επίκεντρο τα ναυτικά ασφαλιστικά δικαιώματα, το πρώτο κεφάλαιο αποσκοπεί σε μία σωστή κατανόηση της διαχείρισης του ανθρώπινου στοιχείου επάνω σε ένα πλοίο.

1.1 Διεθνείς Συμβάσεις για τη ναυτική ζωή τον 20^ο αιώνα

Ποικίλες Συμβάσεις, προερχόμενες από τον ILO, είχαν τεθεί σε ισχύ πριν την MLC, καλύπτοντας διαφορετικές εκφάνσεις της ζωής των ναυτικών και η καθεμία με διαφορετικό βαθμό αποδοχής και τελικό αντίκτυπο. Ο δρόμος λοιπόν προς την MLC περιλαμβάνει Οδηγίες που καλύπτουν ζητήματα από την επιτρεπόμενη ηλικία εργασίας των ναυτικών μέχρι την παροχή κοινωνικής μέριμνας και είναι παράλληλα ο καλύτερος τρόπος θέασης και μελέτης των σταδίων εφαρμογής των Κανονισμών εν γένει. Το ποσοστό αποδοχής και αποτελεσμάτων κάθε Σύμβασης, δηλαδή η εφαρμογή της, εξαρτάται άμεσα από ποικίλους παράγοντες όπως το κατά πόσο τονίζεται η ανάγκη ενεργοποίησης των μηχανισμών της, τις προϋποθέσεις ενεργοποίησής της (πόσα και ποια κράτη-μέλη πρέπει να την προσυπογράψουν) και βέβαια το που εκτείνεται η ισχύς εκάστοτε Σύμβασης⁴ σε συγκεκριμένα κράτη-σημαίες ή στο σύνολό τους. Επομένως, η πορεία προς το συγκεντρωτικό αυτό εργαλείο που ονομάζεται MLC φανερώνει όχι μόνο τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ναυτικών αλλά και τα στάδια ενδυνάμωσης των θεσμών, που καθιστούν με αυτόν τον τρόπο τον ναυτικό έναν πολίτη του κόσμου.

Οι πρώτες Συμβάσεις που αναφέρονται σε πτυχές της ναυτικής ζωής έρχονται από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, με κύριο χαρακτηριστικό ότι δεν τονίζουν έντονα και ξεκάθαρα την επιτακτική ανάγκη οι μηχανισμοί που αναφέρουν να μπουν άμεσα σε εφαρμογή και να ακολουθούνται πιστά. Ένα απλό παράδειγμα έρχεται από τις αρχές της δεκαετίας του '20 όταν συγκροτείται η Σύμβαση για το ελάχιστο όριο ηλικίας για εργασία στη θάλασσα – Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7)⁴. Σύμφωνα με αυτή, παιδιά κάτω των δεκατεσσάρων ετών απαγορεύεται να εργάζονται πάνω σε πλοία, εκτός αν πρόκειται για πλοίο στο οποίο εργάζεται ολόκληρη και μόνη η οικογένειά του παιδιού (Άρθρο 2) και ότι το Άρθρο 2 δεν ισχύει όταν

⁴ Τα κείμενα των Συμβάσεων που αναφέρονται στην ενότητα «Ο δρόμος προς την MLC» μπορούν να βρεθούν στην επίσημη ιστοσελίδα του ILO, www.ilo.org. Στην παρούσα ενότητα έχει γίνει ελεύθερη μετάφραση κάποιων Κανονισμών ενώ για άλλους γίνεται παραπομπή στο αρχικό τους κείμενο.

πρόκειται για εκπαιδευτικό πλοίο όπου υπάρχει επιτήρηση της εργασίας των παιδιών από μία Δημόσια Αρχή (Άρθρο 3). Ακόμη αναφέρεται πως η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ μετά την υπογραφή της από δύο κράτη-μέλη του ILO και θα ισχύει μόνο για εκείνα τα κράτη που θα την υπογράψουν από την ημέρα της ενεργοποίησής της και μετά (Άρθρα 7 και 8)⁵.

Ακόμα όμως κι όταν οι Συμβάσεις αρχίζουν να γίνονται πιο συγκεκριμένες, λεπτομερείς και χρησιμοποιούν ένα πιο δυνατό λεξιλόγιο, παρόλο που η ανάγκη ενεργοποίησης αυτών γίνεται εμφανέστερη, οι περιορισμοί που επιβάλλουν και τα απαιτούμενα για την ενεργοποίησή τους δεν είναι πάλι δεσμευτικά και καθολικά. Η Minimum Age (Sea) Convention (Revised), 1936 (No. 38) χαρακτηρίζεται από ένα εντονότερα επιτακτικό ύφος ως προς τι καθίσταται ως Οδηγία και αλλάζει το όριο ηλικίας για την παιδική εργασία στα δεκαπέντε, με την εξαίρεση και πάλι της εργασίας σε πλοίο της οικογένειας. Ακόμη, αναφέρεται ρητά στο Άρθρο 2.2 πως παιδιά κάτω των δεκατεσσάρων ετών επιτρέπεται να εργαστούν μόνο σε εκπαιδευτικά πλοία αφού έχουν εκδοθεί κατάλληλα πιστοποιητικά από τις Αρχές ως προς αυτό, έχει ελεγχθεί και κριθεί κατάλληλη η υγεία και η φυσική κατάστασή τους και εφόσον η εργασία θα έχει άμεσο θετικό αντίκτυπο στο παιδί. Και πάλι όμως, παρά τις αλλαγές και τον σαφώς πιο περιοριστικό χαρακτήρα των Άρθρων, τα απαιτούμενα για την εφαρμογή τους παραμένουν τα ίδια: δύο κράτη-μέλη του ILO θα πρέπει να υπογράψουν για να τεθεί σε λειτουργία η Οδηγία και οι όροι της ισχύουν μόνο για όσα κράτη-μέλη θα την υπογράψουν από εκεί και πέρα.

Αφήνοντας πίσω τον «ελεύθερο χαρακτήρα» των πρώτων αυτών Οδηγιών του ILO, γίνεται κατανοητή σταδιακά μία αλλαγή στο ύφος τους το οποίο από μη περιοριστικό καθίσταται πιο σκληρό και επιβλητικό ενώ στο σύνολό τους απευθύνονται και εν τέλει εφαρμόζονται από το σύνολο των κρατών-μελών.

Το 1946, στο 28^ο Διεθνές Συνέδριο για την Εργασία (International Labour Conference), μία σειρά Συμβάσεων για ζητήματα της ναυτιλίας κάνει την πρωτοπορία σχετικά με τις

⁵ Minimum Age (Sea) Convention, 1920, Art. 7 “As soon as the ratifications of two Members of the International Labour Organisation have been registered with the International Labour Office, the Director-General of the International Labour Office shall so notify all the Members of the International Labour Organisation.”, Art. 8 “This Convention shall come into force at the date on which such notification is issued by the Director-General of the International Labour Office, but it shall then be binding only upon those Members which have registered their ratifications with the International Labour Office. Thereafter this Convention will come into force for any other Member at the date on which its ratification is registered with the International Labour Office.”

προϋποθέσεις θέτησή τους σε ισχύ καθώς απαιτούνταν πια η έγκρισή τους από ένα συγκεκριμένο σύνολο χωρών και η εκπροσώπηση, μέσω αυτού του συνόλου, ενός ορισμένου ελαχίστου παγκόσμιου «τονάζ». Δύο ενδεικτικά παραδείγματα είναι η Σύμβαση για την Τροφοδοσία των Πληρωμάτων των Πλοίων – Food and Catering (Ship’s Crews) Convention, 1946 (No.68) και η Σύμβαση για του Μισθούς και το Ωράριο Εργασίας στη Θάλασσα – Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946 (No.76). Στην πρώτη, γίνεται πλέον μία πιο αυστηρή αναφορά στην ποιότητα της τροφοδοσίας μέσα στα πλοία, με προσωπικό επισήμως καταρτισμένο ως προς αυτό και με ελέγχους για την πιστή εφαρμογή της Σύμβασης όπου πλέον εμπλέκονται εκτός από τους μηχανισμούς του κάθε κράτους-σημαία και οι συλλογικές συμβάσεις ανάμεσα σε εργοδότες και εργαζομένους. Στη δεύτερη αντίστοιχα αναφέρονται οι ελάχιστοι μισθοί και οι ώρες εργασίας και ξεκούρασης επάνω στο πλοίο, παράγοντες που άπτονται άμεσα της διαχείρισης του προσωπικού του πλοίου. Όσον αφορά στην πρωτοτυπία για την εφαρμογή τους, με βάση το Άρθρο 15.2 της Food and Catering (Ship’s Crews) Convention, 1946 και το άρθρο 26.2 της Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946, η εκάστοτε Σύμβαση θα τίθετο σε εφαρμογή έξι μήνες μετά την επίσημη αποδοχή της από εννέα χώρες, μέσα από ένα σύνολο εικοσιτριών που αναφέρονται, εκ των οποίων εννέα οι πέντε τουλάχιστον θα πρέπει να διαχειρίζονται η καθεμία το λιγότερο 1 εκ. g.t. Μάλιστα, στη δεύτερη Σύμβαση υπάρχει και ένας ακόμη όρος, ότι το συνολικό τονάζ διαχείρισης των εννέα χωρών που αρχικά θα ενεργοποιήσουν την Οδηγία θα πρέπει να είναι μεγαλύτερο από 15 εκ. g.t.⁶. Γίνεται έτσι κατανοητή η ανάγκη οι Διατάξεις να συνυπογράφονται πλέον από ένα ικανοποιητικό ποσοστό των θαλάσσιων βιομηχανιών παγκοσμίως έτσι ώστε να συμπαρασύρουν και τα μικρότερα κράτη να αναμειχθούν και να τις ακολουθήσουν.

⁶ Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Convention, 1946, Art. 26 par. 2 “It shall first come into force six months after the date at which the following conditions have been fulfilled:(a) the ratifications of nine of the following Members have been registered: United States of America, Argentine Republic, Australia, Belgium, Brazil, Canada, Chile, China, Denmark, Finland, France, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, Greece, India, Ireland, Italy, Netherlands, Norway, Poland, Portugal, Sweden, Turkey, Yugoslavia;(b) at least five of the Members whose ratifications have been registered have at the date of registration each not less than one million gross register tons of shipping;(c) the aggregate tonnage of shipping possessed at the time of registration by the Members whose ratifications have been registered is not less than fifteen million gross register tons.”

Μετά την πρόοδο που σημειώθηκε και τις πολύ συγκεκριμένες προϋποθέσεις που δηλώνονται ρητά σε κάθε Σύμβαση για την ενεργοποίησή της, γίνεται το επόμενο βήμα με τη Σύμβαση για την Πρόληψη των Ατυχημάτων των Ναυτικών – Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, (No. 134), όπου στο μερίδιο της ευθύνης για την εφαρμογή των Διατάξεων της εμπλέκονται πια εκτός από τα κράτη-σημαίες και τα κράτη-λιμάνια (port states), μια κίνηση που αποδείχθηκε εξαιρετικά ωφέλιμη⁷. Το 1976 πια, με τη Σύμβαση Εμπορικής Ναυτιλίας – Merchant Shipping Convention, τα κράτη-λιμάνια αναλαμβάνουν ενεργό δράση⁸ και ξεκινά να διαμορφώνεται η εικόνα του ναυτικού ως παγκόσμιου πολίτη. Στα χρόνια που ακολουθούν μέχρι και σήμερα η ασφαλής εφαρμογή κάθε Σύμβασης ελέγχεται από κράτη-σημαίες και κράτη-λιμάνια (flag and port states), όπου σαφώς τα πρώτα έχουν μεγαλύτερη ισχύ αλλά και τα δεύτερα προσφέρουν τεράστιο έργο με τις δικαιοδοσίες που τους δίνονται.

Η Σύμβαση για την Ευημερία των Ναυτικών – Seafarers Welfare Convention, 1987 βρίσκεται ένα σκαλοπάτι πριν την MLC. Αποτελεί την πρώτη προσπάθεια του ILO για ένα και μοναδικό, συγκροτημένο, νομικό εργαλείο αναφορικά με την ποιότητα ζωής των ναυτικών, πριν την έλευση της MLC. Στο κείμενό της εκφράζεται ρητά η ανάγκη τα κράτη-σημαίες και τα κράτη-λιμάνια να μεριμνούν και να φροντίζουν για το ευ ζην των ναυτικών τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στο λιμάνι με την παροχή καταλλήλων εγκαταστάσεων και υπηρεσιών αναψυχής. Και οι δύο λοιπόν αυτοί φορείς τίθενται αρωγοί στην εξασφάλιση μίας καλής ζωής για τους ναυτικούς.

Από την αδύναμη διατύπωση και ελεύθερη εφαρμογή μέχρι την επιβολή ενός περιοριστικού χαρακτήρα, την εισαγωγή κρατικών Αρχών για τον έλεγχο της εφαρμογής των

⁷ Prevention of Accidents (Seafarers) Convention, 1970, Art. 2 par. 1, “The competent authority in each maritime country shall take the necessary measures to ensure that occupational accidents are adequately reported and investigated, and comprehensive statistics of such accidents kept and analysed”

⁸ Merchant Shipping Convention, 1976, Art. 4 par. 1, “If a Member which has ratified this Convention and in whose port a ship calls in the normal course of its business or for operational reasons receives a complaint or obtains evidence that the ship does not conform to the standards of this Convention, after it has come into force, it may prepare a report addressed to the government of the country in which the ship is registered, with a copy to the Director-General of the International Labour Office, and may take measures necessary to rectify any conditions on board which are clearly hazardous to safety or health.”

Διατάξεων και την πρώτη προσπάθεια συγκρότησης ενός ισχυρού εργαλείου που θα μεριμνεί για τις πτυχές της ναυτικής ζωής, η δημιουργία της MLC έρχεται ως φυσικό επακόλουθο με όλες εκείνες τις παραμέτρους για την καθολική και ασφαλή εφαρμογή της.

1.2 Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία – Χαρακτηριστικά, Δομή, Προϋποθέσεις

Η ανάγκη για ένα και μοναδικό, συμπαγές εργαλείο που να ενσωματώνει όλα τα σύγχρονα πρότυπα της ναυτικής εργασίας, οδήγησε τον ILO στη δημιουργία της MLC. Συγκροτημένη το 2006 και ενσωματώνοντας τις βασικές αρχές ενός αριθμού Εργασιακών Διατάξεων⁹ και των Εργασιακών Συμβάσεων που υπήρχαν στο χώρο της ναυτιλίας έως τότε¹⁰, η MLC αποτελεί σήμερα την κορωνίδα των δικαιωμάτων των ναυτικών. Θεωρείται μάλιστα ο τέταρτος πυλώνας στο κανονιστικό σύστημα της ναυτιλίας – μαζί με τη Διεθνή Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea – SOLAS), τη Διεθνή Σύμβαση για την Εκπαίδευση και την Πιστοποίηση των Ναυτικών (International Convention on Standards of Trainings, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW) και τη Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Μόλυνσης (International Convention for the Prevention of Marine Pollution – MARPOL). Έτσι η ποιότητα του τομέα της ναυτιλίας ενισχύεται μέσω της επιβολής ασφαλών πρακτικών και μέσω της ενδυνάμωσης της ανθρωποκεντρικής κουλτούρας.

Έχοντας τη βασική δομή των Συμβάσεων – τα Άρθρα (Articles), τους Κανονισμούς (Regulations) και των Κώδικα (Code) ο οποίος με τη σειρά του διακρίνεται σε Μέρος Α και Β (Part A and B) – η MLC καλύπτει όλες τις εκφάνσεις της ναυτικής ζωής: από τα ελάχιστα απαιτούμενα για να εργαστεί κανείς πάνω σε ένα πλοίο μέχρι τις συνθήκες της πρόσληψής του, τις συνθήκες διαβίωσής του πάνω στο πλοίο, την φροντίδα της υγείας και την κοινωνική του

⁹ “the Freedom of Association and Protection of the Right to Organise Convention, 1948”, “the Abolition of Forced Labour Convention, 1957”, “the Discrimination (Employment and Occupation) Convention, 1958”, Βλ. Maritime Labour Convention, 2006, Preamble, σ. 1

¹⁰ Όλες αυτές οι Οδηγίες είχαν υποστεί μία ή και δύο αναθεωρήσεις ώσπου να χρησιμοποιηθούν και να ενταχθούν στην MLC. Από την ενσωμάτωσή τους στην MLC και μετά, οι Οδηγίες αυτές έχουν κλείσει ως προς οποιαδήποτε τροποποίηση. Συγκεντρωτικά, Βλ. MLC, Article X, σ.σ. 6-7

ασφάλιση. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί θέτουν τις βασικές αρχές και τις κύριες υποχρεώσεις των μελών που επικυρώνουν τη Σύμβαση ενώ ο Κώδικας εμπεριέχει τις λεπτομέρειες για την πραγματοποίηση των Κανονισμών. Το Μέρος Α αναφέρει όσα απαιτούνται να γίνουν και αποτελούν τα βασικά στοιχεία, το Μέρος Β τις μη υποχρεωτικές αλλά προτεινόμενες ενέργειες. Δεν είναι τυχαίο λοιπόν πως στα Άρθρα 3 και 4 δηλώνονται οι αρχές που θα πρέπει να έχει κάθε κράτος όσον αφορά στα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών του. Πιο συγκεκριμένα, με βάση το Άρθρο III:

Κάθε μέλος-κράτος θα πρέπει να φροντίζει ώστε οι νόμοι και οι κανονισμοί του να σέβονται τα βασικά δικαιώματα στην: (α) ελευθερία στο δικαίωμα συγκρότησης ενώσεων και συλλογικών διαπραγματεύσεων, (β) μείωση/εξάλειψη όλων των μορφών υποχρεωτικής εργασίας, (γ) κατάργηση της παιδικής εργασίας, (δ) εξάλειψη των διακρίσεων σε σχέση με την πρόσληψη και απασχόληση. (ελεύθερη μετάφραση)

Και με βάση το Άρθρο IV:

Κάθε ναυτικός δικαιούται ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον που πληροί τα στάνταρτ ασφαλείας.

Κάθε ναυτικός δικαιούται να έχει δίκαιους όρους απασχόλησης.

Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης πάνω στο πλοίο.

Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα στην προστασία της υγείας του, σε ιατρική φροντίδα, σε ποιότητα ζωής και άλλες μορφές κοινωνικής ασφάλειας.

Κάθε μέλος-κράτος θα πρέπει να διασφαλίζει, στα πλαίσια της δικαιοδοσίας του, πως τα προαναφερθέντα εργασιακά και ασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών, είναι απολύτως εφαρμοσμένα σύμφωνα με τα απαιτούμενα αυτής της Διάταξης, Η εφαρμογή αυτή μπορεί να επιτευχθεί μέσω εθνικών νόμων και κανονισμών, μέσω συλλογικών συμφωνιών διαπραγμάτευσης ή μέσω άλλων πρακτικών. (ελεύθερη μετάφραση)

Οι προϋποθέσεις για να τεθεί σε ισχύ αλλά και ο μηχανισμός ελέγχου της ορθής εφαρμογής της Σύμβασης είναι απόλυτα δεσμευτικοί. Δικαιοδοσία ελέγχου της εφαρμογής της διαθέτουν τα κράτη-σημαίες μέλη της MLC και τα κράτη-λιμάνια μέλη που υποδέχονται πλοία (Άρθρο 5) ενώ για να επικυρωθεί η Οδηγία έπρεπε να συνυπογραφεί από 30 μέλη που αντιπροσώπευαν τουλάχιστον το 33% του παγκόσμιου «τονάζ» (Άρθρο 8). Αυτό επετεύχθη στις 20 Αυγούστου 2012 και μετά από ένα χρόνο, σύμφωνα και με το Άρθρο 8, η Σύμβαση τέθηκε σε

ισχύ. Μέχρι σήμερα έχει υπογραφεί συνολικά από 81 κράτη-μέλη τα οποία εκπροσωπούν το 91% του παγκόσμιου «τονάζ», σύμφωνα με τα στοιχεία στην επίσημη ιστοσελίδα του ILO.

Η MLC συγκροτήθηκε το 2006 και μόνο το 2012 κατάφεραν να εκπληρωθούν οι προϋποθέσεις για την επικύρωσή της ενώ σύμφωνα με τον ILO ο αναμενόμενος χρόνος ήταν τα πέντε έτη¹¹. Γιατί συνέβη αυτό; Ο τομέας της ναυτιλίας και το κανονιστικό σύστημά του έχουν οικουμενικό χαρακτήρα και δεν μπορούν να περιοριστούν «εδαφικά». Οι Οδηγίες του αποκτούν καθολική ισχύ παρόλο που δεν επικυρώνονται πάντα από όλα τα εμπλεκόμενα ή μη με τη ναυτιλία κράτη. Εν προκειμένω, το ζήτημα της ναυτικής εργασίας ή/και των δικαιωμάτων των ναυτικών πατά σε δύο κλάδους' στο Δίκαιο της Θάλασσας που από τη φύση του έχει διεθνή χαρακτήρα και στο Εργατικό Δίκαιο το οποίο βασίζεται σε εθνικές νομοθεσίες και υπόκειται σε τοπικές/κρατικές/εθνικές δικαιοδοσίες. Αυτές οι συνθήκες δημιουργούν πρόκληση για κάθε τέτοια Σύμβαση, όπως η MLC, ούτως ώστε να γίνει σωστά κατανοητή και βέβαια αποδεκτή από τα κράτη¹², πρόκληση την οποία όμως η τελευταία επιτυχώς φαίνεται να έχει ξεπεράσει.

Δικαίως η MLC αποτελεί το κύριο εργαλείο διατύπωσης των δικαιωμάτων των ναυτικών και εξασφάλισης της μη καταπάτησής τους αφού είναι ολοκληρωμένο και παγκοσμίως αποδεκτό. Πρόσφατα μάλιστα έγιναν τροπολογίες σε κάποιους από τους κανονισμούς – αναφορά στους οποίους θα γίνει παρακάτω – επιβεβαιώνοντας πως η MLC είναι ένα ζωτικό όργανο υποκειμένο σε ό, τι μεταρρυθμίσεις χρειάζονται με βάση την εποχή.

1.3 Κοινωνική Ασφάλιση και Ιατρική Μέριμνα κατά τη ναυτική εργασία

Τα ασφαλιστικά δικαιώματα των ναυτικών αποτελούν τη θεματική του παρόντος κεφαλαίου γι' αυτό και θα γίνει πλέον ενδελεχής αναφορά στο τι προβλέπει σχετικώς η MLC. Ο πλοιοκτήτης είναι ο άμεσα υπεύθυνος για τη φροντίδα του ναυτικού σε περίπτωση αρρώστιας ή ατυχήματος, συμπεριλαμβανομένης και της περίπτωσης θανάτου του ναυτικού, και βέβαια είναι υποχρεωμένος να παρέχει στους εργαζομένους του ποιοτικές συνθήκες εργασίας. Το αμάλγαμα

¹¹ Βλ. "Action Plan to achieve rapid and widespread ratification and effective implementation of the Maritime Labour Convention, 2006 (Action Plan 2006-2011)", www.ilo.org

¹² Για εκτενέστερη ανάλυση, Moira L. McConnell, Dominick Devlin, Cleopatra Doumbia-Henry, *ό.π.* σ.σ.5-8

όλων των σχετικών με την εργασία στη θάλασσα Διατάξεων που είναι η MLC, περιλαμβάνει ανάμεσα σε άλλες και Συμβάσεις που καταπιάνονται αποκλειστικά με ζητήματα ασφάλισης, ιατρικής μέριμνας και κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών. Εν συντομία αναφέρονται εδώ προτού γίνει λεπτομερής ανάλυση των σχετικών κανονισμών της MLC.

Η πρώτη Σύμβαση¹³ που θίγει το ζήτημα της ευθύνης των πλοιοκτητών απέναντι σε ασθενείς ναυτικούς είναι η Σύμβαση για την Ευθύνη των Πλοιοκτητών προς άρρωστους ή τραυματισμένους ναυτικούς – Shipowners Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No. 55). Σύμφωνα με αυτή, ο πλοιοκτήτης επιβαρύνεται με όλα τα ιατρικά έξοδα μέχρι την πλήρη αποκατάσταση της υγείας του ασθενούς, είναι υποχρεωμένος σε μισθό ασθενείας για τους επόμενους τέσσερις μήνες τουλάχιστον από την ημέρα της αρρώστιας, επιβαρύνεται βέβαια και με τα έξοδα επαναπατρισμού και κηδείας (εφόσον υπάρξει) ενώ απαλλάσσεται από όλα αυτά μόνο εφόσον του επιτραπεί από Εθνικές Αρχές και εφόσον βέβαια ο ναυτικός καλύπτεται από άλλη ασφάλιση. Την ίδια χρονιά υπογράφεται και η Σύμβαση για Ασφάλιση Ασθενείας – Sickness Insurance (SEA) Convention, 1936 (No. 56) που πραγματεύεται κυρίως το ζήτημα των μισθών ασθενείας και ιατρικών εξόδων στα πλαίσια του υποχρεωτικού προγράμματος ιατρικής ασφάλισης υπό το οποίο πρέπει να βρίσκονται οι εργαζόμενοι επάνω σε πλοίο.

Ακολουθούν Συμβάσεις σχετικά με την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, η Σύμβαση για την Κοινωνική Ασφάλιση των Ναυτικών – Social Security (Seafarers) Convention, 1946 (No. 70) και η επανέκδοσή της, Social Security Convention (Revised), 1987 (No. 165) ενώ δίνεται και ιδιαίτερη σημασία στον τομέα της πρόληψης ώστε να ελαχιστοποιούνται κατά το δυνατόν οι περιπτώσεις ασθενειών των εργαζομένων. Έτσι, το 1946 δημιουργείται η Σύμβαση για την Ιατρική Εξέταση των Ναυτικών – Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No. 73), όπου δηλώνεται πως όλα τα μέλη του πληρώματος χρειάζονται ένα πιστοποιητικό υγείας για να ταξιδέψουν το οποίο βεβαιώνει, μεταξύ άλλων, την καλή ακοή και όρασή τους και την μη πάθηση από ασθένεια που ενδέχεται να επιδεινωθεί ή να προσβάλλει άλλα μέλη του πληρώματος.

Το ζήτημα βέβαια της πρόληψης δεν λήγει με το να διαθέτει ο κάθε ναυτικός ένα πιστοποιητικό υγείας· η σωστή ενημέρωση των εργαζομένων, ένα υγιές περιβάλλον εργασίας

¹³ Τα κείμενα των Συμβάσεων που αναφέρονται εδώ μπορούν να βρεθούν στην επίσημη ιστοσελίδα του ILO, www.ilo.org

και μία γενικότερη φροντίδα και παρακολούθηση τέτοιων περιπτώσεων θίγονται σε δύο τελευταίες Συμβάσεις που αξίζει να αναφερθούν. Η Σύμβαση για την Πρόληψη Ατυχημάτων – Prevention of Accidents Convention, 1970 (No. 134) τονίζει τη σωστή παρακολούθηση και καταγραφή των εργατικών ατυχημάτων ενώ μεριμνεί για την κατά το δυνατόν αποφυγή τους και από πλευράς σχεδιασμού και εξοπλισμού ασφαλείας του πλοίου και από πλευράς προγραμμάτων ενημέρωσης των ναυτικών για την προσωπική τους φύλαξη. Τέλος, η Σύμβαση για την Προστασία της Υγείας και την Ιατρική Φροντίδα – Health Protection and Medical Care Convention, 1987 (No. 164) καθιστά τους πλοιοκτήτες υπεύθυνους για τη διατήρηση της ασφάλειας και υγιεινής του πλοίου, τονίζει ότι το πλοίο πρέπει να διαθέτει ιατρικό εξοπλισμό πάντα ενημερωμένο με βάση τις Διεθνείς Διατάξεις και το Διεθνή Οργανισμό Υγείας (World Health Organization – WHO), προτείνει να ενταθεί η πρόληψη για την αποφυγή ασθενειών και η σωστή καταγραφή τέτοιων περιπτώσεων σε ειδικά συντεταγμένες ιατρικές αναφορές και βέβαια απαιτεί τουλάχιστον ένας αξιωματικός του πληρώματος να διαθέτει πιστοποιητικό ιατρικής φροντίδας (medical care certificate). Προς αυτή την κατεύθυνση, όσον αφορά τα πιστοποιητικά, η STCW έχει συμβάλλει με τη σειρά της και με τον τρόπο της στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης σοβαρών ιατρικών καταστάσεων¹⁴.

Περνώντας τώρα στην ανάλυση του τι προβλέπει η MLC σχετικά με την ιατρική μέριμνα και κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, κρίθηκε σκόπιμο να υπάξει εδώ ένας διαχωρισμός στο στάδιο της πρόληψης και στο στάδιο της φροντίδας, στο «πριν το συμβάν» και στο «μετά το συμβάν». Αμφότερα επιτυγχάνονται με πράξεις και δεσμευτικούς όρους των Διατάξεων.

1.3.1 Στάδιο της Πρόληψης

Ο πρώτος πυλώνας στο στάδιο της πρόληψης είναι η υποχρέωση πιστοποίησης του ναυτικού ότι είναι ικανός να εργαστεί προτού υπογράψει το συμβόλαιό του· σύμφωνα και με τον Κανονισμό 1.2 της MLC, “Seafarers shall not work on a ship unless they are certified as medically fit to perform their duties”. Μάλιστα, το πιστοποιητικό υγείας είναι απαιτούμενο και από την STCW σύμφωνα και με την τελευταία αναθεώρησή της, τα Manila Amendments

¹⁴ Εκτενέστερη αναφορά στις σχετικές απαιτήσεις της STCW γίνεται στην υποενότητα «Στάδιο της Πρόληψης».

2010¹⁵, όπου τίθενται νέα πρότυπα υγείας ώστε να θεωρείται ένας ναυτικός κατάλληλος προς εργασία. Τα στοιχεία που θα πρέπει να αναφέρονται στην κάρτα είναι η κατάσταση της όρασης και της ακοής του ναυτικού και βέβαια ότι δεν πάσχει από κάποια πάθηση που μπορεί να επιδεινωθεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ή να προσβάλλει τους συναδέλφους του. Η ισχύς του πιστοποιητικού υγείας είναι δύο ετών και εκδίδεται από ιατρικά κέντρα που είναι πιστοποιημένα ως προς αυτό. Έτσι, με αυτόν τον κανονισμό της MLC και της STCW¹⁶, κανένας ναυτικός δεν μπορεί να ταξιδέψει αν δεν θεωρείται υγιής από πιστοποιημένο φορέα, σύμφωνα πάντα με τις οδηγίες του ILO και WHO για τις περιοδικές εξετάσεις υγείας των ναυτικών.

Μένοντας στο στάδιο της πρόληψης, ένας ακόμη καθοριστικός παράγοντας είναι το συμβόλαιο που υπογράφει ο ναυτικός πριν την έναρξη της εργασίας του και το τι αυτό περιλαμβάνει. Με βάση τον Κανονισμό 2.1 της MLC, ανάμεσα σε άλλα, τονίζεται ότι θα πρέπει να γίνεται ρητή αναφορά, μέσα στο συμβόλαιο εργασίας, στη Συλλογική Σύμβαση (Collective Bargaining Agreement, CBA) που ισχύει (εφόσον υπάρχει) υπό την οποία προστατεύονται τα δικαιώματα του εργαζομένου. Στο ίδιο σημείο μάλιστα δηλώνεται ρητά πως ο πλοιοκτήτης είναι εκείνος που θα εξασφαλίσει στον ναυτικό ό, τι απαραίτητο για την υγεία και την κοινωνική ασφάλειά του¹⁷.

Ο Κανονισμός 4.1 της MLC είναι ο πρώτος που αναφέρεται στην προστασία της υγείας των ναυτικών και την παροχή άμεσης ιατρικής φροντίδας είτε βρίσκονται εν πλω είτε στην ξηρά¹⁸. Για το σκοπό αυτό, κάθε κράτος-μέλος πρέπει να βεβαιώνει πως στους ναυτικούς του παρέχονται όλα τα δυνατά μέσα για την προστασία της υγείας τους και οι κατάλληλες ιατρικές φροντίδες στον ελάχιστο χρόνο όποτε αυτές είναι απαραίτητες. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.1

¹⁵ STCW Including 2010 Manila Amendments, Regulation I/9 par. 3, “Every seafarer holding a certificate issued under the provisions of the Convention, who is serving at sea, shall also hold a valid medical certificate issued in accordance with the provisions of section A-I/9 of the STCW Code.”

¹⁶ STCW Including 2010 Manila Amendments, σ.σ. 29, 89-91 και 288-291

¹⁷ MLC, Regulation 2.1 Standard A2.1, par. 4, “Seafarers’ employment agreements shall in all cases contain the following particulars: [...] (h) the health and social security protection benefits to be provided to the seafarer by the ship owner; [...] (j) reference to the collective bargaining agreement, if applicable;”

¹⁸ MLC, Regulation 4.1, “Purpose: to protect the health of seafarers and ensure their prompt access to medical care on board ship and ashore”

Standard A4.1, παρ.1 (c), (d), κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε ιατρική επίσκεψη σε οποιοδήποτε λιμάνι είναι εφικτό και βέβαια χωρίς οικονομική επιβάρυνση του ιδίου¹⁹. Χωρίς επιβάρυνση των ναυτικών είναι και τα εκπαιδευτικά προγράμματα υγείας που μπορεί να οργανώσει προληπτικά κάθε μέλος προς ενημέρωση των πρώτων, με βάση την παρ. 1 (e) του ίδιου Κανονισμού. Κάθε κράτος-σημαία υποχρεούται να έχει ένα συγκεκριμένο έγγραφο για ιατρική αναφορά (medical report) το οποίο βρίσκεται επάνω στο πλοίο αλλά δίνεται και σε κάθε ναυτικό πριν την ναυτολόγησή του, ούτως ώστε να καταγράφονται σωστά και γρήγορα όλα τα απαραίτητα στοιχεία για το κάθε περιστατικό που θα προκύψει. Ο Κανονισμός 4.1 συνεχίζει στο ίδιο κλίμα της πρόληψης, στην παρ. 4, με αναφορά στην υποχρέωση ύπαρξης καταλλήλου, διαρκώς ενημερωμένου και πλήρως ιατρικά εξοπλισμένου χώρου νοσοκομειακής χρήσης επάνω στο πλοίο καθώς και την ύπαρξη ιατρικού οδηγού και επικοινωνιακού συστήματος για την άμεση επαφή με οργανισμούς που μπορούν να δώσουν ιατρικές συμβουλές, όπως ο Ερυθρός Σταυρός. Εφόσον δεν υπάρχει γιατρός επάνω στο πλοίο (λόγω του μικρού αριθμού προσωπικού, όπως ορίζεται από την ίδια την Διάταξη²⁰), τουλάχιστον ένας ναυτικός θα πρέπει να είναι υπεύθυνος ιατρικής φροντίδας και τουλάχιστον ένας ικανός να παρέχει τις πρώτες βοήθειες, έχοντας απαραίτητα την σχετική πιστοποίηση²¹.

Το πόσο μεγάλη σημασία δίνει η MLC στην πρόληψη γίνεται φανερό με ολόκληρο τον Κανονισμό 4.3 που μάλιστα τιτλοφορείται «Προστασία της Υγείας και της Ασφάλειας και Πρόληψη Ατυχημάτων» (“Health and safety protection and accident prevention”). Στόχος του συγκεκριμένου Κανονισμού είναι να υπάρχει επάνω στο πλοίο ένα ασφαλές και υγιές εργασιακό περιβάλλον²² που μπορεί να επιτευχθεί μέσω πολλών και διαφορετικών ενεργειών. Η λήψη μέτρων για την αποφυγή ατυχημάτων και ασθενειών συμπεριλαμβανομένης της μείωσης της

¹⁹ MLC, Regulation 4.1 Standard A4.1, par.1 “(c) give seafarers the right to visit a qualified medical doctor or dentist without delay in ports of call, where practicable; (d) ensure that, [...] medical care and health protection services [...] are provided free of charge to the seafarers;”

²⁰ MLC, Regulation 4.1 Standard A4.1 par.4(b), “ships carrying 100 or more persons [...] shall carry a qualified medical doctor who is responsible for providing medical care;”

²¹ STCW Including 2010 Manila Amendments, Regulation VI/4, σ.σ.46-47, 233-236

²² MLC, Regulation 4.3, “Purpose: To ensure that seafarers’ work environment on board ships promotes occupational safety and health”

έκθεσης των ναυτικών σε επικίνδυνα περιβάλλοντα είναι το πρώτο που επισημαίνεται²³. Ο σχεδιασμός και η κατασκευή του πλοίου ενδιαφέρουν επίσης εδώ ούτως ώστε να μπορούν να ελεγχθούν καταστάσεις που επιφέρουν κινδύνους. Με άλλα λόγια, η επιρροή του θορύβου και της δόνησης στους χώρους εργασίας και αναψυχής/ξεκούρασης να είναι όσο το δυνατόν λιγότερη, ο εξοπλισμός και τα μηχανήματα που χρησιμοποιούν καθημερινά οι ναυτικοί να είναι όσο το δυνατόν πιο ασφαλή, να υπάρχουν μέτρα προστασίας πάνω και κάτω από το κατάστρωμα, να υπάρχει πρόληψη για φωτιά και άλλες προφυλάξεις που εξαρτώνται από τον σχεδιασμό του πλοίου και από τον εξοπλισμό του. Ένα ακόμη μέτρο που αναφέρεται είναι να γίνεται σωστός έλεγχος, αναφορά και διόρθωση επικίνδυνων καταστάσεων όπως και ενδελεχή αναφορά των ατυχημάτων και των αιτιών αυτών. Μάλιστα, όσον αφορά τα ατυχήματα, η σωστή καταγραφή τους συμβάλλει στην πραγματοποίηση στατιστικών μελετών οι οποίες δημοσιευμένες λειτουργούν ως ενημερωτικό και παράλληλα προληπτικό εργαλείο²⁴. Και βέβαια, γίνεται ξεχωριστή αναφορά στο ότι τα κράτη-μέλη και οι πλοιοκτήτες/διαχειριστές των πλοίων θα πρέπει να ακολουθούν πολιτικές ασφαλείας και να παρέχουν διαρκή ενημέρωση στους ναυτικούς σχετικά με αυτές αλλά και εκπαίδευση για την αντιμετώπιση ατυχημάτων επάνω στο πλοίο μέσω διαφόρων προγραμμάτων και εκστρατειών.

Σε συνέχεια αυτού, ο Κανονισμός 4.5 είναι αφιερωμένος στην εξασφάλιση παροχής κοινωνικής ασφάλισης στους ναυτικούς από πλευράς του κράτους-μέλους, είτε μέσω εθνικών νομοθεσιών είτε μέσω συλλογικών συμβάσεων. Η παροχή βέβαια κοινωνικής ασφάλειας καλύπτει διάφορους κλάδους στους οποίους πρέπει να συμπεριλαμβάνονται τουλάχιστον οι ακόλουθοι τρεις: ιατρική περίθαλψη, επίδομα ασθενείας και επίδομα ατυχήματος κατά την εργασία²⁵. Απαραίτητος όρος είναι μέσα στο συμβόλαιο του ναυτικού να αναφέρεται ο πάροχος

²³ MLC, Regulation 4.3 Standard A4.3, par.1 (b), “reasonable precautions to prevent occupational accidents, injuries and diseases on board ship, including measures to reduce and prevent the risk of exposure to harmful levels of ambient factors and chemicals as well as the risk of injury or disease that may arise from the use of equipment and machinery on board ships”

²⁴ MLC, Regulation 4.3 Standard A4.3, par.5(b), “comprehensive statistics of such accidents and diseases are kept, analysed and published, and, where appropriate, followed up by research into general trends and into the hazards identified;”

²⁵ Ενδεικτικά υπάρχουν ακόμη το επίδομα ανεργίας, το οικογενειακό επίδομα, το επίδομα μητρότητας κ.α.

κοινωνικής ασφάλειάς του όπως και η συνεισφορά του πλοιοκτήτη μέσω του δικού του παρόχου οικονομικής και κοινωνικής ασφάλειας²⁶.

1.3.2 Στάδιο της Φροντίδας

Στο πλαίσιο της φροντίδας και της οικονομικής στήριξης διαμέσου της ευθύνης των πλοιοκτών αναφέρεται ολόκληρος ο Κανονισμός 4.2 (Ευθύνη του Πλοιοκτήτη-Shipowners' liability) μαζί και με τις Αναθεωρήσεις που έγιναν το 2014, στον οποίο γίνεται αναφορά στις υποχρεώσεις που έχει ο πλοιοκτήτης απέναντι στον ναυτικό σε περίπτωση αρρώστιας, τραυματισμού ή και θανάτου. Σκοπός του Κανονισμού 4.2 είναι η προστασία των ναυτικών από οικονομικές επιβαρύνσεις σε περιπτώσεις ασθένειας και ατυχημάτων που σχετίζονται με την εργασία τους επάνω στο πλοίο²⁷. Η MLC δηλώνει ξεκάθαρα πως σε περίπτωση τραυματισμού, αρρώστιας ή θανάτου κατά τη διάρκεια ισχύς του συμβολαίου ενός ναυτικού, ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση να παρέχει στον πρώτο ιατρική φροντίδα και οικονομική στήριξη. Σύμφωνα με το Standard A4.2.1, παρ. 1-7, μέσα στα πλαίσια και τους όρους της Νομοθεσίας κάθε κράτους-μέλους ή των Συλλογικών Συμβάσεων – αν υπάρχουν – οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν τη σημαία του κράτους είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν τα ιατρικά έξοδα που θα προκύψουν για κάποιον ναυτικό είτε χρειαστεί να επαναπατριστεί είτε όχι αλλά και ό, τι ιατρικά έξοδα προκύψουν ακόμη και μετά τον επαναπατρισμό του μέχρι την πλήρη ανάρρωσή του ή μέχρι η αρρώστια ή ο τραυματισμός του να αποκτήσουν ένα σταθερό χαρακτήρα. Από τη στιγμή που η ασθένεια εκδηλωθεί ή ο τραυματισμός προκύψει, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να καλύψει τα ιατρικά έξοδα αλλά και να παρέχει στο ναυτικό μισθό ασθενείας για τουλάχιστον εκατόν είκοσι (120) ημέρες. Σε περίπτωση μακρόχρονης ανικανότητας του ναυτικού, ο τελευταίος δικαιούται αποζημίωση από τον πλοιοκτήτη, σύμφωνα πάντα με το τι προβλέπεται από το συμβόλαιό του, τη Συλλογική Σύμβαση, εφόσον υπάρχει, ή τη Νομοθεσία της χώρας του. Σε περίπτωση θανάτου, κατά τη διάρκεια ισχύς του συμβολαίου, ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να

²⁶ STCW, Regulation 4.5 Guideline B4.5, par.6, “The seafarers’ employment agreement should identify the means by which the various branches of social security protection will be provided to the seafarer by the shipowner as well as [...] shipowners’ contributions which may be made in accordance with the requirements of identified authorized bodies pursuant to relevant national social security schemes.”

²⁷ MLC, Regulation 4.2, “Purpose: To ensure that seafarers are protected from the financial consequences of sickness, injury or death occurring in connection with their employment”

αναλάβει και τα έξοδα κηδείας. Βέβαια, όλα τα παραπάνω τίθενται σε ισχύ εφόσον ο τραυματισμός δεν προκλήθηκε επί σκοπού, δεν προκλήθηκε εκτός του πλοίου και εφόσον η ασθένεια δεν οφείλεται στο ιατρικό ιστορικό του ναυτικού το οποίο εσκεμμένως αποκρύφτηκε πριν την έναρξη της εργασίας του.

Η MLC εξασφαλίζει και την παλιννόστηση των ναυτικών. Ο Κανονισμός 2.5 τιτλοφορείται «Επαναπατρισμός» (“Repatriation”) και τονίζει πως οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να επαναπατριστούν με έξοδα του πλοιοκτήτη υπό τις συνθήκες βέβαια που διευκρινίζονται στον Κώδικα. Σύμφωνα με το Standard A2.5.1, παρ.1(c) και παρ.2(a), οι ναυτικοί δικαιούνται να επαναπατριστούν χωρίς δική τους οικονομική επιβάρυνση όταν δεν είναι πλέον ικανοί να ασκήσουν τα καθήκοντά τους κατά τη διάρκεια του συμβολαίου τους λόγω ορισμένων περιστάσεων οι οποίες θα πρέπει να αναγράφονται επακριβώς είτε στη Νομοθεσία του κράτους-μέλους είτε σε Συλλογικές Συμβάσεις. Η Guideline B2.5.1 περιγράφει ποιες είναι οι περιπτώσεις κατά τις οποίες ο ναυτικός δικαιούται επαναπατρισμό χωρίς επιβάρυνση και αναφέρεται ρητά και η περίπτωση που ενδιαφέρει την παρούσα μελέτη, δηλαδή η περίπτωση αρρώστιας ή τραυματισμού²⁸.

Τον Απρίλιο του 2014 τέθηκαν σε ισχύ κάποιες αναθεωρήσεις σε τμήματα της MLC και συγκεκριμένα στους Κανονισμούς 2.5 (Επαναπατρισμός-Repatriation)²⁹ και 4.2 (Ευθύνη του Πλοιοκτήτη-Shipowners liability). Εν προκειμένω, είναι απαραίτητο να γίνει μνεία στον Κανονισμό 4.2 όπου προστέθηκαν παράγραφοι στο Standard A4.2.1 όπως και ένα επιπλέον κομμάτι, το Standard A4.2.2. Αυτό που είναι σημαντικό να αναφερθεί είναι ότι στο νέο αυτό απόσπασμα κατοχυρώνεται το δικαίωμα του ναυτικού σε αποζημίωση που σχετίζεται με θάνατο ή μακρόχρονη ανεπάρκεια του ναυτικού να εργαστεί, εφόσον πληρούνται οι σωστές προϋποθέσεις, ώστε να αποδοθεί αυτή στο ποσό που προβλέπεται να φτάσει και χωρίς

²⁸ MLC, Regulation 2.5 Guideline B2.5.1 par.1(b) “Seafarers should be entitled to repatriation [...] in the event of illness or injury or other medical condition which requires their repatriation when found medically fit to travel;”

²⁹ Στον Κανονισμό 2.5 προστέθηκε το Standard A2.5.2 όπου επιβάλλεται να υπάρχει οικονομική ασφάλιση των ναυτικών από κάποιον οργανισμό πέραν της δικαιοδοσίας του πλοιοκτήτη ώστε να μπορούν να καλυφθούν οι βασικές ανάγκες διαβίωσης και οι ανάγκες επαναπατρισμού των πρώτων σε περίπτωση «εγκατάλειψής» τους από τον πλοιοκτήτη. Για περισσότερες πληροφορίες, Βλ. MLC Amendments, Standard A2.5.2 – Financial Security

καθυστερήσεις³⁰. Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που τίθεται σε ισχύ είναι η υποχρέωση να υπάρχει επάνω στο πλοίο, σε ευδιάκριτο σημείο, ένα επίσημο έγγραφο στο οποίο να δηλώνεται ο πάροχος οικονομικής ασφάλισης του πλοιοκτήτη³¹ ώστε να είναι πλήρως ενημερωμένο και το πλήρωμα του πλοίου αλλά και οποιοσδήποτε εξουσιοδοτημένος να επιβιβαστεί σε αυτό. Η οικονομική ασφάλιση, όπως επεξηγείται στο Standard A4.2.2, μπορεί να παρέχεται μέσω ενός προγράμματος κοινωνικής ασφάλισης ή μέσω του ασφαλιστικού φορέα (P&I Club) που χρησιμοποιεί ο πλοιοκτήτης.

Σε συνέχεια παλαιότερων και μεμονομένων Συμβάσεων που έθιξαν ζητήματα όπως η ευθύνη των πλοιοκτητών σε περιπτώσεις ασθενείας των πληρωμάτων τους, η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών, η πρόληψη και ελαχιστοποίηση ατυχημάτων είτε μέσω ιατρικών εξετάσεων πριν την έναρξη εργασίας για τους ναυτικούς και με τη συνεχή επιμόρφωσή τους για την αποφυγή ατυχημάτων είτε με τον ασφαλή σχεδιασμό και εξοπλισμό του ίδιου του εργασιακού τους περιβάλλοντος, η MLC φανερώνει τη θέση της για μία ολοκληρωμένη αντιμετώπιση και επίλυση τέτοιων θεμάτων με τη συμβολή όλων' ξεκινώντας από τους εργαζομένους, περνώντας στους εργοδότες (πλοιοκτήτες/διαχειριστές) και εμπλέκοντας τέλος Σωματεία, Κράτη και Εθνικές ή Διεθνείς Νομοθεσίες. Γίνεται εύκολα κατανοητό πως η πρόληψη είναι το πλέον αποτελεσματικό εργαλείο που η MLC επιζητά για την επίτευξη καλύτερων συνθηκών εργασίας και την ασφάλεια των εργαζομένων καθώς μόνο έτσι οι κίνδυνοι μπορούν να αντιμετωπιστούν από τη ρίζα τους. Και βέβαια, πως το ζήτημα αυτό χρήζει καθολικής και ομόφωνης αντιμετώπισης' άλλωστε οι ναυτικοί είναι πολίτες του κόσμου και ως τέτοιοι θα πρέπει να αντιμετωπίζονται.

³⁰ MLC Amendments, Standard A4.2.1., par. 8 “the contractual compensation, [...], shall be paid in full and without delay;”

³¹ MLC Amendments, Standard A4.2.1., par. 11 “Each Member shall require that ships that fly its flag carry on board a certificate or other documentary evidence of financial security issued by the financial security provider.”

1.4 Πρόσθετοι φορείς ασφάλισης της ναυτικής εργασίας

Η MLC αποτελεί την παγκοσμίως αποδεκτή και αδιαμφισβήτητη έκφραση και κατοχύρωση των χαρακτηριστικών της ναυτικής εργασίας. Μέσω αυτής τίθενται τα βασικά απαιτούμενα για τη δημιουργία ενός ποιοτικού εργασιακού περιβάλλοντος για τους ναυτικούς όπως και επιτυγχάνεται η δίκαιη αντιμετώπιση του ναυτικού ο οποίος είναι ένας εργαζόμενος με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά. Πέρα από την MLC, η ισάξια αντιμετώπιση των ναυτικών και η αναγνώριση των εργασιακών δικαιωμάτων τους, συμπεριλαμβανομένων βέβαια και των ασφαλιστικών δικαιωμάτων που έχουν ήδη αναλυθεί, προστατεύονται και από άλλους φορείς: από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας (CBAs) και από τις εθνικές νομοθεσίες.

Οι Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας είναι στην ουσία γραπτές συμφωνίες ανάμεσα στους εργοδότες και τα εργατικά σωματεία (εγγεγραμμένοι στο ίδιο κράτος) όπου εκφράζονται οι συμφωνημένοι όροι και συνθήκες εργασίας όπως και, ενδεικτικά εδώ, οι ώρες απασχόλησης, οι απολαβές, οι υπερωρίες, τα δικαιώματα και οι αποζημιώσεις των εργαζομένων σε περιπτώσεις σοβαρών ιατρικών ζητημάτων. Όπως έχει ήδη σημειωθεί³², το CBA πρέπει να αναφέρεται στο συμβόλαιο εργασίας του ναυτικού, εφόσον βέβαια υπάρχει κάποιο σε ισχύ.

Δειγματοληπτικά, γίνεται μία σύντομη αναφορά στο τι προβλέπει η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας της Κυπριακής σημαίας σχετικά με τα δικαιώματα των ναυτικών και τις υποχρεώσεις των εργοδοτών σε περιπτώσεις ασθένειας/τραυματισμού/θανάτου. Η Κυπριακή σημαία στη Σύμβασή της έχει δύο ξεχωριστά κεφάλαια όπου στο ένα³³ αναλύει τις προβλεπόμενες αποζημιώσεις σε περιπτώσεις θανάτου ή/και ανικανότητας του ναυτικού προς εργασία και στο άλλο³⁴ τον μισθό ασθένειας του ναυτικού και την παροχή ιατρική φροντίδας σε περιπτώσεις τραυματισμού ή ασθένειας. Κατά το ενδεχόμενο θανάτου του ναυτικού ενώ το συμβόλαιό του είναι σε ισχύ και εφόσον ο θάνατος δεν έχει προκληθεί από πρωτοβουλία του θανόντος ή ως αποτέλεσμα του ιατρικού του παρελθόντος το οποίο εσκεμμένως δεν είχε γνωστοποιηθεί ή λόγω μη σχετικών παραγόντων με την εργασία του επάνω στο πλοίο, ο εργοδότης είναι υποχρεωμένος

³² Βλ. Υποενότητα «Στάδιο της πρόληψης», σ. 16

³³ Collective Agreement for Seafarers aboard Cyprus Cargo and Tanker vessels for Cyprus beneficially owned vessels, Chapter 9 Compensation for loss of life and incapacity, σ.σ. 7-10

³⁴ Chapter 10 Sick leave Payment and Medical Care, Στο *ίδιο*, σ.σ. 10-11

να παράξει αποζημίωση συγκεκριμένου ποσού στους δικαιούχους. Όσον αφορά στην περίπτωση μόνιμης ανικανότητας προς εργασία, εφόσον βέβαια αυτή έχει προκληθεί από ατύχημα σχετιζόμενο με τη δουλειά κατά τη διάρκεια ισχύς του συμβολαίου του, ανάλογα με το ποσοστό ανικανότητας που θα διαγνωστεί και με τη θέση του ναυτικού (αν είναι ανώτερος/κατώτερος αξιωματικός ή πλήρωμα) δίδεται η ανάλογη αποζημίωση³⁵. Τονίζεται ακόμη πως η τελική αποζημίωση δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να αμφισβητηθεί και πως οι πλοιοκτήτες υποχρεούνται να παρέχουν ολοκληρωμένη ασφαλιστική κάλυψη τέτοιων περιπτώσεων³⁶. Στα ζητήματα ασθενείας, μετά τον επαναπατρισμό του, ο ναυτικός δικαιούται μισθό ασθενείας εκατόν είκοσι (120) ημερών ενώ αν πρόκειται για τραυματισμό δικαιούται τον βασικό μισθό του μέχρι να αναρρώσει πλήρως ή μέχρι η κατάστασή του να πάρει μόνιμο χαρακτήρα. Αναφέρονται επίσης πως ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να παράσχει σε όποιον το έχει ανάγκη και σε οποιοδήποτε λιμάνι ιατρική βοήθεια χωρίς οικονομική επιβάρυνση βέβαια του ναυτικού αλλά και για όσο χρειαστεί μετά τον επαναπατρισμό του σε νοσοκομείο της χώρας του. Γίνεται άμεσα κατανοητό λοιπόν πως η MLC και οι Συλλογικές Συμβάσεις βαδίζουν σε παράλληλους δρόμους³⁷.

Στις περιπτώσεις μη ύπαρξης Συλλογικών Συμβάσεων με την παραπάνω μορφή (ανάμεσα σε εργοδότες και σωματεία εργαζομένων του ίδιου κράτους), ο πλοιοκτήτης μπορεί να έρθει σε συμφωνία με τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών (ITF) η οποία έχει μεριμνήσει για την γραπτή δήλωση και εξασφάλιση των ελαχίστων δικαιωμάτων των ναυτικών³⁸. Μέσω του Συμφωνητικού και της Συλλογικής Σύμβασης που υπογράφονται μεταξύ

³⁵ Ο σχετικός πίνακας είναι ενταγμένος στο κείμενο της Συλλογικής Σύμβασης

³⁶ Το πετυχαίνουν μέσω της κάλυψής τους από τα P&I Clubs, όπως θα εξεταστεί λεπτομερέστερα στο κεφάλαιο “Φορείς Ασφαλιστικής Κάλυψης των Πλοιοκτητών” που ακολουθεί.

³⁷ Δεν είναι τυχαίο το ότι κατά την περίοδο συγκρότησης του οργάνου της MLC, υπήρξε συνεργασία ανάμεσα στους φορείς της πρώτης και στις Κυβερνήσεις κρατών-μελών του ILO για το τι Διατάξεις θα περιελάμβαναν οι τελευταίες στις Συλλογικές Συμβάσεις και Νομοθεσίες τους. Moira L. McConnell, Dominick Devlin, Cleopatra Doumbia-Henry, *ό.π.* σ.53

³⁸ Τα κείμενα των Συμφωνητικών και της Συλλογικής Σύμβασης της ITF μπορούν να βρεθούν στην επίσημη ιστοσελίδα του οργανισμού, www.itfseafarers.org

της πρώτης και του εκάστοτε πλοιοκτήτη, τα βασικά δικαιώματα του ναυτικού κατοχυρώνονται επίσημα από την ITF.

Πέραν αυτών και όταν δεν υπάρχει σε ισχύ κάποια συγκεκριμένη Σύμβαση – είτε σημαίας είτε της ITF – τότε ο ναυτικός υπόκειται στη νομοθεσία της χώρας του και σε ό, τι αυτή του αναγνωρίζει και του καλύπτει ως εργαζομένου αλλά και σε όσα του αναγνωρίζει ο πλοιοκτήτης βασιζόμενος βέβαια στην κάλυψη που έχει.

Το παρόν κεφάλαιο κατέδειξε την πορεία των νομοθεσιών και επακόλουθα την αλλαγή στην αντιμετώπιση του ναυτικού ως ενός εργαζομένου με ιδιαιτερότητες και του οποίου τα δικαιώματα έχριζαν αναγνώρισης και προστασίας. Κάνοντας αναφορά αρχικά σε προϋπάρχουσες Διεθνείς Συμβάσεις που καταπιάνονταν με τις διάφορες πτυχές της ναυτικής ζωής και δίνοντας έμφαση στον ασθενή χαρακτήρα των πρώτων και τη σταδιακή ενδυνάμωσή τους, το κεφάλαιο προχωρά στη μελέτη του κορυφαίου εργαλείου για τη ναυτική ζωή, την MLC. Η παρούσα μελέτη επικεντρώνεται στα αποσπάσματα της Σύμβασης που αφορούν στην κοινωνική μέριμνα και την ιατρική περίθαλψη που ο ναυτικός δικαιούται να έχει κατά τη διάρκεια της εργασίας του. Γίνεται εύκολα κατανοητό πως η Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία έχει επισήμως καταστήσει τον ναυτικό έναν εργαζόμενο του κόσμου και υπερασπίζει σθεναρά τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματά του.

2. ΛΑΘΡΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΕ ΠΛΟΙΟ – ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Μία από τις εκφάνσεις της ανθρώπινης παρουσίας σε ένα πλοίο είναι και εκείνη των παρανόμως επιβαινόντων σε αυτό. Το φαινόμενο των λαθρεπιβατών δεν είναι ασυνήθιστο στις θαλάσσιες μεταφορές, από την απαρχή τους μάλιστα. Κατά χρονικές περιόδους όμως και ανάλογα με τη γεωγραφική περιοχή, η πρακτική αυτή μπορεί να απαντηθεί σε μεγέθη που εύκολα ξεφεύγουν από τον έλεγχο.

Η ναυτιλία είναι ένας τομέας παγκόσμιου χαρακτήρα και όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι εργαζόμενοι του πάνω στο βασικό του μέσο, το πλοίο, θεωρούνται πολίτες του κόσμου, τα εργασιακά δικαιώματα των οποίων κατοχυρώνονται μέσω Διεθνών Κανονισμών. Δε θα μπορούσε λοιπόν να μην υπάρχει παρόμοια μέριμνα αναγνώρισης δικαιωμάτων και για όσους μπορεί να βρεθούν πάνω σε ένα πλοίο χωρίς να είναι εξουσιοδοτημένοι για αυτό.

Η παρουσία λαθρεπιβατών σε ένα πλοίο έχει πολύπλευρη επίδραση. Μπορεί να γίνει επικίνδυνη για το πλοίο, το φορτίο του, το ταξίδι του, το πλήρωμά του και κατ' επέκταση να επηρεάσει ολόκληρο τον ναυτιλιακό τομέα και βέβαια μπορεί να αποβεί μοιραία και για τους ίδιους τους λαθρεπιβάτες των οποίων η ζωή βρίσκεται σε διαρκή κίνδυνο. Ακόμη και ο επαναπατρισμός τους γίνεται, κατά περιπτώσεις, μία πολύπλοκη και πολύπονη διαδικασία καθώς το ζήτημα μπορεί να πάρει χαρακτήρα διακρατικό.

Η εξαναγκαστική μετακίνηση ανθρώπων και ολόκληρων πληθυσμών αλλά και τα επακόλουθα αυτής της πρακτικής, μόλις τον 20^ο αιώνα έγιναν αντικείμενο προβληματισμού και συζήτησης και άρχισαν να βρίσκουν παγκόσμια αποδεκτούς τρόπους αντιμετώπισης. Το φαινόμενο αυτό αποτελεί ζήτημα παγκόσμιου ενδιαφέροντος πόσο περισσότερο μάλλον όταν εμπλέκεται η μεταφορά διά θαλάσσης σε αυτό.

Τα Ηνωμένα Έθνη είναι ο Οργανισμός που έχει ασχοληθεί και έχει κατοχυρώσει με Διεθνείς Συμβάσεις τις υποχρεώσεις, τα δικαιώματα και τον τρόπο διαχείρισης των ανθρώπων σε τέτοιες περιπτώσεις. Απαρχή βέβαια όλων είναι η Οικουμενική Διακήρυξη για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα (Universal Declaration of Human Rights, 1948) με βάση την οποία συντάχθηκαν και επόμενες ανάλογες Συμβάσεις σε όλους τους τομείς, και σε αυτόν της ναυτιλίας.

Το δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης επικεντρώνεται στον τρόπο διαχείρισης περιπτώσεων ανεύρεσης λαθρεπιβατών πάνω σε ένα πλοίο. Ο λαθρεπιβάτης είναι πρωτ' απ' όλα και πάνω από όλα ένας άνθρωπος που δικαιούται ανθρώπινη αντιμετώπιση. Ανεξαρτήτως των

αιτιών που τον οδήγησαν στην παράνομη επιβίβαση, ένας άνθρωπος που βρίσκεται κρυμμένος σε ένα πλοίο και άρα σε κατάσταση ανάγκης, πρέπει να αντιμετωπιστεί με σεβασμό ως προς τις βασικές του ανάγκες τουλάχιστον. Από εκεί και πέρα, θα πρέπει να ακολουθούνται συγκεκριμένες, παγκόσμια αποδεκτές, πρακτικές ως προς την διαχείριση αυτής της κατάστασης. Αυτά τα δύο σημεία αναφοράς, ο σεβασμός στην υπόσταση του ανθρώπου πρώτον και η ασφαλής αντιμετώπιση της παρουσίας λαθρεπιβατών πάνω σε πλοίο δεύτερον, αποτελούν τους πυλώνες του κεφαλαίου.

Η Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Σύμβαση (FAL Convention, 1965), η μόνη αναγνωρισμένη και ισχύουσα ναυτιλιακή Σύμβαση όπου εμπεριέχεται η αντιμετώπιση περιπτώσεων λαθρεπιβίβασης, βασίζεται στη Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων αλλά και στις προκηρύξεις του ΟΗΕ για τους πρόσφυγες. Ο χαρακτηρισμός, η περιγραφή ενός λαθρεπιβάτη είναι ένα ακόμη σημαντικό σημείο αναφοράς καθώς ένας λαθρεπιβάτης μπορεί να είναι απλά κάποιος που λαθραία έχει επιβιβαστεί σε ένα πλοίο, μπορεί όμως και να θεωρηθεί ένας άνθρωπος που αναζητά άσυλο. Στη δεύτερη περίπτωση, εκείνος που αναζητά άσυλο μπορεί να χαρακτηριστεί και πρόσφυγας. Λόγω αυτής της ιδιαίτερης φύσης, ο Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών προχώρησε και στη δημιουργία ενός Σημειώματος αναφορικά με τους λαθρεπιβάτες που δηλώνουν αιτούντες ασύλου και βέβαια αυτό το Σημείωμα βασίζεται επίσης στις προκηρύξεις του ΟΗΕ για τους πρόσφυγες.

Με βάση τα προαναφερθέντα, η δομή του κεφαλαίου έχει διαμορφωθεί ως εξής: Η πρώτη ενότητα αφορά στον Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών που έχει ασχοληθεί με την κατοχύρωση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων αλλά και με την διαχείριση των προσφύγων ειδικότερα. Τα δύο προαναφερθέντα σημεία εξετάζονται σε δύο διακριτές υποενότητες. Κατόπιν, υπάρχει η ενότητα που εξετάζει τη Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κίνηση όπου γίνεται αναφορά στις συνθήκες και το σκοπό της δημιουργίας της και στα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της. Η ανάλυση του σχετικού Κανονισμού της για τη διαχείριση των λαθρεπιβατών ακολουθεί ενώ αναφέρεται και η πρόσφατη τροποποίηση της Σύμβασης. Το κεφάλαιο ολοκληρώνεται με το Σημείωμα για την ιδιαίτερη αντιμετώπιση των λαθρεπιβατών που δηλώνουν ότι είναι αιτούντες ασύλου.

Σκοπός του κεφαλαίου είναι να καταδείξει αρχικά πως υπάρχει μέριμνα ακόμα και για την πιο ιδιάζουσα και ευαίσθητη περίπτωση παρουσίας ανθρώπου πάνω σε ένα πλοίο. Ο λαθρεπιβάτης, από όπου και αν προέρχεται και όπου και αν αποσκοπεί, προστατεύεται από

Διεθνείς Κανονισμούς. Όταν ο λαθρεπιβάτης φέρει πάνω του τον χαρακτηρισμό του αιτούντα ασύλου και του πρόσφυγα, τότε η αντιμετώπισή του γίνεται ακόμη πιο ιδιαίτερη. Ο τομέας της ναυτιλίας, επειδή ακριβώς έχει παγκόσμιο χαρακτήρα και επειδή έρχεται συνεχώς αντιμέτωπος με περιστατικά λαθρεπιβίβασης, έχει πάρει αντίστοιχα τα δικά του μέτρα, με βάση τις Διεθνείς επιταγές, προσπαθώντας να κρατά ασφαλείς όλους τους εμπλεκομένους.

2.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών

2.1.1 Κατοχύρωση των Ανθρώπινων Δικαιωμάτων

Η απαρχή, η βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκαν όλες οι Συμβάσεις / Συνθήκες και οι πρακτικές που ακολουθούνται σχετικά με πτυχές της ανθρώπινης ζωής – ατομικές ελευθερίες, εργασιακά δικαιώματα, δικαιώματα ιδιοκτησίας – είναι η Οικουμενική Διακήρυξη για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα (Universal Declaration of Human Rights).

Προκηρυγμένη και υιοθετημένη το 1948 από τη Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών, η Διακήρυξη για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα θέτει τα βασικά δικαιώματα και τις ελευθερίες που χαίρει κάθε άνθρωπος ανεξαιρέτως. Μεταφρασμένη σε πάνω από τριακόσιες εξήντα (360) γλώσσες αποτελεί το ισχυρότερο εργαλείο του ανθρώπου ενάντια στην καταπίεση και την υπονόμευση της υπόστασής του. Παρόλο που η καταπάτηση των ανθρώπινων δικαιωμάτων δε σταμάτησε με την υιοθέτηση της Διακήρυξης, είναι πολύ μεγάλος και σημαντικός ο αριθμός περιπτώσεων που ανάλογες παραβιάσεις αποφεύχθηκαν και οι άνθρωποι μπόρεσαν να χαρούν όσα από τη φύση τους δικαιούνται. Είναι καλό εδώ να αναφερθούν τρία άρθρα της Διακήρυξης που συνδέονται άμεσα με τις Συμβάσεις με τις οποίες καταπιάνεται το κεφάλαιο: το Άρθρο 3 της Διακήρυξης δηλώνει πως ο καθένας έχει δικαίωμα στη ζωή, στην ελευθερία και στην ασφάλεια³⁹ (ελεύθερη μετάφραση), το Άρθρο 5 αναφέρει πως κανένας δεν πρέπει να υποβάλλεται σε βασανιστήρια ή σε απάνθρωπη μεταχείριση ή σε τιμωρία⁴⁰ (ελεύθερη

³⁹ Universal Declaration of Human Rights, 1948, Article 3, “Everyone has the right to life, liberty and security of person.”

⁴⁰ Στο ίδιο, Article 5, “No one shall be subjected to torture or to cruel, inhuman or degrading treatment or punishment.”

μετάφραση) και το Άρθρο 14.1 ότι καθένας έχει το δικαίωμα αναζήτησης ασύλου σε άλλες χώρες σε περίπτωση διωγμού από τη δική του⁴¹ (ελεύθερη μετάφραση).

2.1.2 Διεθνείς Διατάξεις για τους Πρόσφυγες

Τα Ηνωμένα Έθνη είναι ο Οργανισμός που έχει ασχοληθεί και έχει κατοχυρώσει τα δικαιώματα των προσφύγων με σειρά Συμβάσεων και Κανονισμών αναδεικνύοντας έτσι τη διαρκή ανάγκη που υπάρχει αλλά και την άμεση ανταπόκριση στα μείζονα ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι άνθρωποι που βρίσκονται σε αυτή την κατάσταση.

Η βασική Σύμβαση είναι εκείνη του 1951 μαζί με το Πρωτόκολλο του 1967 σχετικά με τους πρόσφυγες (UN Convention 1951 and Protocol 1967 related to refugees)⁴² στα οποία είναι απαραίτητο να γίνει αναφορά. Η Σύμβαση του 1951 η οποία μάλιστα βασίζεται στο προαναφερθέν Άρθρο 14 της Διακήρυξης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, τέθηκε σε ισχύ το 1954 και έχει υποστεί έως σήμερα μόνο μία Αναθεώρηση, το Πρωτόκολλο του 1967, το οποίο στην ουσία «μετακινεί» τα γεωγραφικά και χρονικά σύνορα της Σύμβασης⁴³. Όπως αναφέρεται μέσα στο κείμενό της, η Σύμβαση αυτή αντικαθιστά όσους προηγούμενους σχετικούς Κανονισμούς έχουν υπάρξει⁴⁴.

Στο κείμενο δίνεται ο ακριβής, ολοκληρωμένος και τελικός ορισμός του «πρόσφυγα», ως κάποιος που δεν μπορεί ή δεν θέλει να επιστρέψει στον τόπο καταγωγής του εξαιτίας της ύπαρξης ενός βάσιμου φόβου καταδίωξης του για λόγους φυλετικούς, θρησκευτικούς, εθνικότητας, πολιτικών απόψεων ή κοινωνικής ομαδοποίησης⁴⁵. Ο ορισμός βέβαια αυτός και τα

⁴¹ Στο ίδιο, Article 14.1, “Everyone has the right to seek and to enjoy in other countries asylum from persecution.”

⁴² Το κείμενο μπορεί να βρεθεί στην επίσημη ιστοσελίδα του UNHCR, <http://www.unhcr.org/uk/1951-refugee-convention.html>

⁴³ Στη Σύμβαση υπήρχε ο όρος των «συμβάντων προ της 1^{ης} Ιανουαρίου 1951» (“events occurring before 1 January 1951”) ο οποίος στην ουσία όριζε ως περιστατικά για τα οποία ίσχυε η Σύμβαση μόνο όσα είχαν προηγηθεί της συγκεκριμένης ημερομηνίας στο χώρο της Ευρώπης. Με το Πρωτόκολλο του 1967, η έννοια αυτή έχασε τη σημασία της.

⁴⁴ UNHCR, UN Convention 1951 and Protocol 1967 related to the Status of Refugees, Geneva 2010, Chapter 6, Article 37, σ.σ. 31-32

⁴⁵ Στο ίδιο, Chapter 1, Article 1, σ. 14

δικαιώματα που φέρει παύουν να ισχύουν όταν ο άνθρωπος που τον επικαλείται έχει διαπράξει σοβαρά εγκλήματα όπως εγκλήματα πολέμου και γενικά εγκλήματα κατά της ανθρωπότητας.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της Σύμβασης είναι ότι πρόκειται για το πιο συγκεντρωτικό πόνημα των βασικών και ελαχίστων δικαιωμάτων των προσφύγων σε διεθνές επίπεδο και ότι υποστηρίζει τρεις βασικές αρχές: την μη διάκριση, την μη τιμώρηση και την μη επαναπροώθηση (non-discrimination, non-penalization, non-refoulement).

Οι τρεις αρχές που αναφέρθηκαν επικυρώνονται άμεσα μέσω του κειμένου αφού η Σύμβαση ισχύει για όλους τους ανθρώπους ανεξαρτήτως φυλής, φύλου, θρησκευτικών πεποιθήσεων, τόπου προέλευσης κ.α. (non-discrimination), οι πρόσφυγες δε θα πρέπει να τιμωρηθούν για την παράνομη είσοδό τους σε μία χώρα δεδομένου του ότι αναζητούν άσυλο για τη σωτηρία τους (non-penalization) και κανείς δεν μπορεί ή δεν πρέπει να εξαναγκάσει έναν πρόσφυγα να επιστρέψει σε έναν τόπο όπου υπάρχει κίνδυνος για τη ζωή ή την ελευθερία του (non-refoulement).

Η Σύμβαση θέτει και τα ελάχιστα απαιτούμενα για τη διαχείριση των προσφύγων που έχουν εισέλθει νόμιμα ή μη σε μία χώρα. Για όσους διαμένουν νόμιμα σε διαφορετική χώρα από αυτή της καταγωγής τους, αναγνωρίζονται τα δικαιώματά τους να μπορούν να εκπροσωπηθούν νομικά, να έχουν πρόσβαση στην πρωτοβάθμια εκπαίδευση, να μπορούν να συμμετέχουν σε μισθωμένη εργασία, να χαίρουν κοινωνικής πρόνοιας, ελευθερίας κίνησης, παροχής κρατικών εγγράφων για τη νόμιμη διαμονή τους, δικαιώματος ιδιοκτησίας. Στην περίπτωση ύπαρξης προσφύγων σε μία χώρα παράνομα, η Σύμβαση αναφέρει ξεκάθαρα πως εφόσον πιστοποιηθεί ότι οι πρόσφυγες διέτρεχαν σοβαρούς κινδύνους στη χώρα τους και έχουν μπει παράνομα σε μία ξένη χώρα χωρίς άλλο σκοπό πέραν της διαβίωσής τους, τότε δε θα πρέπει να υποστούν κυρώσεις. Επιπλέον, το κράτος θα πρέπει να τους δώσει ένα εύλογο χρονικό διάστημα ώστε να μπορέσουν να δικαιολογήσουν την παράνομη είσοδο και παρουσία τους ενώπιον των αρμόδιων Αρχών ώστε να μην αποβληθούν από τη χώρα.

Το Πρωτόκολλο του 1967 συντάχθηκε ακριβώς για να ανανεώσει κάποια σημεία της Σύμβασης. Ένα από αυτά, όπως ήδη αναφέρθηκε, είναι η χρονική και τοπική «απελευθέρωση» από τον όρο των «συμβάντων προ της 1^{ης} Ιανουαρίου 1951 στην Ευρώπη». Το Πρωτόκολλο ακυρώνει αυτόν τον περιορισμό επομένως η Σύμβαση καλύπτει πια και ισχύει για όλους τους πρόσφυγες και όχι μόνο για εκείνους της Ευρώπης πριν την 1^η Ιανουαρίου 1951. Ένα ακόμη στοιχείο που τονίζεται στο Πρωτόκολλο είναι η ανάγκη γνωστοποίησης των συμβάντων αλλά

και του τρόπου χειρισμού τους από τα κράτη-μέλη στον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών. Το Πρωτόκολλο, αν και άμεσα συσχετιζόμενο με τη Σύμβαση, αποτελεί ξεχωριστό όργανο το οποίο μάλιστα μπορούν να επικυρώσουν και κράτη που δεν έχουν αναγνωρίσει πριν τη Σύμβαση⁴⁶. Μέχρι σήμερα η Σύμβαση και το Πρωτόκολλο είναι αναγνωρισμένα από εκατόν σαράντα πέντε (145) κράτη-μέλη.

2.2 Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλική Κίνηση

Η Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κίνηση είναι ένα από τα σημαντικά εργαλεία του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) λόγω του ζητήματος που καταπιάνει και είναι και η μόνη στην οποία ξεκάθαρα αναγράφεται ο τρόπος διαχείρισης των λαθρεπιβατών. Στη συγκεκριμένη ενότητα θα γίνει μία εκτενής μελέτη της προαναφερθείσας Σύμβασης, ξεκινώντας με μία σύντομη περιγραφή της. Κατόπιν, και με τη βοήθεια του ιδίου κειμένου, θα εξεταστεί ο τρόπος διαχείρισης των λαθρεπιβατών όταν εντοπιστούν πάνω σε ένα πλοίο. Σημειώνεται εδώ πως για λόγους ευκολίας θα χρησιμοποιείται ο όρος «λαθρεπιβάτης» με τις έννοιες και του ενός ατόμου αλλά και ενός συνόλου ατόμων.

2.2.1 Σκοπός, Συνθήκες Δημιουργίας, Χαρακτηριστικά

Σκοπός της συγκρότησης της FAL Convention ήταν η διευκόλυνση της ναυτιλιακής κίνησης μέσω της απλούστευσης και της μείωσης των διαδικασιών και των εγγράφων που απαιτούνται κατά την άφιξη, τη διαμονή και την αναχώρηση ενός πλοίου σε λιμάνι. Τα εν λόγω έγγραφα και διαδικασίες αφορούν στο πλοίο, στο πλήρωμά του, στους επιβάτες, στο φορτίο του, ανάλογα κάθε φορά με τον τύπο του πλοίου. Καθώς η πορεία ενός πλοίου από λιμάνι σε λιμάνι μπορεί να καθυστερήσει για διάφορους λόγους, από τον μεγάλο όγκο χαρτιών που ζητά ένα κράτος-λιμάνι για να επιτρέψει την είσοδο και την αγκυροβόληση μέχρι και καθυστερήσεις λόγω ανεύρεσης λαθρεπιβατών ή παράνομων ουσιών στο πλοίο, η ανάγκη για ένα ευρέως

⁴⁶ Η Σύμβαση του 1951 για τους Πρόσφυγες και το Πρωτόκολλο του 1967 για τους Πρόσφυγες αποτελούν δύο κείμενα που μπορούν να βρεθούν ξεχωριστά ή/και σε μια συγκεντρωτική έκδοση του 2010 η οποία και χρησιμοποιήθηκε ως πηγή του κεφαλαίου.

αποδεκτό σύστημα ασφαλούς και ταχείας διεκπεραίωσης των διαδικασιών αυτών έγινε επιτακτική.

Εκείνο που έγινε κατανοητό από την Επιτροπή Διευκόλυνσης (Facilitation Committee)⁴⁷ του ΙΜΟ ήταν ότι η απλούστευση και η κατά το δυνατόν ελαχιστοποίηση των διαδικασιών για την κίνηση των πλοίων μπορεί να επιτευχθεί, εφόσον οι διαδικασίες αυτές είναι οι ίδιες για όλα τα κράτη-μέλη που έχουν υπογράψει τη Σύμβαση και οι αλλαγές πάνω σε αυτές είναι περιορισμένες. Πέραν λοιπόν του σαφούς κειμένου της Σύμβασης, μέσω της τελευταίας δηλώνονται αναντίρρητα τα πιστοποιητικά και τα έγγραφα που χρειάζεται ένα πλοίο για την γρήγορη και ασφαλή επίσκεψή του σε ένα λιμάνι.

Η συγκρότηση της Σύμβασης για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κίνηση έγινε τον Απρίλιο του 1965 και τέθηκε σε ισχύ τον Μάρτιο του 1967. Τα κράτη που έχουν αποδεχθεί τη Σύμβαση αντιπροσωπεύουν το 93.78% του παγκόσμιου «τονάζ», σύμφωνα με την επίσημη ιστοσελίδα του ΙΜΟ.

Η δομή της Σύμβασης που εξετάζεται εδώ διαρθρώνεται ως εξής: τα Άρθρα (Articles), το κυρίως κείμενο (Annex) το οποίο αναπτύσσεται σε επτά τμήματα (Section 1 έως Section 7) και τα Παραρτήματα (Appendix 1, 2 και 3). Στο Άρθρο VI της Σύμβασης μάλιστα γίνεται και σαφής επεξήγηση του ποια μέτρα χαρακτηρίζονται ως “standards” και ποια ως “recommended practices”. Τα πρώτα είναι τα μέτρα που πρέπει να παρθούν κατ’ όμοιο τρόπο από όλα τα συμβαλλόμενα κράτη ούτως ώστε να επιτευχθεί ο σκοπός της Σύμβασης ενώ τα δεύτερα είναι εκείνα των οποίων η εφαρμογή είναι επιθυμητή ως προς τον σκοπό της Σύμβασης⁴⁸. Απαιτούμενο για να τεθεί η Σύμβαση σε ισχύ ήταν, όπως αναφέρεται στο Άρθρο XI, η υπογραφή της από τουλάχιστον δέκα κράτη.

Για την καλύτερη κατανόηση του θέματος του συγκεκριμένου κεφαλαίου είναι πολύ σημαντικό να αναφερθούν δύο ορισμοί που δίνονται από τη Σύμβαση: οι ορισμοί των λέξεων

⁴⁷ Η Επιτροπή Διευκόλυνσης (Facilitation Committee) είναι ένα επικουρικό σώμα του ΙΜΟ, πλήρως αναγνωρισμένο, στο οποίο μπορούν να συμμετέχουν όλα τα κράτη-μέλη του ΙΜΟ. Για περισσότερα στοιχεία, www.imo.org

⁴⁸ ΙΜΟ, FAL Convention-Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965 as amended, London 2011, Article VI, “(a) *Standards* are those measures the uniform application of which [...] is necessary and practicable in order to facilitate international maritime traffic; (b) *Recommended Practices* are those measures the application of which [...] is desirable in order to facilitate international maritime traffic.”

“*attempted stowaway*” και “*stowaway*”⁴⁹. Ο «εν δυνάμει» λαθρεπιβάτης είναι εκείνο το άτομο που έχει ανέβει κρυφά σε ένα πλοίο χωρίς τη συγκατάθεση κάποιου αρμόδιου προσώπου και εντοπίζεται πριν την αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι. Ο λαθρεπιβάτης είναι το άτομο που έχει επιβιβαστεί σε ένα πλοίο εν αγνοία των όποιων υπευθύνων προσώπων και εντοπίζεται είτε αφότου το πλοίο έχει απομακρυνθεί από το λιμάνι είτε κατά την προσέγγιση του επόμενου λιμένα και βέβαια τότε δηλώνεται η ύπαρξή του από τον πλοίαρχο στις αρμόδιες Αρχές.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί πως είχε συγκροτηθεί από τον ΙΜΟ μία Σύμβαση αποκλειστικά για τους λαθρεπιβάτες, η Διεθνής Σύμβαση για τους Λαθρεπιβάτες (International Convention related to Stowaways, Brussels, 1957)⁵⁰ η οποία όμως λόγω μη συγκέντρωσης του απαιτούμενου αριθμού κρατών προς επικύρωση, δεν τέθηκε ποτέ σε ισχύ. Παρ’ όλ’ αυτά, μία ανάγνωση του κειμένου της την καθιστά ιδιαίτερα σημαντική καθώς ήταν μία πρώτη προσπάθεια για τη διαχείριση των λαθρεπιβατών που μοιράζει τις ευθύνες ανάμεσα στα κράτη και τονίζει τους κινδύνους που αντιμετωπίζουν οι πρώτοι. Η FAL Convention, στο κεφάλαιό της για τη διαχείριση των λαθρεπιβατών, βασίστηκε στη Σύμβαση των Βρυξελλών, όπως μπορεί κανείς να καταλάβει μετά από την ανάγνωση και των δύο.

Η Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κίνηση είναι ένα ζωντανό όργανο όπως αποδεικνύεται από τις αναθεωρήσεις και τις συνεχείς συναντήσεις της Επιτροπής Διευκόλυνσης· ενδεικτικά, η τελευταία έκδοση της Σύμβασης που κυκλοφορεί είναι του 2011 και περιλαμβάνει Αναθεωρήσεις του 2009 που τέθηκαν σε ισχύ ένα χρόνο μετά. Οι αναθεωρήσεις που έγιναν αφορούν στη διαχείριση των λαθρεπιβατών και απευθύνονται στα κράτη-μέλη που δεν ανήκουν στα συμβαλλόμενα κράτη της Σύμβασης ή ανήκουν αλλά δεν μπορούν να συμμορφωθούν με τα προβλεπόμενα της Σύμβασης⁵¹.

2.2.2 Διαχείριση Λαθρεπιβατών

Το Τμήμα 4 της Σύμβασης για τη Ναυτιλιακή Κίνηση τιτλοφορείται “Stowaways” και αναφέρεται αποκλειστικά στον τρόπο αντιμετώπισης των λαθρεπιβατών, διακριτό σε δύο επίπεδα· σε ό, τι προβλέπεται για την αποφυγή της παράνομης εισόδου ανθρώπων στο πλοίο και

⁴⁹ Στο ίδιο, Annex, Section 1, A. Definitions σ.σ. 8-10

⁵⁰ Το κείμενο της Σύμβασης των Βρυξελλών μπορεί να βρεθεί στο <http://www.refworld.org/pdfid/3ae6b3a80.pdf>

⁵¹ Εκτενής ανάλυση της τελευταίας αναθεώρησης γίνεται στη σελ. 38 του συγκεκριμένου πονήματος.

σε ό, τι σχετίζεται με τις προβλεπόμενες πρακτικές όταν οι άνθρωποι γίνουν αντιληπτοί μετά τον απόπλου του πλοίου. Για μία ευκολότερη κατανόηση, η διαχείριση των λαθρεπιβατών θα μπορούσε να χωριστεί σε τρία στάδια: το στάδιο των προληπτικών μέτρων, το στάδιο της διαχείρισης όσο βρίσκονται επάνω στο πλοίο και το στάδιο της επιστροφής τους. Παρόμοια με την MLC έτσι και η FAL τονίζει πρωτ' απ' όλα την ανάγκη να υπάρχει πρόληψη για την αποφυγή άβολων καταστάσεων και μετά προχωρά στους τρόπους αντιμετώπισης κινδύνων που έχουν επέλθει. Αναφέρεται μάλιστα πως όσα προβλέπονται σε αυτό το μέρος της Σύμβασης συμφωνούν με Διεθνείς Αρχές όπως αυτές τίθενται στη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την κατάσταση των προσφύγων (1951) και το Πρωτόκολλο των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με την κατάσταση των προσφύγων (1967)⁵².

Η Σύμβαση, εκτός από τον διαχωρισμό των προαναφερθέντων σταδίων, προχωρά σε μία επιπλέον διάκριση του σταδίου της πρόληψης. Συγκεκριμένα, το Τμήμα 4 Β. “Preventive Measures” αναφέρεται σε τρεις φορείς που μπορούν να λειτουργήσουν προληπτικά για την αποφυγή επιβίβασης λαθρεπιβατών: τις λιμενικές Αρχές, τον ιδιοκτήτη και τον πλοίαρχο κάθε πλοίου, τη σχετική νομοθεσία κάθε κράτους. Όσον αφορά στις λιμενικές Αρχές, η Σύμβαση αναφέρει ρητά πως θα πρέπει να υπάρχουν οι σωστές υποδομές και να παίρνονται τα σωστά μέτρα ασφαλείας ώστε να αποτρέπεται η πρόσβαση λαθρεπιβατών τόσο στο λιμάνι όσο και κατ' επέκταση στα πλοία που βρίσκονται μέσα σε αυτό. Ως προς αυτή την κατεύθυνση θα πρέπει να συνεργαστούν αρμονικά κρατικές αρχές και σώματα (όπως η αστυνομία, τα τελωνεία, οι μεταναστευτικές αρχές) και οι εργαζόμενοι στο λιμάνι ώστε να γίνεται σωστός και ενδεδειγμένος έλεγχος του γενικότερου χώρου του λιμένος και των εγκαταστάσεων μέσα σε αυτό (αποθήκες, χώροι στοίβαξης), έλεγχος των ανθρώπων που εισέρχονται και εξέρχονται του λιμένος όπως και των φορτίων και σε περίπτωση εντοπισμού λαθρεπιβατών να υπάρχει συνεργασία για την ασφαλέστερη απομάκρυνσή τους. Ως δεύτερος φορέας αναφέρεται ο πλοιοκτήτης και ο πλοίαρχος. Εκείνο που τονίζει η Σύμβαση σε αυτό το σημείο είναι η υποχρέωση του πλοιοκτήτη και του πλοιάρχου να ακολουθούνται μέτρα ασφαλείας πάνω στο πλοίο ώστε να καθίσταται δύσκολη η πρόσβαση λαθρεπιβατών σε αυτά ή έστω να εφαρμόζονται πρακτικές εντοπισμού

⁵² FAL Convention, 1965 as amended, Section 4 A, 4.1 Standard, “The provisions in this section shall be applied in accordance with international protection principles as set out in international instruments, such as the UN Convention relating to the Status of Refugees of 28 July 1951 and the UN Protocol relating to the Status of Refugees of 31 January 1967, and relevant national legislation.”

των τελευταίων πριν τον απόπλου. Ενδεικτικά, όταν το πλοίο είναι αγκυροβολημένο, τα σημεία εισόδου και εξόδου του να φυλάσσονται διαρκώς και να μην είναι προσβάσιμο από άλλα σημεία εκτός των προαναφερθέντων. Ακόμη, μία πρακτική που πρέπει να προβλέπεται και από το κράτος-σημαία που φέρει ένα πλοίο είναι ο ενδεδειγμένος έλεγχός του από το πλήρωμα προτού φύγει από το λιμάνι. Οι κρατικές νομοθεσίες αναφέρονται τέλος ως ο τρίτος φορέας πρόληψης με το να έχουν μεριμνήσει για την ύπαρξη και εφαρμογή σκληρών κυρώσεων στους λαθρεπιβάτες, στους εν δυνάμει λαθρεπιβάτες αλλά και σε όσους έχουν συμβάλει / βοηθήσει ανθρώπους να επιβιβαστούν παράνομα σε πλοία.

Το στάδιο της διαχείρισης των λαθρεπιβατών επάνω στο πλοίο ακολουθεί. Εκείνο που τονίζεται και αποτελεί βάση ακόμη και στο πρώτο στάδιο της πρόληψης, είναι η σωστή και ανθρώπινη συμπεριφορά απέναντι στον λαθρεπιβάτη. Ανεξαρτήτως του πότε έχει βρεθεί, σε τι κατάσταση είναι και από που προέρχεται, πρέπει να αντιμετωπίζεται με σεβασμό, μεριμνώντας για την ασφάλειά του, την υγεία του και την κάλυψη των βασικών αναγκών του μέχρι να βγει από το πλοίο. Σύμφωνα λοιπόν με το Τμήμα 4 C. “Treatment of the stowaway while on board”, ο λαθρεπιβάτης που θα βρεθεί στο πλοίο θα πρέπει να αντιμετωπιστεί από τον πλοίαρχο και το πλήρωμα ανθρώπινα, να του παραχθεί οποιαδήποτε ιατρική φροντίδα χρειάζεται και γενικά να αντιμετωπιστεί ως άνθρωπος με βασικές ανάγκες που πρέπει να καλυφθούν. Εκτός αυτού, ο πλοίαρχος πρέπει να φροντίσει να μάθει κάποια βασικά στοιχεία από τον άνθρωπο που βρήκε πάνω στο πλοίο του, δηλαδή τα προσωπικά του στοιχεία, την εθνικότητά του και το λιμάνι από το οποίο κατάφερε να επιβιβαστεί⁵³. Αυτόματα αυτές οι πληροφορίες πρέπει να γνωστοποιηθούν στον πλοιοκτήτη, στο κράτος-σημαία του πλοίου, στις Αρχές του λιμένου επιβίβασης του λαθρεπιβάτη και στις Αρχές του επόμενου λιμένου που θα επισκεφθεί το πλοίο. Από την πλευρά τους έπειτα οι Αρχές ενημερώνουν τον IMO. Γίνεται εδώ μία ιδιαίτερη μνεία στην περίπτωση που ο λαθρεπιβάτης δηλώσει πως είναι πρόσφυγας καθώς τότε η πληροφορία αυτή δε θα πρέπει να γνωστοποιηθεί ευρέως για όσο χρονικό διάστημα κρίνεται αναγκαίο, ώστε να μην διακινδυνευτεί η ασφάλεια του ανθρώπου⁵⁴.

⁵³ Η FAL Convention έχει μεριμνήσει για τη δημιουργία του αντίστοιχου εντύπου που πρέπει να συμπληρώνεται σε αυτές τις περιπτώσεις. Βλ. FAL Convention, 1965 as amended, Appendix 3, σ.σ. 52-53

⁵⁴ FAL Convention, 1965 as amended, Section 4 C, 4.6.3 Standard, “Contracting Governments shall instruct shipmasters operating ships entitled to fly their flag that when a stowaway declares himself/herself to be a refugee, this information shall be treated as confidential to the extent necessary for the security of the stowaway.”

Το στάδιο της επιστροφής του λαθρεπιβάτη έρχεται τελευταίο και μπορεί μάλιστα να χαρακτηριστεί ως το πιο περίπλοκο και δύσκολο καθώς εμπλέκονται σε αυτό δύο πολύ βασικοί παράγοντες της γενικότερης λειτουργίας του πλοίου: ο πρώτος είναι η προγραμματισμένη πορεία του πλοίου ανάλογα με το είδος του, το φορτίο που κουβαλά και τις συμφωνίες που τη διέπουν και ο δεύτερος είναι τα λιμάνια που μπορεί να προσεγγίσει και οι κανονισμοί αυτών σχετικά με τη διαχείριση λαθρεπιβατών. Εκείνο που επιβάλλεται από τη Σύμβαση είναι τα κράτη-σημαίες να μην επιτρέπουν στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους να αλλάξουν την προγραμματισμένη πορεία τους σε περίπτωση ανεύρεσης λαθρεπιβάτη αφού έχουν βγει από τα χωρικά ύδατα της χώρας επιβίβασης του τελευταίου στο πλοίο. Οι εξαιρέσεις αυτού του κανονισμού είναι αν συντρέχουν λόγοι υγείας⁵⁵ και αν βέβαια το κράτος που θα δεχθεί το πλοίο, στα πλαίσια της απόκλισης του από τον ρου του, έχει δώσει τη σχετική άδεια. Στην περίπτωση ανεύρεσης του λαθρεπιβάτη πριν την απομάκρυνση του πλοίου από τα χωρικά ύδατα του κράτους επιβίβασης, τότε το κράτος επιβίβασης υποχρεούται να δεχθεί πίσω αυτόν τον άνθρωπο. Αν όμως ο παρανόμως επιβαίνων πάνω στο πλοίο γίνει αντιληπτός όταν πια το πλοίο δεν βρίσκεται στα χωρικά ύδατα της χώρας επιβίβασης και δε συντρέχουν σοβαροί λόγοι απόκλισης πορείας, τότε το πρώτο επόμενο λιμάνι που πρόκειται να βρει το πλοίο βάσει του ρου του, είναι το λιμάνι στο οποίο ο λαθρεπιβάτης μπορεί να βγει και από εκεί να επιστρέψει στο κράτος από το οποίο έφυγε. Με βάση κάποιες συγκεκριμένες προϋποθέσεις που αναφέρονται πιο κάτω, αν δεν ολοκληρωθεί ο επαναπατρισμός του λαθρεπιβάτη στο πρώτο λιμάνι, οι σχετικές προσπάθειες θα γίνονται και σε κάθε ένα από τα επόμενα λιμάνια.

Οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σχετίζονται άμεσα με την επίσημη ταυτότητα του λαθρεπιβάτη και τη νομοθεσία κάθε χώρας διαμετακόμισης σχετικά με την αποδοχή λαθρεπιβατών. Από τη στιγμή που δεν υπάρχει κώλυμα της νομοθεσίας του κράτους ως

⁵⁵ Στις περιπτώσεις που ο λαθρεπιβάτης (και όχι μόνο) ασθενεί και μάλιστα μπορεί να προσβάλλει το πλήρωμα, επιβάλλεται ένας ιδιαίτερος χειρισμός. Στο Τμήμα 2 Η της Σύμβασης μέσα στα άλλα αναφέρεται πως η όλη διαδικασία πρέπει να είναι όσο ταχύτερη γίνεται: οι Αρχές του κράτους που θα δεχθεί τον άρρωστο να είναι πλήρως ενημερωμένες για την κατάσταση του, να ενημερωθεί ο πλοίαρχος για όλα τα απαιτούμενα έγγραφα για την είσοδό του στο λιμάνι εγκαίρως και η μεταφορά του ασθενούς να γίνει με τον πιο άμεσο και ασφαλή τρόπο. Βλ. FAL Convention, 1965 as amended, Section 2 H, “Special measures of facilitation for ships calling at ports in order to put ashore sick or injured crew members, passengers, persons rescued at sea or other persons for emergency medical treatment”

προς την υποδοχή λαθρεπιβατών, το εν λόγω κράτος θα πρέπει να επιτρέψει την αποβίβαση του λαθρεπιβάτη στο έδαφος του εφόσον α) του παρέχονται τα ισχύοντα ταξιδιωτικά έγγραφα του λαθρεπιβάτη και β) ο επαναπατρισμός του λαθρεπιβάτη τού έχει γνωστοποιηθεί εγκαίρως και έχει κανονιστεί από τον πλοιοκτήτη. Σε αυτά τα δύο συμβάλλει καθοριστικά και το κράτος-σημαία που φέρει το πλοίο καθώς συνεισφέρει και στην ταυτοποίηση του λαθρεπιβάτη και στους διακανονισμούς με το κράτος υποδοχής του. Το κράτος από το οποίο ο λαθρεπιβάτης επιβιβάστηκε σε πλοίο δεν μπορεί να αρνηθεί την επιστροφή του εκεί, ειδικά αν έχει αποδειχθεί ότι ο τελευταίος κατάγεται ή διαμένει νόμιμα σε αυτό. Στην περίπτωση που δεν υπάρχουν επαρκή στοιχεία ταυτοποίησης του λαθρεπιβάτη, τότε οι αρχές του κράτους που τον υποδέχεται θα πρέπει να συντάξουν μία επίσημη δήλωση με μία φωτογραφία και όσα προσωπικά στοιχεία του λαθρεπιβάτη διαθέτουν και να τη γνωστοποιήσουν σε όλα τα διαμετακομιστικά σημεία από τα οποία θα περάσει ο άνθρωπος αυτός μέχρι τον τελικό του προορισμό. Εδώ λοιπόν γίνεται φανερό πως πρέπει να υπάρχει μία καλή συνεργασία και μία ολοκληρωμένη επικοινωνία ανάμεσα στους αρμόδιους φορείς των κρατών που συγκροτούν το ταξίδι επιστροφής του ανθρώπου, όσα κι αν είναι αυτά.

Όσον αφορά τώρα στην οικονομική έκταση του ζητήματος και εφόσον ο πλοιοκτήτης καθίσταται υπεύθυνος για τα έξοδα επαναπατρισμού του λαθρεπιβάτη, αναφέρεται ρητώς στη Σύμβαση ότι τα έξοδα θα πρέπει να κρατηθούν στο ελάχιστο⁵⁶ και μάλιστα ότι θα πρέπει να γίνει μείωση των πιθανών χρηματικών (και όχι μόνο) κυρώσεων σε ένα πλοίο που ακολούθησε όλες τις προβλεπόμενες διαδικασίες και ενημέρωσε έγκαιρα για την ύπαρξη λαθρεπιβάτη.

Συνοψίζοντας, μπορεί να υποστηριχθεί πως η διαδικασία αποβίβασης ενός λαθρεπιβάτη παρουσιάζει κάποια ιδιαίτερα γνωρίσματα ακριβώς λόγω της ιδιάζουσας κατάστασης του ίδιου επάνω στο πλοίο. Δεν πρόκειται για ένα μέλος του πληρώματος, για έναν επιβάτη ή γενικότερα για κάποιον ο οποίος βρίσκεται πάνω στο πλοίο εν γνώσει του πλοιάρχου, της σημαίας και των αρχών. Σε αυτές τις περιπτώσεις, η διαδικασία αποβίβασης είναι διαφορετική, μη επιτακτική αλλά προγραμματισμένη, με κύριο έγγραφο για την ελεύθερη κίνηση των ατόμων, το διαβατήριό

⁵⁶ FAL Convention, 1965 as amended, Section 4 C, 4.15.1 Recommended Practise, “In addition, public authorities should keep such costs to a minimum, as far as practicable and according to national legislation, if they are to be covered by the shipowner.”

τους⁵⁷. Η αποβίβαση ενός λαθρεπιβάτη έχει να κάνει με έναν άνθρωπο του οποίου η ταυτότητα μπορεί να μην γνωστοποιηθεί ποτέ και μπορεί να εξελιχθεί σε μία διαδικασία διακρατική.

2.2.3 Τελευταία Αναθεώρηση

Όσον αφορά στην πρόσφατη αναθεώρηση της Σύμβασης που έγινε το 2009 και τιτλοφορείται “Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases”⁵⁸, πέραν του ότι απευθύνεται σε όσα κράτη δεν έχουν υπογράψει τη Σύμβαση και σε όσα την έχουν υπογράψει αλλά δεν μπορούν να την υποστηρίξουν πλήρως, τονίζει την ανάγκη αγωγής συνεργασίας ανάμεσα σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς για τη μεταφορά του λαθρεπιβάτη σε έναν τόπο υποδοχής, εφόσον τα μέτρα πρόληψης δεν έχουν φέρει το επιθυμητό αποτέλεσμα.

Μία από τις βασικές αρχές της Αναθεώρησης, η οποία μάλιστα δεν αναφέρεται τόσο ειδικευμένα στο αρχικό κείμενο της Σύμβασης, σχετίζεται με τη φύση του λαθρεπιβάτη. Εάν ο λαθρεπιβάτης δηλώσει πως κατέφυγε σε αυτή την πρακτική επειδή αναζητά καταφύγιο⁵⁹ ή δηλώνει πρόσφυγας, τότε θα πρέπει να αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για την κατάσταση των προσφύγων (1951) και το Πρωτόκολλο των Ηνωμένων Εθνών σχετικά με την κατάσταση των προσφύγων (1967). Μία ακόμη πρακτική που τονίζεται είναι η αναφορά κάθε περιστατικού λαθρεπιβίβασης στον ΙΜΟ μέσω μίας κατάλληλα διαμορφωμένης γραπτής αναφοράς (“Report on Stowaway Incidents”)⁶⁰ και ακόμη γίνεται αναφορά στους οργανισμούς που μπορούν να εμπλακούν, εφόσον κριθεί αναγκαίο, ως ασφαλιστικοί φορείς των Πλοιοκτητών.

Συνοπτικά, η Αναθεώρηση περιλαμβάνει δύο βασικές θεματικές: τα προληπτικά μέτρα και την ανάληψη ευθυνών για την επίλυση ενός περιστατικού λαθρεπιβίβασης. Στους φορείς

⁵⁷ Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με το τι προβλέπεται για την κίνηση (επιβίβαση – αποβίβαση) μελών του πληρώματος ή επιβατών, Βλ. FAL Convention, 1965 as amended, Section 3 A, “Arrival and departure requirements and procedures”

⁵⁸ Το κείμενο μπορεί να βρεθεί στην επίσημη ιστοσελίδα του ΙΜΟ, στο <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/FALCommittee/Pages/default.aspx>

⁵⁹ Για όσους δηλώνουν πως αναζητούν καταφύγιο (asylum-seekers), δεν υπάρχει σχετικός Κανονισμός, παρά μόνο ένα Σημείωμα του 1988 στο οποίο γίνεται αναφορά στη σελίδα 40 της παρούσης.

⁶⁰ Η αναφορά μπορεί να βρεθεί και στην επίσημη ιστοσελίδα του ΙΜΟ, <http://www.imo.org/en/OurWork/Facilitation/Stowaways/Pages/Default.aspx>

πρόληψης αναφέρονται μόνο οι λιμενικές Αρχές και ο πλοίαρχος και πλοιοκτήτης (η Σύμβαση περιλαμβάνει και τις κρατικές Αρχές), για τους οποίους λιμενικούς φορείς, όπως ακριβώς αναφέρεται και στη Σύμβαση, είναι σημαντική η δομή του λιμένος και ο σχολαστικός έλεγχός του, ενώ σχετικά με το πλοίο, ο πλοίαρχος θα πρέπει να φροντίζει για την μη έκθεση του πλοίου κατά το αγκυροβόλιο και βέβαια για την ενδελεχή έρευνά του πριν τον απόπλου του.

Η ανάληψη ευθυνών κατά ένα περιστατικό λαθρεπιβίβασης, όπως φανερώνεται από την Αναθεώρηση, εναποτίθεται σε διάφορα μέρη. Πρώτος έρχεται ο πλοίαρχος που θα βρει τον λαθρεπιβάτη και θα πρέπει να ενημερώσει για το περιστατικό, να προσπαθήσει να τον ταυτοποιήσει και να ξεκινήσει τις διαδικασίες για την αποβίβασή του, πάντα με γνώμονα την ανθρώπινη αντιμετώπιση και συμπεριφορά προς τον τελευταίο. Ακολουθεί ο πλοιοκτήτης ο οποίος πρέπει και αυτός με τη σειρά του να διασφαλίσει τη σωστή ενημέρωση των αρμόδιων Αρχών και του κράτους-σημαία όπου είναι εγγεγραμμένο το πλοίο αλλά και να αναλάβει τα έξοδα φροντίδας, αποβίβασης και μετακίνησης του λαθρεπιβάτη, πάντα σύμφωνα και με την νομοθεσία των κρατών που εμπλέκονται⁶¹. Ευθύνη εναποτίθεται και στο πρώτο λιμάνι που θα καλέσει το πλοίο με βάση τον ρου του και το οποίο θα πρέπει να δεχθεί τον λαθρεπιβάτη και να συνεισφέρει όπου χρειαστεί κατά την διαδικασία επαναφοράς του τελευταίου στο αρχικό λιμάνι επιβίβασης. Κατ' επέκταση και σε περίπτωση που η αποβίβαση του λαθρεπιβάτη δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί στο πρώτο λιμάνι, τα επόμενα λιμάνια φέρουν τις ίδιες ευθύνες. Από εκεί και πέρα εμπλέκεται το κράτος επιβίβασης που υποχρεούται να δεχθεί πίσω τον λαθρεπιβάτη και να χειριστεί το περιστατικό, το κράτος εθνικότητας ή νόμιμης κατοικίας του λαθρεπιβάτη που θα βοηθήσει και θα δεχθεί την επιστροφή του, το κράτος-σημαία που πρέπει να είναι πρόθυμο να συνδράμει και στον πλοιοκτήτη και στις οποιεσδήποτε αρμόδιες Αρχές για την επίλυση του συμβάντος και βέβαια τα κράτη διαμετακόμισης που μπορεί να υπάρξουν στα πλαίσια του επαναπατρισμού του λαθρεπιβάτη.

Η Αναθεώρηση της Σύμβασης της Διεθνούς Ναυτιλιακής Κίνησης δεν αφήνει κανένα παράθυρο αμφιβολίας όσον αφορά το σκομμάτι της διαχείρισης περιστατικών λαθρεπιβίβασης. Εκτός από το ότι τονίζει για μία ακόμη φορά την ύπαρξη αποτελεσματικών μέτρων πρόληψης, φωτογραφίζει έναν προς έναν τους υπεύθυνους και τις υποχρεώσεις τους για την επίλυση ενός

⁶¹ “Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to Seek the Successful Resolution of Stowaway Cases”, RESOLUTION FAL. 11(37), σ. 9

τέτοιου περιστατικού. Έκδηλη παραμένει πάντα η αναγκαιότητα καλής συνεργασίας ανάμεσα σε όλους τους παράγοντες που εμπλέκονται.

2.3 Σημείωμα για τους λαθρεπιβάτες – αιτούντες ασύλου

Οι ειδικές περιπτώσεις των λαθρεπιβατών που δηλώνουν αιτούντες ασύλου ξεφεύγουν από τα πλαίσια της καθιερωμένης διαδικασίας διαχείρισης των λαθρεπιβατών – χωρίς αυτό να υπονοεί πως η τελευταία είναι απλή, κάθε άλλο μάλιστα. Σε αυτό το σημείο πρέπει ακόμη να σημειωθεί πως εκείνος που δηλώνει πως αναζητά άσυλο είναι ένας άνθρωπος που αναζητά προστασία σε διεθνές επίπεδο χωρίς ακόμη να έχει αποφασιστεί η κατάστασή του, δηλαδή ένας αιτών ασύλου μπορεί τελικά να μην θεωρηθεί πρόσφυγας. Τι γίνεται λοιπόν με εκείνους που δηλώνουν ότι αναζητούν άσυλο;

Αρχικά κρίνεται αναγκαίο να γίνει εδώ μία σύντομη αναφορά στο τι νοείται ως άσυλο προτού γίνει αναφορά στο τι προβλέπει ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών για τους λαθρεπιβάτες που δηλώνουν ότι αναζητούν άσυλο. Ο ίδιος ο Οργανισμός το 1967 επικύρωσε τη Διακήρυξη για το Εδαφικό Άσυλο (Declaration on Territorial Asylum)⁶², το οποίο αποτελείται από τέσσερα Άρθρα και στο οποίο κατ' ουσίαν επικυρώνεται εκ νέου το δικαίωμα κάποιου να αναζητήσει άσυλο σε άλλη χώρα όταν οι βασικές ελευθερίες του κινδυνεύουν, αλλά και η υποχρέωση του κράτους να του προσφέρει άσυλο εφόσον ο αιτών δεν έχει διαπράξει κάποιο έγκλημα κατά της ανθρωπότητας και δεν μπορεί να αποτελέσει κίνδυνο για το λαό του κράτους που τον υποδέχεται. Στο κείμενο της Διακήρυξης όμως δεν υπάρχει ένας σαφής ορισμός του ασύλου. Πρόκειται για άσυλο εδαφικό ή διπλωματικό, ποιος έχει δικαίωμα να το παραχωρήσει και πως αυτό μπορεί να επηρεάσει την εδαφική κυριαρχία ενός κράτους; Για να καταλήξουν στο τελικό κείμενο της Διακήρυξης προηγήθηκαν πολλές συναντήσεις και συζητήσεις όπου τέθηκαν αυτά ακριβώς τα ζητήματα μέσα στο γενικότερο πλαίσιο του τρόπου προστασίας των προσφύγων. Μέχρι και σήμερα όμως δεν έχει υπάρξει τίποτα περισσότερο από αυτή την Διακήρυξη, αυτό το νομικό πλαίσιο, το οποίο όμως με τον τρόπο που γράφτηκε τονίζει μόνο τις ανθρωπιστικές αρχές που το διέπουν χωρίς την εμπλοκή ζητημάτων εδαφικής κυριαρχίας. Σαφής ορισμός για το άσυλο δεν έχει προκύψει και παρόλο που η Διακήρυξη έχει δώσει ώθηση και η βαρύτητα των

⁶² Το κείμενο της Διακήρυξης μπορεί να βρεθεί στο <http://www.refworld.org/docid/3b00f05a2c.html>

ανθρωπίνων δικαιωμάτων είναι μεγάλη, τα κράτη διατηρούν τον γενικότερο έλεγχο της εδαφικής τους κυριαρχίας και την τελική απόφαση για παροχή ασύλου ή όχι⁶³.

Ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών προχώρησε στη συγκρότηση ενός Σημειώματος το 1988⁶⁴ αναγνωρίζοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα αυτών των περιπτώσεων και την μη ύπαρξη διεθνώς αναγνωρισμένων κανόνων για τον χειρισμό τους. Ό,τι αναφέρεται σε αυτό το Σημείωμα προέρχεται από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο και ιδιαίτερα τη Σύμβαση των Βρυξελλών (βλ. παραπάνω), τις βασικές αρχές ανθρωπίνων δικαιωμάτων (δικαίωμα στη ζωή, στην ελευθερία, στην ασφάλεια, στην αναζήτηση ασύλου) και το Προσφυγικό Δίκαιο.

Το Σημείωμα κάνει αναφορά σε τρεις βασικές συνιστώσες: στην απαγόρευση της εξαναγκαστικής επιστροφής αυτών των ανθρώπων στον τόπο προέλευσής τους, στην αποβίβασή τους στο πρώτο διαθέσιμο λιμάνι όπου θα προσδιοριστεί η κατάστασή τους ως λαθρεπιβατών και στην ανεύρεση λύσης στο πρόβλημά τους – εφόσον πρόκειται για πρόσφυγες από την Ύπατη Αρμοστεία του ΟΗΕ.

Το να βρεθεί το κράτος που θα υποδεχθεί τον λαθρεπιβάτη-αιτούντα ασύλου δεν είναι εύκολη υπόθεση καθώς εξακολουθεί να ισχύει η αρχή της μη επαναπροώθησης (non-refoulement) άρα και ολόκληρη η διαδικασία ανεύρεσης σημείου αποβίβασης για τον ενδιαφερόμενο στην οποία εμπλέκονται κράτη και νομοθεσίες. Η αρχή της μη επαναπροώθησης δεν καταπατάται μόνο όταν ένας άνθρωπος επιστραφεί στον τόπο της αρχικής του προέλευσης όπου κινδυνεύουν τα βασικά ανθρώπινα δικαιώματά του αλλά καταπατάται και όταν το κράτος-σημαία δεν αναγνωρίζει την ευθύνη του απέναντι στον λαθρεπιβάτη ή όταν τα κράτη-λιμάνια στα οποία ο άνθρωπος μπορεί να αποβιβαστεί με ασφάλεια αρνούνται να τον δεχθούν. Της ευθύνης για τον λαθρεπιβάτη δεν εξαιρείται ούτε το κράτος-σημαία του πλοίου αλλά ούτε και το κράτος επιβίβασης. Μάλιστα, εκείνο που τονίζεται στο Σημείωμα είναι πως το κράτος-σημαία είναι απόλυτα υπεύθυνο για ό, τι συμβαίνει στο πλοίο όσο το τελευταίο βρίσκεται σε ανοιχτή θάλασσα – η ύπαρξη λαθρεπιβάτη συγκαταλέγεται σε αυτά – όταν όμως εισέρχεται σε λιμάνι τότε το αντίστοιχο κράτος έχει πλήρη δικαιοδοσία για όσα συμβαίνουν. Έτσι λοιπόν, το ίδιο υπεύθυνο ή ακόμη περισσότερο, καθίσταται το κράτος-λιμάνι επιβίβασης του λαθρεπιβάτη

⁶³ Βλ. Guy S. Goodwin-Gill, “The 1967 Declaration on Territorial Asylum”, United Nations Audiovisual Library of International Law, 2012

⁶⁴ Το πλήρες κείμενο του μπορεί να βρεθεί στο <http://www.unhcr.org/uk/excom/scip/3ae68cbf8/note-stowaway-asylum-seekers.html>

δεδομένου ότι διαμέσου της δικής του γεωγραφικής δικαιοδοσίας ο παράνομος επιβάτης κατόρθωσε να ανέβει στο πλοίο⁶⁵.

Συνοψίζοντας, το Σημείωμα αποτελεί την καταγεγραμμένη πρακτική αντιμετώπισης και χειρισμού των λαθρεπιβάτων που συγκαταλέγονται στους αιτούντες ασύλου και πρόσφυγες. Με τις τρεις βασικές ενέργειες της μη επαναπροώθησης, του προσδιορισμού της κατάστασης του λαθρεπιβάτη και της επίλυσης των προβλημάτων του από τον ΟΗΕ εφόσον είναι πρόσφυγας, μέσω του Σημειώματος γίνεται και κατανομή των ευθυνών στο κράτος-σημαία και στα κράτη-λιμάνια που εμπλέκονται. Το ζήτημα άπτεται πολλών και διαφορετικών παραγόντων γι' αυτό η ρύθμισή του από τον Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών είναι αποφασιστικής σημασίας.

Το δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης καταπιάνεται με το ζήτημα της ανεύρεσης λαθρεπιβατών πάνω σε πλοίο και το χειρισμό τέτοιων καταστάσεων. Ο τομέας της ναυτιλίας είναι εφοδιασμένος με το εργαλείο που ονομάζεται Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλιακή Κίνηση, όπου αναφέρεται ξεκάθαρα πώς πρέπει να αντιμετωπίζονται οι λαθρεπιβάτες. Κρατώντας πάντα ως βασική αρχή την ανθρώπινη συμπεριφορά προς αυτά τα άτομα, γίνεται πρώτα αναφορά σε τρόπους πρόληψης άρα αποφυγής ύπαρξης λαθρεπιβατών πάνω σε πλοίο και σε δεύτερο επίπεδο μελετάται η διαχείρισή τους κατά τον πλου και ο τρόπος αποβίβασής τους. Η Σύμβαση για τη Διεθνή Ναυτιλική Κίνηση στο απόσπασμά της για τη διαχείριση των παρανόμως επιβαινόντων ανθρώπων σε πλοίο, έχει ως σημεία αναφοράς τη Διακήρυξη για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα και τις προκηρύξεις του ΟΗΕ για τους πρόσφυγες, καθώς ένας λαθρεπιβάτης είναι ένας άνθρωπος και πιθανώς ένας πρόσφυγας. Τα άτομα αυτά χρίζουν ιδιαίτερης μεταχείρισης και οι Διεθνείς Οργανισμοί αλλά και ο τομέας της ναυτιλίας μεριμνούν ως προς την πιο σωστή και ασφαλή για τους εμπλεκομενούς αντιμετώπιση αυτών των περιπτώσεων.

⁶⁵ Βλ. UNHCR, "Note on Stowaway Asylum-Seekers", 1988, παρ. II 10-11

3. ΦΟΡΕΙΣ ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΛΥΨΗΣ ΤΩΝ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ

Ο κύριος φορέας ασφαλιστικής κάλυψης για τους πλοιοκτήτες είναι οι ενώσεις υπεράσπισης και αποζημίωσης ή αλλιώς τα επονομαζόμενα «P&I Clubs». Οι σύλλογοι αυτοί είναι δομημένοι από τους ίδιους τους πλοιοκτήτες με σκοπό την αμοιβαία ασφάλισή τους σε θέματα που δεν καλύπτονται από τους παραδοσιακούς ναυτικούς ασφαλιστικούς φορείς (π.χ. Lloyd's) και συγκροτήθηκαν για πρώτη φορά στα μέσα του 19^{ου} αιώνα.

Σήμερα υπάρχουν δεκατρείς τέτοιες ενώσεις που ασφαλίζουν πάνω από το 90% του παγκόσμιου «τονάζ». Μέσω αυτών των συλλόγων εξασφαλίζεται η υπεράσπιση (protection = defense) του πλοιοκτήτη και καλύπτεται η ανάγκη αποζημίωσης (indemnity = reimbursement) που τον βαραίνει. Η εν λόγω ασφάλιση δεν περιλαμβάνει αποζημιώσεις που θα προκύψουν και σχετίζονται με το ίδιο το πλοίο και τη λειτουργία του αλλά απαιτήσεις από τρίτα συμβαλλόμενα μέρη (third parties)⁶⁶.

Η ύπαρξη και λειτουργία των ενώσεων εξυπηρετεί στην ουσία και τις δύο αντιμέτωπες πλευρές, δηλαδή τον πλοιοκτήτη και τον δικαιούχο αποζημίωσης. Από τη μία, εξασφαλίζει το οικονομικό και επαγγελματικό κύρος του πλοιοκτήτη καθώς του παρέχει οικονομική ασφάλεια απέναντι σε περιπτώσεις μεγάλων χρηματικών αποζημιώσεων και συμβάλλει στη διατήρηση ενός καλού και συνεπούς, απέναντι στις υποχρεώσεις του, προφίλ. Από την άλλη και ως επακόλουθο της πρώτης λειτουργίας, τα δικαιώματα των τρίτων μερών δεν καταπατούνται – όταν μάλιστα, εν προκειμένω, το τρίτο μέρος είναι ο άνθρωπος, η εξασφάλιση των δικαιωμάτων του οποίου αποτελεί υψίστης σημασίας ζήτημα.

Το παρόν κεφάλαιο αποτελείται από πέντε επιμέρους ενότητες. Αρχικά, γίνεται μία αναδρομή στην ιστορία των ναυτασφαλίσεων που καταδεικνύει τις συνθήκες και τους λόγους συγκρότησης των ενώσεων από τα μέσα του 19^{ου} αιώνα. Ακολουθεί η ενότητα όπου γίνεται λόγος στα χαρακτηριστικά και στον τρόπο λειτουργίας των ενώσεων σήμερα. Η τρίτη ενότητα αφιερώνεται στο Διεθνή Οργανισμό των «P&I Clubs» (International Group of P&I Clubs), τον φορέα υπό τον οποίο είναι οργανωμένοι οι δεκατρείς μεγάλοι σύλλογοι που υπάρχουν, και βέβαια γίνεται περιγραφή της οργάνωσης αυτού. Καθώς οι ασφαλιστικοί φορείς που εξετάζονται στο παρόν κεφάλαιο είναι ο βασικός φορέας ασφάλισης αλλά όχι ο μόνος, στην τέταρτη ενότητα

⁶⁶ Απαρίθμηση των καλύψεων που παρέχουν οι ενώσεις γίνεται στις σελίδες 47-48 της παρούσας μελέτης.

γίνεται αναφορά στις υπόλοιπες υπάρχουσες μεθόδους κάλυψης των πλοιοκτητών, που όμως σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να συναγωνιστούν τους πρώτους. Τέλος, στην πέμπτη ενότητα του κεφαλαίου παρατίθεται μία σύντομη περιγραφή των καλύψεων που παρέχουν οι ασφαλιστικές ενώσεις σε σχέση με τον ανθρώπινο παράγοντα καθώς η κάλυψη του ανθρώπινου στοιχείου είναι το κέντρο της συγκεκριμένης μελέτης.

Σκοπός του τρίτου κεφαλαίου είναι να μελετήσει και να εκθειάσει τις μεθόδους ασφάλισης των πλοιοκτητών στις περιπτώσεις που θεωρούνται υπεύθυνοι και υπόχρεοι παροχής προστασίας και αποζημίωσης. Τέτοιες περιπτώσεις, όπως έχει καταδειχθεί στα δύο προηγούμενα κεφάλαια της παρούσας μελέτης, είναι και ως προς το εργατικό δυναμικό του πλοίου αλλά και ως προς τους παράνομους επιβάτες πάνω σε αυτό. Το παρόν κεφάλαιο πραγματεύεται λοιπόν την προστασία των πλοιοκτητών απέναντι σε απαιτήσεις τρίτων, βοηθώντας τον αναγνώστη να συγκροτήσει πλέον μία σφαιρική εικόνα της κάλυψης του ανθρώπινου στοιχείου προτού γίνει το πέρασμα στην ανάλυση παραδειγμάτων της τελευταίας ενότητας.

3.1 Ιστορική αναδρομή στη δημιουργία και την εξέλιξη των ενώσεων υπεράσπισης και αποζημίωσης

Η σύσταση των ενώσεων έρχεται ως απότοκο του ασφαλιστικού περιβάλλοντος της εποχής από τον 17^ο έως τον 19^ο αιώνα, κατά τη διάρκεια της οποίας παγιώθηκαν ασφαλιστικές πρακτικές και έκαναν την εμφάνισή τους οι ανεξάρτητοι ασφαλιστές, οι ναυτασφαλιστικές εταιρείες, οι Lloyd's. Πολύ σύντομα εκθειάζεται εδώ η κατάσταση που επικρατούσε στον τομέα των ναυτασφαλίσεων ήδη από τα πρώτα χρόνια εμπορίας αγαθών μέχρι και την εν λόγω περίοδο που λειτούργησε ως προπομπός της δημιουργίας των ενώσεων.

Μέχρι την κομβική περίοδο του 17^{ου} – 19^{ου} αιώνα, η έννοια της ναυτασφάλισης είχε πάρει διάφορες μορφές ανάλογα με την πορεία και την εξέλιξη του εμπορίου κατά την πάροδο των ετών. Ο φόβος για την απώλεια των μεταφερόμενων αγαθών και η έννοια της αποζημίωσης σε περίπτωση απώλειας, κατά τα χρόνια της Αρχαιότητας και της Ρωμαϊκής Εποχής, διαμόρφωσαν το πρώτο είδος θαλάσσιας ασφάλισης, το γνωστό ως «ναυτικό δάνειο»⁶⁷. Η

⁶⁷ Η πρώτη αυτή θαλάσσια ασφάλιση περιλάμβανε τον έμπορο που θα επιχειρούσε τη θαλάσσια μεταφορά και τον χρηματοδότη. Στην περίπτωση που το πλοίο έφτανε στον προορισμό του, το χρηματικό ποσό επιστρεφόταν στον

συγκρότηση συνεταιρισμών που μεριμνούσαν για την αποκατάσταση των ζημιών σε όσους εμπόρους το είχαν ανάγκη σε πόλεις της Ιταλίας αλλά και στους βορειότερους λαούς (Αγγλοσάξονες και Σκανδιναβούς), χαρακτηρίζουν το πέρασμα στον Μεσαίωνα οπότε και η θαλάσσια ασφάλιση γνωρίζει μεγάλη άνθηση. Κατά τον Μεσαίωνα είναι που τίθενται οι βάσεις για την εξέλιξη της ασφάλισης στη σύγχρονη μορφή της: συστήνονται νομοθετήματα, εθιμικοί κανόνες και ασφαλιστήρια συμβόλαια⁶⁸ και από τον 15^ο αιώνα εμφανίζονται και οι συνεταιρισμοί ασφαλιστών, άτομα δηλαδή ή εταιρείες που αναλαμβάνουν να ασφαλίσουν ένα πλοίο ή ένα φορτίο με τη σύναψη συμβολαίου.

Περνώντας πια στον 17^ο αιώνα, η ναυτασφάλιση πραγματοποιείται από ανεξάρτητους ασφαλιστές, τραπεζίτες ή δανειοδότες, και την ίδια περίοδο ιδρύονται οι πρώτες μεγάλες εταιρείες ναυτασφάλισης. Η αδυναμία, πολλές φορές, των ασφαλιστών να καλύψουν μεγάλες αποζημιώσεις έγινε η βασική αφορμή σύστασης των μεγάλων εταιρειών. Έτσι, ο 18^{ος} αιώνας χαρακτηρίζεται από τη συνύπαρξη των ανεξάρτητων ασφαλιστών με τις δύο μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες, την London Assurance Corporation και την Royal Exchange Assurance Corporation. Μία συνύπαρξη, αξίζει εδώ να ειπωθεί, που παρά το αναμενόμενο, δεν εξαφάνισε τους απλούς ασφαλιστές, αντιθέτως τους βοήθησε να αναπτυχθούν⁶⁹. Δεν είναι τυχαίο πως στην Αγγλία, τη μεγαλύτερη θαλάσσια δύναμη του 18^{ου} και 19^{ου} αιώνα, αναπτύχθηκε η τεχνική της σύγχρονης ναυτασφάλισης και πως η σχετική βρετανική νομοθεσία – ΜΙΑ 1906 – είχε και έχει παγκόσμια επιρροή μέχρι σήμερα.

χρηματοδότη και μάλιστα με υψηλό τόκο, στην περίπτωση όμως που το φορτίο ή το πλοίο υφίσταντο ζημία, ο έμπορος δεν είχε καμία υποχρέωση να επιστρέψει το ποσό στον χρηματοδότη. Άλλα χαρακτηριστικά του ναυτικού δανείου ήταν ότι κάθε τέτοια συμφωνία συμπεριελάμβανε και κάποιες ρήτρες οι οποίες καθόριζαν τυχόν διαφορούμενες καταστάσεις αλλά και ότι τις διαφορές που μπορεί να δημιουργούνταν από τα συμβαλλόμενα μέρη, τον έμπορο και τον χρηματοδότη, τις ρύθμιζαν οι ναυτοδίκες, ειδικοί δικαστές τέτοιων περιπτώσεων. Βλ. Παζαρζής Ι. Μιχάλης, «Ναυτασφαλίσεις – Πανεπιστημιακές Σημειώσεις», Πειραιάς, σ.σ. 22-24

⁶⁸ Ενδεικτικά, στις 23 Οκτωβρίου 1347 συντάχθηκε στη Γένοβα το πρώτο ασφαλιστήριο συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης και από τότε εισέρχεται στη θαλάσσια ασφάλιση η έννοια της καταβολής ασφαλιστρού. Βλ. Στο ίδιο, σ.29

⁶⁹ Η ύπαρξη αυτών των δύο μεγάλων εταιρειών έφερε μονοπώλιο και δεν μπορούσαν να ιδρυθούν νέες ανταγωνιστικές εταιρείες επομένως οι υπάρχοντες ανεξάρτητοι ασφαλιστές μπορούσαν να κινηθούν ελεύθερα και να εξελιχθούν.

Τα σημερινά «P&I Clubs» είναι μακρινοί απόγονοι των πολλών και μικρών ασφαλιστικών ενώσεων (hull insurance clubs) που δημιουργήθηκαν από τους Βρετανούς πλοιοκτήτες κατά τον 18^ο αιώνα όπου ο καθένας ήταν ασφαλιστής και ασφαλιζόμενος μαζί, μοιράζοντας έτσι τα κόστη των κινδύνων με τους οποίους έρχονταν αντιμέτωποι, σχετικούς με τη λειτουργία του πλοίου στο σύνολό του. Συγκροτήθηκαν από όσους πλοιοκτήτες ήταν δυσαρεστημένοι με τους ασφαλιστές hull της εποχής, δηλαδή με τις δύο μεγάλες εταιρείες που έχουν ήδη αναφερθεί αλλά και με τους ιδιώτες των Lloyd's⁷⁰, της πιο γνωστής και σημαντικής έως και σήμερα ασφαλιστικής αγοράς.

Εν συνεχεία, και μετά το 1824 και το «σπάσιμο» του μονοπωλίου στη hull ασφάλιση άρα την ύπαρξη έντονου ανταγωνισμού, μεγάλης προσφοράς και τη σταδιακή μείωση της σημασίας των hull clubs, οι πλοιοκτήτες βρέθηκαν στην ανάγκη να συνεργαστούν σε νέες ενώσεις τώρα για να αντιμετωπίσουν το βάρος από τις ευθύνες που είχαν απέναντι σε τρίτα συμβαλλόμενα μέρη αλλά και από ευθύνες που προέκυπταν ως αποτέλεσμα συγκρούσεων (collisions).

Το 19^ο αιώνα πλέον δημιουργούνται περισσότερες και μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες, όπως οι Maritime Insurance Company Ltd. και British and Foreign Marine Insurance Company Ltd. που δεν έχασαν ποτέ τη δύναμή τους – αντιθέτως, με την εμφάνιση των ατμοπλοίων προς τα τέλη του 19^{ου} αιώνα και τις μεγάλες ασφαλιστικές αξίες που είχαν τα τελευταία, οι εταιρείες αυτές ήταν οι μόνες που μπορούσαν να καλύψουν τέτοια ποσά. Η ανάγκη όμως των πλοιοκτητών να είναι σε θέση να αποζημιώνουν τρίτους παρέμενε· τα μέλη των πληρωμάτων ζητούσαν πλέον αποζημιώσεις μετά από ατυχήματα όπως και οι συγγενείς των ναυτικών σε

⁷⁰ Η ιστορία της ναυτασφαλιστικής αγοράς ξεκινά στο καφενείο του Edward Lloyd τη δεκαετία του 1680 (1688), όπου συγκεντρώνονταν άνθρωποι της ναυτιλίας, μεταξύ των οποίων και ασφαλιστές που συνεργάζονταν με αυτούς, και όπου συμφωνούνταν ασφαλίσσεις φορτίων, πλοίων και αγοραπωλησιών. Η συνεισφορά τους στην ασφαλιστική αγορά ξεκινά με την έκδοση ενός εντύπου, ναυτιλιακής φύσεως, του «Lloyd's News», προπομπού της μέχρι και σήμερα κυκλοφορούσας «Lloyd's List». Ακολούθησε η εγγραφή και ταξινόμηση πλοίων σε κώδικες από μία ομάδα ασφαλιστών που σύχναζαν στο καφενείο Lloyd's, προπομπός αντίστοιχα του «Lloyd's Register of Shipping», οι οποίοι εν συνεχεία αποσχίστηκαν και δημιούργησαν τους «νέους Lloyd's». Εν τέλει, το 1834 ανεξαρτητοποιείται ο νηογνώμονας από τους ασφαλιστές με την ίδρυση του «Lloyd's Register of British and Foreign Shipping». Για την ιστορία του καφενείου των Lloyd's και την πορεία του, Βλ. Herschaft A. Jeremy, “Not Your Average Coffee Shop: Lloyd's of London – A Twenty-First-Century Primer on History, Structure, and Future of the Backbone of Marine Insurance”, *Tulane Maritime Law Journal*, Vol. 29, 2005, No. 2, σ.σ.170-174

περίπτωση θανάτου του συγγενούς τους (Lord Campbell's Act of 1846)⁷¹ και βέβαια ένα ακόμη φαινόμενο που έφερε στο προσκήνιο τέτοιου είδους κινδύνους και απαιτήσεις ήταν τα μεγάλα κύματα μεταναστών εκείνης της περιόδου προς τη Βόρεια Αμερική και την Αυστραλία. Έτσι, το 1855 δημιουργήθηκε η πρώτη Ένωση Προστασίας (Protection Association) και τα «P&I Clubs» έγιναν ο κύριος ασφαλιστικός φορέας όλων των πλοιοκτητών απέναντι σε απαιτήσεις τρίτων συμβαλλομένων.

3.2 Χαρακτηριστικά και τρόπος λειτουργίας των ασφαλιστικών ενώσεων

Οι ασφαλιστικές ενώσεις που μελετώνται, στηρίζονται σε μία κοινή βάση ως προς τον τρόπο λειτουργίας τους – έχουν συγκροτηθεί από πλοιοκτήτες που αποτελούν ταυτόχρονα και τα μέλη τους και οι οποίοι φροντίζουν για την αμοιβαία ασφάλισή τους. Παρ' ολ' αυτά, οι ενώσεις έχουν τη δική τους νομική υπόσταση η οποία είναι απόλυτα διακριτή από εκείνη των μελών τους.

Οι ενώσεις διαθέτουν επίσημα καταστατικά, κανόνες και εκδίδουν ετησίως ενημερώσεις για την πορεία και τη λειτουργία τους. Έχουν τη δική τους οργάνωση και ο έλεγχός τους γίνεται από εκλεγμένα μέλη τους, που συστήνουν το Διοικητικό Συμβούλιο, ενώ στην πλειοψηφία των περιπτώσεων η καθημερινή λειτουργία τους γίνεται από επιλεγμένους διαχειριστές⁷². Ο κάθε σύλλογος είναι ανεξάρτητος και συνιστούν μη κερδοσκοπικές ενώσεις.

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, τα «P&I Clubs» καλύπτουν ευθύνες του πλοιοκτήτη προς τρίτους και όχι το ίδιο το πλοίο. Πιο συγκεκριμένα, στις καλύψεις τους περιλαμβάνονται:

- Ευθύνη για θάνατο ή/και τραυματισμό – ασθένεια μέλους του πληρώματος, επιβάτη, τρίτου προσώπου
- Ευθύνη απέναντι σε λαθρεπιβάτες ή διασωθέντες από τη θάλασσα

⁷¹ Πράξη του Κοινοβουλίου του Ηνωμένου Βασιλείου που για πρώτη φορά, στην Αγγλία και την Ουαλία, έδινε το δικαίωμα στους συγγενείς θανόντων εξαιτίας πράξεων τρίτων, να απαιτούν νομίμως αποζημίωση για το χαμό που υπέστησαν.

⁷² Όπως γίνεται κατανοητό στη συνέχεια της μελέτης, η χρήση μίας διαχειρίστριας εταιρείας (εταιρεία-μάντζερ) δεν είναι πάντα η πρώτη επιλογή και είναι και μία βασική διαφορά στις δύο ενώσεις που εξετάζονται εν προκειμένω. Το Swedish Club έχει ως διαχειριστή του ένα επιλεγμένο μέλος από το Διοικητικό Συμβούλιο ενώ το UK P&I Club χρησιμοποιεί μία ανεξάρτητη εταιρεία-μάντζερ.

- Ευθύνη που προκύπτει από σύγκρουση/πρόσγκρουση
- Ευθύνη που προκύπτει από προσάραξη
- Ευθύνη για ζημιά σε επιπλέοντα αντικείμενα
- Ευθύνη για την πρόκληση μόλυνσης
- Ευθύνη για την μετακίνηση ναυαγίου
- Ευθύνη που προκύπτει από διαδικασία ρυμούλκησης
- Ευθύνη για το φορτίο

Στα πλαίσια της συμφωνίας – ασφάλισης που έχει γίνει ανάμεσα στον πλοιοκτήτη-μέλος και την ένωση, ο πρώτος καταβάλλει ένα ετήσιο ποσό στη δεύτερη ανάλογο με τις παραμέτρους της συμφωνίας τους και η δεύτερη αναλαμβάνει να αποζημιώσει το μέλος για έξοδα που αφορούν στις προαναφερθείσες αιτιότητες. Εδώ πρέπει να αναφερθεί πως η αποζημίωση που παρέχεται στο μέλος προέρχεται από ένα χρηματικό ποσό που διαθέτει η ένωση το οποίο συλλέγεται από όλα τα μέλη ετησίως. Το συνολικό αυτό ποσό είναι τόσο όσο να καλύπτει τα κόστη λειτουργίας του συλλόγου αλλά και τα έξοδα που πιθανόν να προκύψουν από απαιτήσεις και βέβαια το κάθε μέλος συνεισφέρει σε ποσοστό που αντιστοιχεί στις καλύψεις και στο ποσό αποζημίωσης που περιλαμβάνονται στο συμβόλαιό του με την ένωση.

Ένα ακόμη ιδιαίτερο χαρακτηριστικό των «P&I Clubs» είναι πως δεν λειτουργούν με άμεσο τρόπο, με «direct action»⁷³, δηλαδή δεν μπορεί ο δικαιούχος αποζημίωσης να απευθυνθεί κατευθείαν στην ένωση και να πάρει την αποζημίωσή του από εκείνη. Αντίθετα, η ένωση επιβάλλει στον πλοιοκτήτη να αποζημιώσει ο ίδιος εκείνον που το δικαιούται και έπειτα, εφόσον το ποσό αποζημίωσης υπερέχει του συμφωνηθέντος, από τα μέλη, αφαιρετέου (deductible) ποσού, η ένωση να προχωρήσει στην επιστροφή του ανάλογου ποσού στον πλοιοκτήτη.

Υπάρχουν δεκατρείς επισήμως αναγνωρισμένοι σύλλογοι οι οποίοι συνιστούν με τη σειρά τους το Διεθνή Οργανισμό των «P&I Clubs». Πρόκειται για τους:

- The Swedish Club (Sveriges Ångfartygs Assurans Förening)
- UK P&I Club (United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited)

⁷³ Για περισσότερες πληροφορίες, Βλ. Røsæg Erik, “The impact of insurance practices on liability conventions”, *Legislative Approaches in Maritime Law. Proceedings from the European Colloquium on Maritime Law, Oslo 7-8/12/2000*, Oslo 2001, σ. 20

- SKULD (Skuld Mutual Protection and Indemnity Association Ltd)
- Britannia (The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited)
- Steamship Mutual (The Steamship Mutual Underwriting Association Limited)
- GARD (Gard P&I Ltd)
- The London P&I Club (The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited)
- West of England (The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association)
- North (The North of England Protecting & Indemnity Association Limited)
- The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association
- The American Club (American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association)
- Japan P&I Club (The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association)
- The Standard Club Ltd

Το αρχικό «μονοπώλιο» του Ηνωμένου Βασιλείου στη συγκρότηση ασφαλιστικών ενώσεων έχει πλέον σπάσει καθώς η Σκανδιναβία, οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής και η Ιαπωνία έχουν μπει και προχωρούν δυναμικά στο συγκεκριμένο πεδίο.

Η τεράστια απήχηση των ενώσεων αλλά και η προτίμηση για το είδος της ασφάλισης που παρέχουν είναι εμφανή από το γεγονός πως περίπου εννέα στα δέκα ποντοπόρα πλοία βρίσκονται υπό την κάλυψη μίας τέτοιας οργάνωσης⁷⁴.

3.3 Ο Διεθνής Οργανισμός ενώσεων υπεράσπισης και αποζημίωσης – International Group of P&I Clubs

Πέρα από το γεγονός πως κάθε ασφαλιστική ένωση αποτελεί έναν ολοκληρωμένο και ανεξάρτητο φορέα, οι δεκατρείς αναγνωρισμένες ενώσεις που έχουν ήδη αναφερθεί, συγκροτούν με τη σειρά τους το «International Group of P&I Clubs». Πρόκειται για έναν οργανισμό με τρεις βασικές λειτουργίες απέναντι στα μέλη του· το χειρισμό υψηλών απαιτήσεων μέσω της Κοινοπραξίας (claims pooling and reinsurance), την ανταλλαγή πληροφοριών και την

⁷⁴ Βλ. Pagonis J. Thomas, “The Chartering Practice Handbook”, Piraeus 2009, σ. 78

εκπροσώπηση σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος (π.χ. νέες επιταγές του IMO). Επικεφαλής του είναι ένας εκλεγμένος αντιπρόσωπος μίας ένωσης με τριετή θητεία.

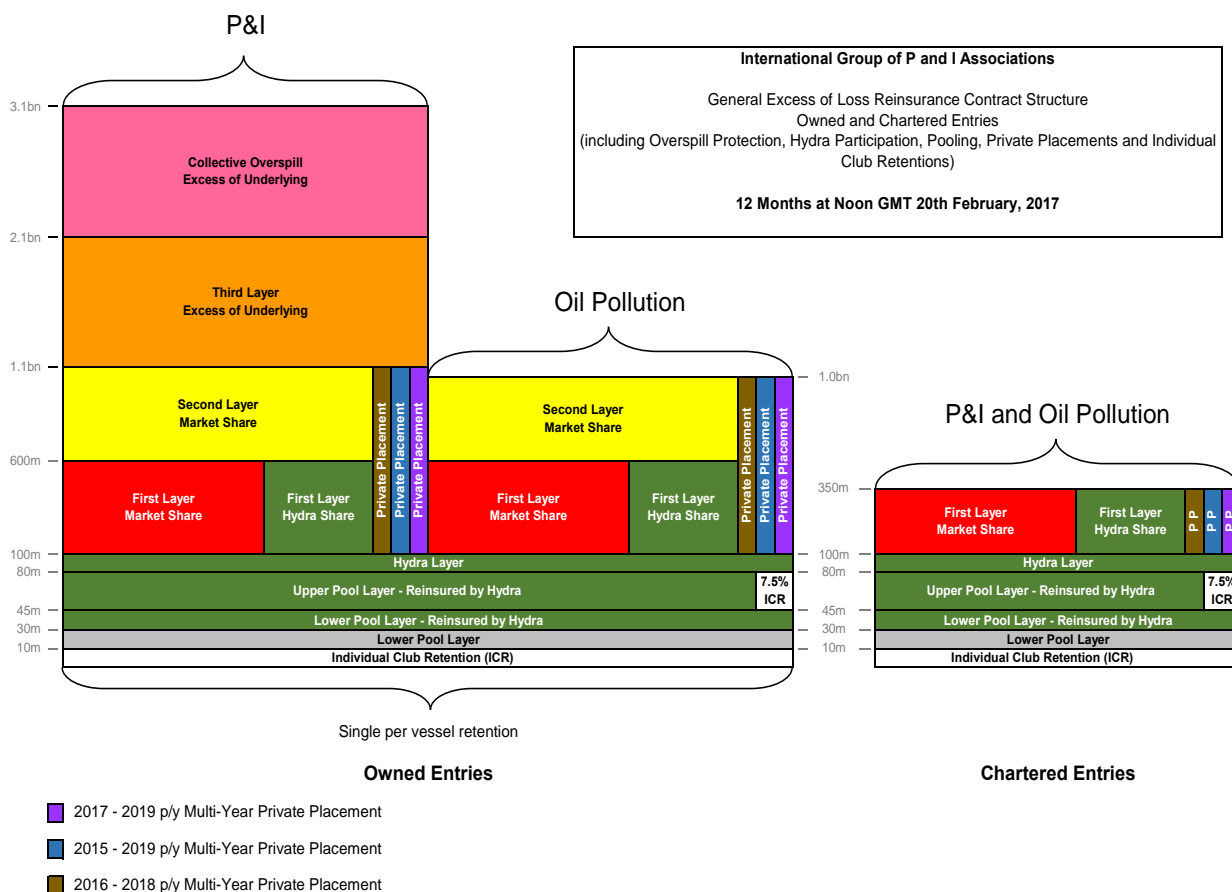
Η διοίκηση και η λειτουργία του «Group» βασίζεται σε τρεις θεμελιώδεις συμφωνίες: τη σύσταση του «Group» (Group Constitution), το Συμφωνητικό του «Group» (International Group Agreement - IGA) και το Συμφωνητικό της Κοινοπραξίας (Pooling Agreement). Το «Group Constitution» επεξηγεί τις τρεις βασικές λειτουργίες του οργανισμού, όπως έχουν ήδη αναφερθεί, δηλαδή τον χειρισμό των μεγάλων απαιτήσεων από το σύνολο του οργανισμού, πρακτική που δεν αφήνει καμία ένωση εκτεθειμένη, την ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών σχετικά με θέματα κάλυψης των πλοιοκτητών και τέλος, την εκπροσώπηση του οργανισμού απέναντι σε Ενώσεις και Θεσμούς. Το «IGA» καθορίζει τους όρους του συναγωνισμού των ενώσεων μεταξύ τους, από τη διαδικασία που απαιτείται για να αλλάξει ένας πλοιοκτήτης την ένωση που μέχρι τώρα τον κάλυπτε μέχρι τις πληροφορίες που πρέπει να ανταλλάξουν οι ενώσεις προτού η κάθεμία θέσει το αντίτιμο των ασφαλιστικών καλύψεων που προσφέρει. Το «Pooling Agreement» είναι εκείνη η συμφωνία κάτω από την οποία μπορούν να συγκεντρωθούν οι μεγάλες σε ποσά απαιτήσεις με τις οποίες μπορεί να έρθουν αντιμέτωποι οι πλοιοκτήτες. Και για τις ίδιες τις ενώσεις, που κατά τα άλλα συναγωνίζονται η μία την άλλη, το να συγκεντρώσουν τις μεγάλες απαιτήσεις με τις οποίες έρχονται αντιμέτωπες υπό τη διαχείριση του Οργανισμού, είναι προς όφελός τους. Απαιτήσεις ύψους 10 εκατ. δολαρίων μέχρι και 3,1 δις. δολαρίων διαχειρίζονται και μοιράζονται μέσω του Οργανισμού. Το «Pooling Agreement» εξετάζεται και ανανεώνεται σε ετήσια βάση, διατυπώνοντας κάθε φορά τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες μία απαίτηση μπορεί να ενταχθεί σε χειρισμό από τον Οργανισμό, το είδος των απαιτήσεων που μπορούν ή όχι να συμπεριληφθούν, τον τρόπο με τον οποίο αντιμετωπίζονται και εν γένει τον αντίκτυπο και τη συνεισφορά που έχουν σε αυτό που ονομάζεται «International Group of P&I Clubs».

Η σημαντικότερη ίσως παράμετρος της συνεργασίας των δεκατριών ενώσεων, της λειτουργίας του Οργανισμού, είναι το γεγονός πως ενώ η κάθε ένωση είναι υπεύθυνη για την αποζημίωση του ασφαλιζόμενου μέλους της, οι μεγάλες και σημαντικές αποζημιώσεις καλύπτονται από την Κοινοπραξία. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η ένωση μπορεί να καλύψει μεγαλύτερες ζημιές από όσες το κάθε μέλος της θα μπορούσε να συνεισφέρει, με αποτέλεσμα, σε περίπτωση μεγάλης αιτιότητας (major maritime liability) το ρίσκο με το οποίο έρχονται

αντιμέτωποι οι πλοιοκτήτες ανά τον κόσμο να είναι πολύ μικρότερο (small portion of the risk)⁷⁵. Πρόκειται για αυτό που έχει ήδη αναφερθεί ως «claims pooling and reinsurance». Κάθε χρόνο, ο Οργανισμός θέτει το πόσο της κάλυψης που θα υπάρχει αλλά και τους όρους εισόδου κάθε μέλους στην κάλυψη του νέου έτους. Κάθε μέλος αποφασίζει με βάση τις δικές του ανάγκες το πακέτο που θα χρησιμοποιήσει ενώ κάθε χρόνο το κάθε μέλος λαμβάνει ένα πιστοποιητικό εισόδου (certificate of entry) όπου αναφέρονται το όνομά του, το όνομα του πλοίου που ασφαρίζεται και οι καλύψεις που έχουν επιλεγεί. Βέβαια δεν μπορεί να ασφαλιστεί ένα οποιοδήποτε πλοίο· θα πρέπει να είναι εγγεγραμμένο, να έχει όλα τα απαιτούμενα πιστοποιητικά και να ικανοποιεί τις απαιτήσεις της σημαίας που φέρει.

Ακολουθεί ο πίνακας του «International Group» με την κατανομή των ασφαλιστικών καλύψεων για το έτος 2017-2018.

Πίνακας 3.3



⁷⁵ Βλ. Røscæg Erik, *ό.π.*, σ.6

Όπως μπορεί κάποιος να δει αρχικά, η κάλυψη που προσφέρει ο Οργανισμός φτάνει σε άλλα ποσά για τους ναυλωτές και σε άλλα για τους πλοιοκτήτες για τους πρώτους υπάρχει κάλυψη απαιτήσεων μέχρι το ποσό των 350 εκ. δολαρίων, σε απαιτήσεις σχετικές με το P&I αλλά και με την Πετρελαϊκή Μόλυνση. Για τους πλοιοκτήτες, οι απαιτήσεις που καλύπτονται είναι ποσών κατά πολύ μεγαλύτερων, μέχρι τα 3,1 δις, και διαχωρίζονται όσες είναι P&I από αυτές που είναι Πετρελαϊκής Μόλυνσης. Οι πρώτες είναι εκείνες που με τη σειρά τους υπερέρχουν σε ποσά από τις δεύτερες, αμφότερες όμως αντιμετωπίζονται με τον ίδιο τρόπο.

Οι ενώσεις μπορούν να καλύψουν απαιτήσεις μέχρι το ποσό των 10 εκ. δολαρίων. Από τα 10 μέχρι τα 100 εκ. δολάρια η Κοινοπραξία έρχεται στο προσκήνιο και πάλι με διαφορετικούς τρόπους ανάλογα με το ύψος της απαίτησης είτε αναλαμβάνει την πλήρη κάλυψη είτε εμπλέκει και την «Hydra», την ασφαλιστική εταιρεία που λειτουργεί ως έξτρα ασφάλιση του ίδιου του Οργανισμού για την πλήρη κάλυψη του ποσού. Από το ποσό των 100 εκ. και πάνω, η Κοινοπραξία χρειάζεται την συνεισφορά της αγοράς, σε διαφορετικά ποσοστά και πάλι ανάλογα με το πόσο ψηλά είναι η απαίτηση. Από αυτό το ποσό και πάνω τίθεται σε ισχύ το «General Excess Loss» (GXL), ασφαλιστικό πρόγραμμα του Οργανισμού. Οι απαιτήσεις για Πετρελαϊκή Μόλυνση αγγίζουν το 1 δις ενώ του P&I τα 3,1 δις. Όταν πια φτάσουμε στο λεγόμενο «excess of underlying», τότε έχει ξεπεραστεί το ανώτατο ποσό που καλύπτει το GXL και τότε τα ποσά που πρέπει να καλυφθούν μοιράζονται στις ενώσεις με βάση το «τονάζ» που η κάθεμία ελέγχει. Εκείνο που επιτυγχάνεται με τη συγκέντρωση και παράλληλα την κατανομή του ρίσκου είναι να εξασφαλίζεται η μεγαλύτερη ασφαλιστική ικανότητα με τους καλύτερους όρους για τις ενώσεις.

Ακόμη, λόγω αυτής της τακτικής της Κοινοπραξίας, στα πλαίσια της οποίας στόχος όλων είναι το μεγαλύτερο κέρδος με τη μικρότερη ζημία και η διατήρηση της διαφάνειας και της ποιότητας όσων συμμετέχουν σε αυτή, είναι απαραίτητο να υπάρχουν κανόνες και διαρκής ενημέρωση για τις κινήσεις των μελών αλλά και του ίδιου του Οργανισμού. Ετήσιες αξιολογήσεις και διαρκείς ενημερώσεις επιβεβαιώνουν τον τρόπο λειτουργίας του «International Group» και του «Pooling»⁷⁶. Μάλιστα, όπως αναφέρεται στο «Annual Review 2016/2017» από τον Paul Jennings, μέλος του Οργανισμού και πρόεδρο του τμήματος Ασφαλίσεων, το έτος

⁷⁶ Η επίσημη αναφορά για το έτος 2016/2017, όπως και όλες οι ετήσιες αναφορές από το 2012 και μετά, είναι άμεσα προσβάσιμες στην επίσημη ιστοσελίδα του Οργανισμού, www.igpandi.org

2016-2017 είναι το πέμπτο κατά σειρά έτος με μειωμένο αριθμό περιπτώσεων απαιτήσεων στα οποία αναμειγνύεται η Κοινοπραξία⁷⁷ (ελεύθερη μετάφραση). Αυτό σημαίνει από τη μία πλευρά, μεγαλύτερη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και πιο ολοκληρωμένη κάλυψη των συμφερόντων των θυμάτων από ατυχήματα στη θάλασσα και από την άλλη, οφέλη οικονομικά για τους πλοιοκτήτες-μέλη αλλά και για το σύνολο των ενώσεων.

Ο Οργανισμός έχει ακόμη την υποχρέωση να κρατά πάντα ενημερωμένα τα μέλη του για τις οποιοσδήποτε εξελίξεις στον τομέα – αποτελεί ένα φόρουμ ενημέρωσης και ανταλλαγής πληροφοριών – και βέβαια πρέπει να λειτουργεί σύμφωνα με τις Διατάξεις και τις Οδηγίες των Διεθνών Οργανισμών, όπως ο ΙΜΟ⁷⁸. Τέλος, η δυνατότητα εκπροσώπησης δίνει την ευκαιρία στους πλοιοκτήτες να εκφραστούν επί οποιασδήποτε νομοθεσίας και διάταξης επιθυμούν και κρίνουν απαραίτητο.

3.4 Εναλλακτικοί τρόποι ασφάλισης των πλοιοκτητών

Όπως έχει ήδη αναφερθεί στην εισαγωγή του κεφαλαίου, περισσότερο του 90% του παγκόσμιου «τονάζ» είναι ασφαλισμένο σε κάποια αναγνωρισμένη ένωση. Τι γίνεται όμως με το υπολειπόμενο ποσοστό;

Εκτός από τις δεκατρείς ενώσεις που συνιστούν τον Διεθνή Οργανισμό των P&I Clubs, υπάρχουν και μικρότερες που είτε δεν πληρούν τις προϋποθέσεις για να ενταχθούν στον Οργανισμό – το οικονομικό επίπεδο και το κατάλληλο προφίλ μελών – είτε δεν επιθυμούν τη συμμετοχή και την έκθεση μέσω αυτού στην Κοινοπραξία. Σε κάποιες περιπτώσεις, οι ανεξάρτητες αυτές ενώσεις κάνουν συμφωνίες και συνεργάζονται με τις αναγνωρισμένες δεκατρείς, επομένως συμμετέχουν με έμμεσο τρόπο στο γκρουπ. Παρόλο που αυτές οι ενώσεις αποτελούν μία εναλλακτική στην ασφάλιση, στην πλειονότητα των περιπτώσεων δεν προτιμώνται.

⁷⁷ Βλ. “IG P&I Annual Review 2016/2017”, σ. 11

⁷⁸ Αντίθετη άποψη εκφέρει στο άρθρο του “The impact of insurance practices on liability conventions” ο Erik Røsæg όπου συγκεκριμένα αναφέρει πως, κατά περιπτώσεις, οι Διεθνείς Συμβάσεις τροποποιούν όρους τους ώστε να ταιριάζουν καλύτερα και να μην αναιρούν κανόνες των club. Βλ. Røsæg Erik, *ό.π.*, σ. 5

Δεύτερη εναλλακτική μπορούν να θεωρηθούν οι απλές ασφαλιστικές εταιρείες, όπως η AXA (Γαλλία) και η Jonathan Jones (Ηνωμένο Βασίλειο), που λειτουργούν με προκαθορισμένα μέγιστα ασφαλιζόμενα ποσά τα οποία βέβαια σε καμία περίπτωση δεν φτάνουν τα ποσά που ασφαλίζουν οι ενώσεις. Πιθανότατα αυτές οι ασφαλιστικές είναι με τη σειρά τους ασφαλισμένες στους Lloyd's του Λονδίνου, αυτό όμως δεν μπορεί να τις χαρακτηρίσει ως απόλυτα σταθερούς και αξιόπιστους φορείς.

Η τελευταία εναλλακτική είναι ανεξάρτητοι ασφαλιστές που δίνουν το λεγόμενο Πιστοποιητικό Οικονομικής Ευθύνης υπό την Πράξη για Πετρελαϊκή Ρύπανση, το “Certificate of Financial Responsibility under the US Oil Pollution Act, 1990”⁷⁹. Στην ουσία δεν πρόκειται για εναλλακτική αλλά για ένα εργαλείο που ενδυναμώνει/επεκτείνει την κάλυψη που προσφέρουν οι ενώσεις στα Αμερικανικά ύδατα σε σχέση με τον OPA.

Γίνεται κατανοητό πως οι εναλλακτικοί τρόποι που υπάρχουν για την ασφάλιση των πλοιοκτητών είναι λίγοι και πολύ λίγο αξιόπιστοι σε σχέση με την προστασία και την ασφάλεια που παρέχουν οι αναγνωρισμένες ενώσεις. Δεν είναι δυσνόητο λοιπόν το γιατί οι μικρές ενώσεις ή οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν προτιμώνται από το μεγαλύτερο ποσοστό των πλοιοκτητών.

3.5 Ασφαλιστικές Ενώσεις και Ανθρώπινος Παράγοντας

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι Διεθνείς Διατάξεις είναι εκείνες που αποτελούν τη βάση και κατοχυρώνουν τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των ανθρώπων πάνω σε ένα πλοίο, ανεξαρτήτως του χαρακτηρισμού τους: ναυτικοί, επιβάτες, παρανόμως επιβαίνοντες. Εν προκειμένω, εκείνες που σχετίζονται άμεσα με την παρούσα μελέτη είναι η MLC για τους ναυτικούς και η FAL για τη διαχείριση των λαθρεπιβατών. Στην περίπτωση των εργαζομένων πάνω στο πλοίο, τις Διεθνείς Διατάξεις ακολουθούν οι Εθνικές Συλλογικές Συμβάσεις, όταν βρίσκονται σε ισχύ, οι οποίες με τη σειρά τους ενισχύουν τα δικαιώματα και την εργασιακή κάλυψη των πρώτων. Από την άλλη, η διαχείριση των λαθρεπιβατών, όπως ορίζεται στη σχετική ναυτική Διάταξη, έχει τις βάσεις της στην Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και στις σχετικές επιταγές του ΟΗΕ. Οι ασφαλιστικές ενώσεις από την πλευρά τους καλύπτουν τα μέλη τους, τους πλοιοκτήτες. Οι καλύψεις αυτές ενεργοποιούνται όταν

⁷⁹ Βλ. Røsæg Erik, *ό.π.*, σ.σ. 10-11

ασφαλισμένοι κίνδυνοι επέλθουν, κίνδυνοι οι οποίοι προκύπτουν από τις περιπτώσεις προσβολής των ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων είτε πρόκειται για εργαζομένους επάνω στο πλοίο είτε για επιβαίνοντες σε αυτό.

Κάθε ένωση είναι ένας ανεξάρτητος οργανισμός και παράλληλα μέλος του Διεθνούς Οργανισμού, που σημαίνει ότι έχει τους δικούς της κανόνες και τον δικό της τρόπο λειτουργίας αλλά την ίδια στιγμή όλα αυτά συμβαδίζουν με τους γενικούς κανόνες και τις συμφωνίες του Οργανισμού. Είναι αλήθεια πως οι διαφορές στους όρους κάθε ένωσης είναι μικρές άρα γίνεται κατανοητό ότι ο τρόπος αντιμετώπισης ζητημάτων που αφορούν στο ανθρώπινο στοιχείο επάνω στο πλοίο είναι παρόμοιος. Εν προκειμένω, θα γίνει μία συνοπτική παρουσίαση της διαχείρισης, από πλευράς των ενώσεων, των ζητημάτων που ανακύπτουν και αφορούν στους ναυτικούς και στους τυχόν επιβαίνοντες στο πλοίο χωρίς νόμιμο δικαίωμα και στο τελευταίο κεφάλαιο του παρόντος πονήματος το ζήτημα αυτό θα ιδωθεί πιο ολοκληρωμένα για τις δύο ασφαλιστικές ενώσεις (Swedish Club, UK P&I Club) που εξετάζονται.

Από τις πρωταρχικές μέριμνες των ασφαλιστικών ενώσεων είναι η κάλυψη περιπτώσεων ατυχήματος, ασθενείας και θανάτου μέλους του πληρώματος. Καίριας σημασίας είναι ότι οι ενώσεις λειτουργούν πάντα με ένα καθορισμένου ύψους αφαιρετέο ποσό (deductible), όπως έχει αναφερθεί, με βάση το οποίο γίνεται επιστροφή χρημάτων στο μέλος και το οποίο διαμορφώνεται σε ετήσια βάση. Το ποσό που θα προκύψει από τα ιατρικά έξοδα μέχρι η κατάσταση του ασθενούς να πάρει μόνιμο χαρακτήρα, από τον μισθό ασθενείας/ατυχήματος που δικαιούται ο παθών και από τα έξοδα επαναπαρισμού αλλά και αντικατάστασής του επάνω στο πλοίο, εφόσον υπερέχει του προσυμφωνημένου αφαιρετέου, είναι πλήρως καλυπτόμενο από την ένωση. Και στις περιπτώσεις θανάτου καλύπτονται τα έξοδα μεταφοράς και κηδείας, υπάρχει δε και μέριμνα για χρηματική αποζημίωση στην οικογένεια του θανόντος. Όλα αυτά βέβαια με την προϋπόθεση πως το ατύχημα, η ασθένεια ή ο θάνατος σχετίζονται ή είναι άμεσο αποτέλεσμα της εργασίας του ναυτικού επάνω στο πλοίο.

Στα πλαίσια των προαναφερθέντων περιπτώσεων, οι ασφαλιστικές ενώσεις λειτουργούν και με προληπτικό χαρακτήρα προωθώντας την πιο ολοκληρωμένη και εις βάθος ιατρική εξέταση των ναυτικών πριν την έναρξη του συμβολαίου εργασίας τους, το επονομαζόμενο «PEME». Πρόκειται για μία πιο λεπτομερή συνολική εξέταση των ναυτικών, σε σύγκριση με τις βασικές ιατρικές εξετάσεις που πρέπει να περάσουν βάσει MLC, και η οποία συστήνεται από τις

ενώσεις προς όφελος όλων του ίδιου του ναυτικού αλλά και του πλοιοκτήτη και κατ' επέκταση της ένωσης.

Όσον αφορά στους ναυτικούς και πέραν των περιπτώσεων υγείας, οι ενώσεις καλύπτουν τα έξοδα επαναπατρισμού αλλά και μισθό αποζημίωσης σε περιπτώσεις απομάκρυνσης του ναυτικού χωρίς δική του υπαιτιότητα, όπως για παράδειγμα όταν προκύψει ζήτημα μη αξιοπιστίας του πλοίου προς ναυσιπλοΐα. Υπάρχει ακόμη μέριμνα αποζημίωσης σε περιπτώσεις απώλειας ή καταστροφής προσωπικών αντικειμένων, εξαιρουμένων χρημάτων και πολύτιμων αντικειμένων. Μάλιστα, με το τελευταίο Amendment που έγινε στην MLC το 2014 και την προσθήκη του Regulation 2.5.1, η ένωση είναι υποχρεωμένη πια, σε περιπτώσεις αδυναμίας του πλοιοκτήτη να προσφέρει τα βασικά προς έναν εργαζόμενο του – τον μισθό, την κάλυψη των βιοτικών αναγκών επάνω στο πλοίο, τον επαναπατρισμό του – με άλλα λόγια, στην περίπτωση «εγκατάλειψης» του ναυτικού, να αναλάβει εκείνη την ασφάλεια, την παροχή των βασικών και τον επαναπατρισμό του προσβαλλομένου⁸⁰.

Σχετικά τώρα με την παρουσία ανθρώπων επάνω στο πλοίο που δεν έχουν σχέση εργασίας με αυτό ή γενικά κανένα νόμιμο δικαίωμα να βρίσκονται πάνω σε αυτό, ο τρόπος με τον οποίο αντιμετωπίζονται είναι συγκεκριμένος και καθορισμένος από τις αντίστοιχες Διατάξεις. Πέραν αυτού, η ένωση παρέχει τη δυνατότητα στους πλοιοκτήτες να τους καλύψει όσα έξοδα θα γίνουν λόγω της παρουσίας τρίτων ατόμων επάνω στο πλοίο, από τα έξοδα που θα γίνουν για τη βασική διατροφή και περίθαλψη, εφόσον είναι αναγκαία, αυτών των ανθρώπων, μέχρι τα έξοδα που θα γίνουν λόγω αλλαγής της πορείας του πλοίου ώστε να αφήσει τους προαναφερθέντες σε ένα ασφαλές λιμάνι ενδεικτικά, χρονικές καθυστερήσεις στη μεταφορά του φορτίου, επιπλέον έξοδα στα καύσιμα του πλοίου, χρεώσεις στο λιμάνι, προμήθειες και ό, τι άλλο μπορεί να σημαίνει η οποιαδήποτε παρέκκλιση από την καθορισμένη πορεία του πλοίου.

Γίνεται εμφανές λοιπόν πως υπάρχει μία αρκετά ολοκληρωμένη και οργανωμένη διαχείριση για τη διασφάλιση των συμφερόντων των πλοιοκτητών και της ανθρώπινης παρουσίας στο πλοίο. Οι ενώσεις λειτουργούν πάντα με γνώμονα τις Διεθνείς Διατάξεις προσπαθώντας να εξασφαλίσουν ωστόσο τη μέγιστη προστασία των μελών τους.

⁸⁰ Προϋποθέσεις με βάση τις οποίες η πρακτική αυτή των ενώσεων ισχύει ή όχι αναφέρονται στο κεφάλαιο «Swedish Club, UK P&I Club – Περιπτώσεις Μελέτης».

Το κεφάλαιο αυτό μελετά τον βασικό φορέα ασφάλισης των πλοιοκτητών, τις ασφαλιστικές ενώσεις, τα P&I Clubs. Η δημιουργία τους οφείλεται στην ανάγκη των πλοιοκτητών να μπορούν να καλύψουν αποζημιώσεις προς τρίτους και οι ενώσεις αυτές είναι ένας τρόπος αυτασφάλισης των πλοιοκτητών μεταξύ τους. Το καθοριστικό κομμάτι της ναυτικής καθημερινότητας που λέγεται ανθρῶπος δε θα μπορούσε να λείπει από τις απαιτήσεις που μπορεί να αντιμετωπίσει ένας πλοιοκτήτης· βασικός λοιπόν τομέας κάλυψης που προσφέρουν οι ασφαλιστικές ενώσεις είναι για την ανθρῶπινη παρουσία πάνω σε πλοίο. Για τις περιπτώσεις που πραγματεύεται η παρούσα μελέτη, τους ναυτικούς και τους λαθρεπιβάτες, οι ενώσεις φροντίζουν να είναι πάντα ενήμερες με βάση τις σχετικές Διατάξεις τις οποίες και έχουν ως γνώμονα για τις υπηρεσίες που προσφέρουν. Κατ' αυτόν τον τρόπο, η σωστή «κάλυψη» των πλοιοκτητών συμβάλλει στην έγκαιρη και ολοκληρωμένη ικανοποίηση των τρίτων.

4. SWEDISH CLUB, UK P&I CLUB – ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΜΕΛΕΤΗΣ

Η μέριμνα για την ασφάλεια της ανθρώπινης παρουσίας επάνω στο πλοίο έχει καταδειχθεί μέσω των σχετικών Διεθνών Κανονισμών (MLC, FAL)· παρομοίως, έχει μελετηθεί το μέσο ασφάλισης των πλοιοκτητών απέναντι σε ζητήματα που αφορούν το ανθρώπινο στοιχείο πάνω στο πλοίο (P&I Clubs). Σε αυτό το τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο του συγκεκριμένου πονήματος γίνεται πλέον αναφορά μόνο σε δύο ασφαλιστικές οργανώσεις, το Swedish Club και το UK P&I Club , και στον τρόπο που έχουν αντιμετωπίσει περιστατικά ευθύνης των πλοιοκτητών προς τρίτους – πλήρωμα και λαθρεπιβάτες.

Μία περιγραφή των αναφερθέντων ασφαλιστικών οργανισμών είναι αρχικά απαραίτητη για την κατανόηση του επισήμως δηλωμένου τρόπου χειρισμού τους τέτοιων περιπτώσεων. Έτσι, η πρώτη ενότητα του κεφαλαίου τιτλοφορείται «Περιγραφή των Swedish Club και UK P&I Club» και εμπεριέχει υποενότητες για την πορεία των ενώσεων μέχρι σήμερα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους. Ακολουθεί η ενότητα «Πολιτική και Κανόνες για την Ευθύνη απέναντι σε Τρίτους» όπου γίνεται λόγος για την επίσημη πολιτική και τους κανόνες των ενώσεων σχετικά με την αντιμετώπιση θεμάτων για πληρώματα και λαθρεπιβάτες με τις αντίστοιχες υποενότητες. Η τελευταία ενότητα, «Περιπτώσεις Μελέτης», περνά πια στο πρακτικό επίπεδο όλων των προηγουμένως αναφερομένων· με βάση στοιχεία δημοσιευμένα από τις ίδιες τις ασφαλιστικές ενώσεις, εκθειάζονται εδώ πραγματικά περιστατικά που έχουν αντιμετωπίσει την τελευταία δεκαετία. Πρόκειται για την πραγμάτωση των Διεθνών Διατάξεων και των εσωτερικών κανονισμών των ενώσεων.

Είναι απαραίτητο να σημειωθεί εδώ πως για λόγους ασφαλείας ευαίσθητων δεδομένων, οι ασφαλιστικοί φορείς δημοσιοποιούν στοιχεία για περιπτώσεις που αναλαμβάνουν αλλά σαφώς χωρίς την αναφορά ονομάτων και επωνυμιών των εμπλεκόμενων μερών όπως επίσης και χρηματικών ποσών. Άλλωστε, αυτό είναι που ενδιαφέρει στην παρούσα εργασία – η ανάδειξη του τρόπου αντιμετώπισης τέτοιων περιπτώσεων μόνο.

Με την εκθείαση πραγματικών συμβάντων και του χειρισμού τους επιτυγχάνεται ο σκοπός του τελευταίου κεφαλαίου, η ολοκλήρωση της προσέγγισης του ζητήματος ασφάλειας και ασφάλισης του ανθρώπου μέσα στο περιβάλλον που ονομάζεται πλοίο. Αυτό το τελευταίο κεφάλαιο συμβάλλει στη συγκρότηση σφαιρικής εικόνας του αναγνώστη για την προστασία του ανθρώπινου στοιχείου πάνω στο πλοίο.

4.1 Περιγραφή των Swedish Club και UK P&I Club

4.1.1 Ιστορική Αναδρομή και Γενικά Στοιχεία του Swedish Club

Το Swedish Club είναι ένας ανεξάρτητος, μη κερδοσκοπικός ασφαλιστικός φορέας που ιδρύθηκε το 1872 στη Σουηδία. Αποτελεί έναν από τους δεκατρείς ασφαλιστικούς φορείς που συγκροτούν το «International Group of P&I Clubs», έχει διακριτή νομική υπόσταση και δική του οργάνωση και βέβαια βρίσκεται υπό τον πλήρη έλεγχο των μελών του μέσω του Διοικητικού Συμβουλίου. Γραφεία του μπορούν να βρεθούν σε διάφορα σημεία του κόσμου (Πειραιάς, Χονγκ Κονγκ, Τόκυο, Όσλο και Λονδίνο) ενώ η έδρα του βρίσκεται στο Γκέτενμποργκ της Σουηδίας. Έχοντας θέσει αυστηρά κριτήρια για την είσοδο ενός μέλους στην ομάδα του Swedish Club, το τελευταίο αποδεικνύει ότι συνεργάζεται με πλοιοκτήτριες εταιρείες υψηλού επιπέδου.

Το Swedish Club ξεκίνησε και αυτό ως φορέας ασφάλισης για «hull & machinery» ζητήματα, συγκροτημένο από ανθρώπους του ναυτικού επαγγέλματος, στην αγορά των ατμοπλοίων. Με βάση τις εξελίξεις της εποχής που έφεραν δυναμικά στο προσκήνιο την ανάγκη κάλυψης ευθυνών προς τρίτους από τις αρχές του 20^{ου} αιώνα, το Swedish Club αφογκράστηκε τις απαιτήσεις και από το 1910 έγινε και φορέας «Protection & Indemnity» καλύψεων, κίνηση που έφερε μία από τις ουσιαστικότερες εξελίξεις της πορείας του. Μόλις το 1950, το P&I Club ενοποιήθηκε με το Hull Club δημιουργώντας το σημερινό οργανισμό συνολικών υπηρεσιών. Κατά τη διάρκεια των δύο Παγκοσμίων Πολέμων η ένωση συνέχισε να προσφέρει τις υπηρεσίες της στους ασφαλιζόμενους της συμβάλλοντας όχι μόνο στην ασφάλισή τους αλλά και ενδυναμώνοντας τη θέση και το όνομά της στον τομέα.

Αξίζει να αναφερθεί πως μέχρι και το 1970, τα πλοία υπό την κάλυψη της ένωσης ήταν Σουδικά και μόλις το 1971 εισήχθη υπό την προστασία της πλοίο Βρετανικής εταιρείας. Τότε ήταν που ξεκίνησε και η «παγκοσμιοποίηση» του οργανισμού. Πολύ σύντομα, το 1980 και 1982, δημιουργήθηκαν τα δύο πρώτα γραφεία-παραρτήματα του φορέα στον Πειραιά και στο Χονγκ Κονγκ αντίστοιχα. Από τη δεκαετία του 1980 ο οργανισμός παρέχει και την κάλυψη για FD&D και μέχρι τώρα η ένωση εξελίσσεται συνεχώς, πάντα ακολουθώντας τις τάσεις και τις ανάγκες της αγοράς και μάλιστα με ένα νέο γραφείο στο Λονδίνο από το 2015.

Στην επίσημη ιστοσελίδα του Swedish Club μπορεί κανείς να βρει, με απόλυτη διαφάνεια, τον τρόπο οργάνωσης και το οργανόγραμμα της ένωσης, τα μέλη του Διοικητικού

Συμβουλίου, τις ετήσιες οικονομικές αναφορές, την ετήσια μελέτη και απολογισμό των ενεργειών του φορέα με πλήρη περιγραφή, στατιστικά στοιχεία και μετρήσεις. Εκτός από την ετήσια αναφορά, δημοσιεύονται στατιστικά και στο πέρας κάθε εξαμήνου και γενικότερα γίνεται καταγραφή και δημοσίευση στοιχείων ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ενδεικτικά και σύμφωνα με την ιστοσελίδα της ένωσης, μέχρι και τον Οκτώβριο του 2017, η τελευταία καλύπτει ως προς τον «P&I» τομέα, 1791 πλοία ή αλλιώς 77.2 εκ. g.t. (παρέχοντας συνολική κάλυψη πλοίων 265.6 εκ. g.t.).

4.1.2 Ιστορική Αναδρομή και Γενικά Στοιχεία του UK P&I Club

Το UK P&I Club, μέλος του «International Group of P&I Clubs», είναι ένας από τους παλαιότερους και πιο ισχυρούς ασφαλιστικούς φορείς στο χώρο της ναυτιλίας. Έχοντας υπό την ασφαλιστική προστασία του πάνω από 235 εκ. g.t., με βάση την τελευταία σχετική αναφορά τον Φεβρουάριο του 2017 στην επίσημη ιστοσελίδα της ένωσης, καλύπτει πλοία όλων των τύπων ανά την υφήλιο ως προς την ευθύνη απέναντι σε τρίτους.

Η ιστορία του UK P&I Club ξεκινά το 1869 οπότε και είχε αρχικά συσταθεί από πλοιοκτήτες ο οργανισμός με το όνομα “The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited (‘UK London’)”. Η ένωση έχει το κεντρικό της γραφείο στο Λονδίνο με ένα ακόμη στην Ευρώπη, στον Πειραιά, και άλλες βάσεις στην Αμερική (Σαν Φρανσίσκο, Νιου Τζέρσεϊ) αλλά και στην Ασία (Χονγκ Κόνγκ, Τόκιο, Σιγκαπούρη).

Και σε αυτή την περίπτωση, ο ασφαλιστικός φορέας έχει διακριτή υπόσταση και ενεργεί με βάση τις αποφάσεις του Διοικητικού του Συμβουλίου, το οποίο απαρτίζεται από τα ίδια τα μέλη του. Ένα ιδιαίτερο χαρακτηριστικό του συγκεκριμένου οργανισμού είναι πως η καθημερινή διαχείρισή του γίνεται από μία ανεξάρτητη διαχειρίστρια – εταιρεία και όχι από κάποιο μέλος του Διοικητικού Συμβουλίου. Εν προκειμένω, η λειτουργία του γίνεται από την εξωτερική εταιρεία “Thomas Miller P&I Ltd” η οποία «τρέχει» τον οργανισμό με βάση τις κατευθυντήριες του Διοικητικού Συμβουλίου· πρόκειται για μία συνεργασία που χρονολογείται από το 1885, δηλαδή στις πρώτες δεκαετίες λειτουργίας της ένωσης.

Μια γρήγορη ματιά στην επίσημη ιστοσελίδα του UK P&I Club αποδεικνύει πόσο καλά οργανωμένος είναι ο ασφαλιστικός οργανισμός και τη σημασία που δίνει στη διαφάνεια αλλά και στην υιοθεσία αντίστοιχων πολιτικών. Όπως συμβαίνει και με το Swedish Club, το οργανόγραμμα της ένωσης και η ετήσια και εξαμηνια αναφορά που εμπεριέχει τις κινήσεις της

ένωσης με περιγραφές και στατιστικά στοιχεία, υπάρχουν διαθέσιμα στο κοινό. Το UK P&I Club παρουσιάζει και τονίζει ακόμη πολιτικές που ακολουθεί, όπως η πολιτική κατά της δωροδοκίας αλλά και ενέργειες στα πλαίσια κοινωνικής εταιρικής ευθύνης, όπως φιλανθρωπίες και συνεισφορά στο επαγγελματικό μέλλον νέων ανθρώπων με υποτροφίες.

4.2 Πολιτική και Κανόνες για την Ευθύνη απέναντι σε Τρίτους

Έχει ήδη γίνει κατανοητό πως οι ασφαλιστικές ενώσεις που εξετάζονται, όσο ανεξάρτητες και διακριτές κι αν είναι η μία από την άλλη, είναι μέλη της ευρύτερης ομάδας του «International Group of P&I Clubs», επομένως οι κανόνες και οι πολιτικές τους πρέπει να βρίσκονται υπό την ομπρέλα των επιταγών αυτού. Έστω και μια γρήγορη ματιά στους όρους που θέτει κάθε ένωση για την αντιμετώπιση διαφόρων ζητημάτων, είναι αρκετή για να γίνει φανερό πως οι όροι αυτοί πάνω-κάτω μοιάζουν. Παρ' ολ' αυτά, κάθε ένωση δημοσιεύει τους κανόνες και τις πολιτικές της κάθε χρόνο με βάση ό,τι αποφασίζεται στο εσωτερικό της. Με βάση αυτές τις αναφορές του 2017⁸¹ των ενώσεων που εξετάζονται, διαρθρώνεται η συγκεκριμένη ενότητα του κεφαλαίου, εξετάζοντας μεμονωμένα τις περιπτώσεις ευθύνης προς τους ναυτικούς και τις περιπτώσεις ευθύνης λόγω ύπαρξης λαθρεπιβατών επάνω στο πλοίο.

4.2.1 Ευθύνη προς Ναυτικούς

Οι περιπτώσεις ευθύνης προς τους ναυτικούς τις οποίες αναλαμβάνει η ασφαλιστική ένωση να καλύψει σχετίζονται με καταστάσεις ασθενείας, ατυχήματος ή και θανάτου του ναυτικού ενώ πρόσφατα, με βάση τις τελευταίες τροποποιήσεις⁸², η ασφαλιστική ένωση καθίσταται υπεύθυνη να συνδράμει τους ναυτικούς με άμεσο τρόπο εφόσον ο πλοιοκτήτης αδυνατεί.

⁸¹ Η ετήσια αναφορά του 2017, όπως και προηγούμενων ετών, μπορεί να βρεθεί στις επίσημες ιστοσελίδες των ασφαλιστικών ενώσεων

⁸² Η πρόσφατη αναθεώρηση της MLC του 2014

Το Swedish P&I Club, σύμφωνα με την πρόσφατα δημοσιευμένη αναφορά του για το έτος 2017-2018⁸³, παρουσιάζει τις γραμμές που ακολουθεί. Δηλώνεται ξεκάθαρα πως η ασφαλιστική ένωση καλύπτει τα έξοδα του μέλους της (πλοιοκτήτη) σε περιπτώσεις τραυματισμού ή ασθενείας του ναυτικού κατά την περίοδο εργασίας του και εφόσον το ατύχημα και η ασθένειά του σχετίζονται άμεσα με την εργασία του και δεν έχουν προκληθεί ή αποσιωπηθεί με δόλο. Τα έξοδα αυτά αφορούν στην ιατρική περίθαλψη που θα του παραχθεί και εφόσον χρειαστεί και τα έξοδα επαναπατρισμού του, τα έξοδα μεταφοράς του αντικαταστάτη του επάνω στο πλοίο και βέβαια όλα τα ιατρικά έξοδα κατόπιν του επαναπατρισμού μέχρις ότου η κατάσταση του ασθενούς πάρει μόνιμο χαρακτήρα. Ο ασθενής δικαιούται μισθό ασθενείας μέχρι και εκατόν είκοσι (120) μέρες μετά το συμβάν. Στο ατυχές γεγονός του θανάτου ενός μέλους του πληρώματος, μέσα στα πλαίσια των προαναφερθέντων συνθηκών, η ένωση καθίσταται και πάλι υπεύθυνη προς κάλυψη του μέλους της για έξοδα κηδείας αλλά και για αποζημίωση προς την οικογένεια του θανόντος. Ο πλοιοκτήτης και κατ'επέκταση η ένωση, φέρουν την ευθύνη απέναντι σε ναυτικούς και όταν τίθενται ζητήματα μη αξιοπλοΐας ενός πλοίου και είναι αναγκαίος ο επαναπατρισμός των μελών του πληρώματος. Ενδιαφέρουν λοιπόν εν προκειμένω τα έξοδα επαναπατρισμού των μελών αλλά και οι μισθοί που θα πρέπει να τους δοθούν. Τέλος, υπάρχει μέριμνα από την ένωση και για τα έξοδα που μπορεί να ανακύψουν από την αναγκαία απόκλιση του πλοίου από την καθορισμένη πορεία του λόγω τραυματισμού ή ασθενείας μέλους του πληρώματος (καύσιμα, μισθοί, προμήθειες, λιμανιάτικα κλπ.).

Με βάση την πρόσφατη Αναθεώρηση της MLC το 2014, με την προσθήκη του Standard A2.5.2. (Financial Security) και επιπρόσθετων παραγράφων στο Standard A4.2.1 (Shipowner's Liability), το Swedish Club διαμόρφωσε αντίστοιχα τις οδηγίες του. Στις περιπτώσεις λοιπόν της αποκαλούμενης «εγκατάλειψης» του ναυτικού αλλά και όσον αφορά γενικότερα την ευθύνη του πλοιοκτήτη, η ένωση, όταν το μέλος της αδυνατεί να καλύψει τα έξοδα για τα οποία είναι υπεύθυνο, αναλαμβάνει τις υποχρεώσεις του τελευταίου. Είναι φανερό εδώ πως δίνεται προτεραιότητα στα δικαιώματα του ανθρώπου που έχει βλαφθεί. Όταν λοιπόν πρόκειται για οικονομικές υποχρεώσεις – όπως μισθοί, κόστη επαναπατρισμού, ιατρικά έξοδα, αποζημίωση σε

⁸³ Βλ. “Rules for P&I Insurance, Rules for FD&D Insurance, Articles of Association 2017/2018”, www.swedishclub.com

περίπτωση θανάτου – η ένωση έχει τη δυνατότητα πια να αποζημιώσει απευθείας τον ενδιαφερόμενο και το πόσο το οποίο μπορεί να του αποδώσει δεν μπορεί να ξεπερνά το ετήσια συμφωνημένο με το μέλος της αφαιρετέο ποσό. Μέσα στην αναφορά του Swedish Club για το 2017-2018, υπάρχουν ωστόσο και κάποιες εξαιρέσεις ενόψει των νέων υποχρεώσεων βάσει της αναθεωρημένης MLC⁸⁴ πιο συγκεκριμένα, η ένωση αποποιείται την οικονομική ευθύνη όταν το εμπλεκόμενο μέλος του πληρώματος ανήκει σε κάποιο πρόγραμμα κοινωνικής ασφάλισης ή έχει ιδιωτική ασφάλιση στη χώρα καταγωγής του. Επιπλέον, περιπτώσεις που αναφέρονται και εξαιρούν την ένωση από την οικονομική ευθύνη είναι οι περιπτώσεις πολέμου και όταν η ανάγκη για οικονομική κάλυψη έχει προέλθει από καταστάσεις που εμπριέχουν τη χρήση χημικών όπλων ή επικίνδυνων ηλεκτρονικών προγραμμάτων⁸⁴.

Το UK P&I Club έχει με τη σειρά του κοινοποιήσει στην επίσημη ιστοσελίδα του τους «Κανόνες» του 2017⁸⁵ όπου αναγράφονται όλες οι καλύψεις που παρέχει στα μέλη του. Παρόμοια με το Swedish Club όπως και με τους άλλους ασφαλιστικούς φορείς, το UK P&I Club καλύπτει τα μέλη του για έξοδα που προκύπτουν από ασθένεια, τραυματισμό ή θάνατο μέλους του πληρώματος, δηλαδή ιατρικά έξοδα, έξοδα επαναπατρισμού και αντικατάστασης, μισθό ασθενείας/τραυματισμού, αποζημίωση για θάνατο. Η κάλυψη βέβαια παρέχεται εφόσον όλες οι προαναφερθείσες περιπτώσεις έχουν προκληθεί κατά τη διάρκεια του συμβολαίου εργασίας και οφείλονται στην τελευταία. Ευθύνη του πλοιοκτήτη που καλύπτεται από την ένωση είναι και εκείνη που προκύπτει λόγω αναξιοπλοΐας του πλοίου σχετικά με την αποζημίωση των εργαζομένων πάνω σε αυτό. Υπάρχει μέριμνα ακόμη και για τα έξοδα σε περίπτωση απόκλισης από την καθορισμένη πορεία σε περιπτώσεις ιατρικής ανάγκης. Τέλος, και για το UK P&I Club, εξ αφορμής της τελευταίας Αναθεώρησης της MLC, ισχύει ο όρος της άμεσης απόδοσης στον εμπλεκόμενο ναυτικό όσον του αναλογούν λόγω κάποιου ιατρικού συμβάντος όταν το μέλος του αδυνατεί να ανταπεξέλθει στις υποχρεώσεις του. Εξαιρέσεις σε αυτόν τον όρο τίθενται και από το UK P&I Club και συγκεκριμένα όταν ο ναυτικός καλύπτεται οικονομικά από κάποιον ανεξάρτητο φορέα, π.χ. κοινωνική ή ιδιωτική ασφάλιση.

⁸⁴ “Rules for P&I Insurance, Rules for FD&D Insurance, Articles of Association 2017/2018”, σ.σ. 61-63

⁸⁵ Βλ. “Rules & Bye-Laws 2017”, www.ukpandi.com

Αν και οι περιπτώσεις ασθενείας ή τραυματισμού είναι περιπτώσεις που από τη φύση τους δεν μπορούν να ελεγχθούν απόλυτα, υπάρχουν τρόποι με τους οποίους οι πιθανότητες να συμβούν μειώνονται και αυτές τις μεθόδους τονίζουν όχι μόνο οι ενώσεις, που ενδιαφέρονται άμεσα, αλλά και οι Διεθνείς Κανονισμοί στα πλαίσια της ασφαλούς περάτωσης της εργασίας των ναυτικών.

Όσον αφορά στην πρόληψη, οι ενώσεις έχουν εφιστήσει την προσοχή τους και παρέχουν μία επιπλέον υπηρεσία στα μέλη τους, εκείνη μίας πιο εξειδικευμένης ιατρικής εξέτασης με την έκδοση του ανάλογου πιστοποιητικού. Η εξέταση αυτή αποτελεί μία επιπλέον ιατρική εξέταση ικανότητας προς εργασία από το καθιερωμένο ΡΕΜΕ, που είναι απαραίτητο πια και βάσει ΜLC. Δεν μένει στα ελάχιστα απαιτούμενα που τίθενται από την ΜLC αλλά προχωρά σε ένα επόμενο στάδιο της εξέτασης που ελέγχει σε βάθος το ιατρικό ιστορικό κάθε ναυτικού. Σχεδόν κάθε ασφαλιστικός φορέας, σίγουρα το Swedish Club και το UK P&I Club, παρέχουν στα μέλη τους το δικό τους εξειδικευμένο ιατρικό πιστοποιητικό μέσω ιατρικών κέντρων που έχουν ελέγξει και πιστοποιήσει στις χώρες προέλευσης του ανθρωπίνου δυναμικού – κυρίως στις Φιλιππίνες. Τα οφέλη, όπως σημειώνουν οι ενώσεις, είναι πολλαπλά για τον πλοιοκτήτη αλλά και για τον εργαζόμενο. Ο πλοιοκτήτης επιτυγχάνει να έχει πλοία επανδρωμένα με υγιείς ναυτικούς, άρα καλή απόδοση των τελευταίων και ομαλή λειτουργία της καθημερινότητας του πλοίου. Ακόμη, μειώνει τις πιθανότητες να έρθει αντιμέτωπος με χρηματικές απαιτήσεις λόγω ασθενείας, επομένως έχει και καλύτερο έλεγχο των εξόδων. Ο ναυτικός με τη σειρά του ωφελείται καθώς του δίνεται η δυνατότητα σε μία δωρεάν εις βάθος ιατρική εξέταση που θα τον βοηθήσει, εφόσον είναι αναγκαίο, να προσέξει περισσότερο την υγεία και τον τρόπο ζωής του.

Είναι ενδιαφέρον να γίνει μνεία και στα στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύονται από τις ενώσεις σχετικά με τα περιστατικά και τις απαιτήσεις που προκύπτουν από ασθένεια ή τραυματισμό. Σύμφωνα με το Swedish Club και την πιο πρόσφατη αναφορά του (μόλις το 2016) για τις απαιτήσεις που διαχειρίστηκε η ένωση, αναφέρεται πως οι παθήσεις της καρδιάς (CVD) είναι εκείνες που εμφανίζονται σε μεγαλύτερο ποσοστό και είναι πιο κοστοβόρες. Όλες οι σχετιζόμενες καταστάσεις με τις παθήσεις της καρδιάς, όπως η υπέρταση και ο διαβήτης αλλά και τα αποτελέσματα αυτών που μπορεί να είναι ανεπάρκεια του ήπαρ ή και εγκεφαλικό, αποτελούν τις συνήθεις ασθένειες των ναυτικών. Τα μέτρα που μπορούν να τεθούν σε ισχύ επάνω στο πλοίο είναι πολύ συγκεκριμένα, δηλαδή υγιεινός τρόπος ζωής και άσκηση, καθώς πρόκειται για παθήσεις που έρχονται ως αποτέλεσμα του τρόπου ζωής του καθενός και

εμφανίζονται σε ηλικίες άνω των σαράντα (40). Στην προαναφερθείσα αναφορά του Swedish Club και με βάση τα στατιστικά που έχουν συγκεντρωθεί για τα έτη από το 2005 μέχρι και το 2014 σχετικά και με τους τρεις τύπους πλοίων (δεξαμενόπλοια, πλοία εμπορευματοκιβωτίων και πλοία χύδην φορτίου), το 27,05% των απαιτήσεων που προέκυψαν από ασθένειες ήταν από παθήσεις του καρδιαγγειακού συστήματος⁸⁶. Όσον αφορά γενικά στην εμφάνιση απαιτήσεων από ασθένειες, έχει παρατηρηθεί μία σταθερή αύξηση των περιστατικών καθιστώντας το ζήτημα μείζονος σημασίας.

Σχετικά με τους τραυματισμούς και τις απαιτήσεις που προκύπτουν από τους τελευταίους, στατιστικά⁸⁷ καταδεικνύουν πως η συχνότητα τραυματισμών ακολουθεί ανοδική πορεία από το 2012 ενώ τα κόστη των σχετικών απαιτήσεων παραμένουν σε ίδιο επίπεδο. Οι τραυματισμοί στην πλειονότητα, και στους τρεις τύπους πλοίων, οφείλονται σε πεσίματα, σε καψίματα ή σε χτυπήματα από αντικείμενα που πέφτουν. Τα αίτια των περιπτώσεων τραυματισμών είναι κατά βάση η αδυναμία να ακολουθηθούν πιστά οι διαδικασίες των εσωτερικών κανονισμών ασφαλείας του πλοίου. Συνακόλουθα, πρέπει ο εσωτερικός Κανονισμός της διαχειρίστριας εταιρείας να επιβάλλει τη σωστή οργάνωση του πλοίου και τη διαρκή ενημέρωση του πληρώματος για τυχόν κινδύνους στους χώρους του πλοίου.

Οι ασφαλιστικοί φορείς των πλοιοκτητών διατηρούν έναν ενεργό ρόλο στην αντιμετώπιση ασθενειών και ατυχημάτων των πληρωμάτων των πλοίων εκδίδοντας ανά τακτά χρονικά διαστήματα δελτία και στατιστικά στοιχεία για τη διαρκή ενημέρωση των μελών τους. Η προώθηση ενός ισορροπημένου και υγιεινού τρόπου ζωής, η άσκηση, η αποθάρρυνση του καπνίσματος και της αλόγιστης κατανάλωσης αλκοόλ και η σημασία στη διαρκή προσοχή του εαυτού κατά τη διάρκεια της εργασίας αποτελούν βασικούς τομείς που πρεσβεύουν οι ασφαλιστικοί φορείς.

4.2.2 Ευθύνη προς Λαθρεπιβάτες

Μέσα στη μέριμνα των ασφαλιστικών φορέων και στις καλύψεις που προσφέρουν στα μέλη τους βρίσκεται και εκείνη που σχετίζεται με την παρουσία λαθρεπιβατών πάνω στο πλοίο. Καθώς πρόκειται για ένα ζήτημα που επιδέχεται ιδιαίτερου χειρισμού λόγω του ιδιαίτερου

⁸⁶ Για περισσότερα στοιχεία, “P&I Claims Analysis”, Swedish Club, 2016, σ. σ. 44-51, www.swedishclub.com

⁸⁷ Στο ίδιο, σ.σ. 34-39

χαρακτήρα του, όπως έχει ήδη αναλυθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας μελέτης, οι ασφαλιστικοί φορείς έχουν με τη σειρά τους μία πολυ συγκεκριμένη στάση απέναντι σε αυτό το ζήτημα. Αναλαμβάνουν δηλαδή να υποστηρίξουν τα συμβαλλόμενα μέλη τους όταν προκύψει τέτοια ανάγκη.

Το Swedish Club αναφέρει στην ετήσια αναφορά του και την κάλυψη που παρέχει σε περίπτωση ανεύρεσης λαθρεπιβατών πάνω στο πλοίο. Πιο συγκεκριμένα, δηλώνει πως καλύπτει όλα τα έξοδα που μπορεί να προκύψουν σε περίπτωση ύπαρξης λαθρεπιβάτη στο βαθμό βέβαια που ο πλοιοκτήτης έχει την ευθύνη να αναλάβει τα έξοδα. Στο πλαίσιο ύπαρξης λαθρεπιβατών εντάσσονται και τα έξοδα που θα γίνουν αν το πλοίο προχωρήσει σε απόκλιση από την καθορισμένη πορεία του για να γίνει επιστροφή του ατόμου στη στεριά.

Η τακτική του UK P&I Club δε διαφέρει πάλι από εκείνη του Swedish Club, όπως και των υπόλοιπων ασφαλιστικών ενώσεων, και όσον αφορά στην κάλυψη του μέλους στην περίπτωση ύπαρξης λαθρεπιβατών επάνω στο πλοίο. Στους Κανόνες του 2017 αναγράφεται ρητά πως η ένωση καλύπτει το μέλος της σε όλα τα έξοδα που θα προκύψουν από την παρουσία λαθρεπιβατών, μέσα σε αυτά και τα έξοδα απόκλισης πορείας που μπορεί να πραγματοποιηθεί, στο βαθμό βέβαια που ο πλοιοκτήτης είναι νομικά υποχρεωμένος να συμμετέχει σε αυτά.

Εξ αφορμής τέτοιων περιστατικών με τα οποία έχουν έρθει αντιμέτωπες οι ενώσεις που μελετώνται στην παρούσα εργασία, σε τακτά χρονικά διαστήματα οι ασφαλιστικοί φορείς φροντίζουν να ενημερώνουν τα μέλη τους για τους κινδύνους που υπάρχουν και να τονίζουν τις προληπτικές ενέργειες που οι τελευταίοι θα πρέπει να ακολουθούν με αναφορές ή και μικρά εγχειρίδια που συντάσσουν. Εξίσου σημαντικές είναι και οι ενημερώσεις που γίνονται από τις ενώσεις για τα λιμάνια που δέχονται ή όχι λαθρεπιβάτες στο έδαφος τους, με σκοπό την επιστροφή των τελευταίων. Για παράδειγμα, το πιο πρόσφατο ενημερωτικό δελτίο του UK P&I Club για τους λαθρεπιβάτες έρχεται το 2015, ορμώμενο από τις μεγάλες μετακινήσεις πληθυσμών δια θαλάσσης – το μεταναστευτικό κύμα στη Μεσόγειο. Τα σημεία που τονίζονται και εφιστούν την προσοχή των μελών είναι η ανάγκη να ακολουθούνται οι σωστές διαδικασίες πρόληψης και ελέγχου και σε περίπτωση ύπαρξης λαθρεπιβάτη οι ενδεδειγμένες πρακτικές (ενημέρωση των πλοιοκτητών και των Αρχών, ανθρώπινη συμπεριφορά απέναντι στο λαθρεπιβάτη, ανεύρεση άμεσης λύσης επαναπατρισμού του στο πιο κατάλληλο και «βολικό» λιμάνι γεωγραφικά, οικονομικά, θεσμικά). Ειδικότερα το οικονομικό ζήτημα εκθειάζεται καθώς

η παρουσία λαθρεπιβάτη πάνω σε ένα πλοίο είναι μία κατάσταση που μπορεί να αποβεί εξαιρετικά κοστοβόρα για τον πλοιοκτήτη.

Το Swedish Club προχωρά και αυτό με τη σειρά του σε συνεχείς ενημερώσεις προς τα μέλη του σχετικά με την αντιμετώπιση της ιδιάζουσας περίπτωσης που εξετάζεται στην παρούσα ενότητα. Τονίζει μάλιστα, πέραν της οικονομικής ζημίας, και την πιθανή ύπαρξη βίας ειδικά όταν οι λαθρεπιβάτες είναι σε μεγάλο αριθμό.

Ανάμεσα στις δημοσιεύσεις του Swedish Club Letter No 1 του 2006 υπάρχει το άρθρο του Michael Heads⁸⁸, συνεργαζόμενου δικηγόρου της ένωσης, σχετικά με ένα περιστατικό που έχει γνωστοποιηθεί ακριβώς επειδή είχε τραγικό τέλος λόγω της μη τήρησης των προβλεπόμενων διαδικασιών. Πιο συγκεκριμένα, επτά λαθρεπιβάτες ανευρέθηκαν σε ένα πλοίο με πορεία από την Κένυα στο Ντουρμπάν. Ολόκληρο το πλήρωμα τους δέχτηκε, ακολούθησε τις οδηγίες του IMO, τους περιποιηθήκε αλλά ο πλοίαρχος δεν ενημέρωσε τους πλοιοκτήτες και συνακόλουθα καμία Αρχή. Άρχισε να δημιουργείται μία πιο κοντινή σχέση ανάμεσα στο πλήρωμα και τους λαθρεπιβάτες και στο λιμάνι του Ντουρμπάν, οι τελευταίοι «φυγαδεύθηκαν» από το πλήρωμα δια θαλάσσης, δύο όμως από τους επτά πνίγηκαν. Στις ανακρίσεις που ακολούθησαν, οι λαθρεπιβάτες δήλωσαν ότι τους έριξαν επίτηδες από το πλοίο με αποτέλεσμα ο πλοίαρχος και τρία μέλη του πληρώματος να οδηγηθούν στη φυλακή. Δύο βασικά λάθη σημειώνονται σε αυτή την περίπτωση που οδήγησαν στο τραγικό τέλος: η μη ενημέρωση του πλοιοκτήτη, της συνεργαζόμενης ένωσης και των Αρχών για την παρουσία λαθρεπιβατών και η δημιουργία «φιλικής» σχέσης ανάμεσα σε πλήρωμα και λαθρεπιβάτες που κατέληξε στον καταδικασμό μελών του πληρώματος.

Γίνεται κατανοητό λοιπόν ότι οι ενώσεις επαναλαμβάνουν και τονίζουν με κάθε ευκαιρία που δίνεται την τεράστια σημασία του να μειωθούν τα κρούσματα λαθρεπιβατών πάνω σε πλοία. Οι επιπτώσεις δεν είναι μόνο οικονομικές καθώς μπορεί να πληγούν οι ζωές όλων των ανθρώπων που εμπεριέχονται σε αυτά. Το αντίκτυπο λοιπόν ενός τέτοιου περιστατικού ακουμπά πολλές διαφορετικές πτυχές και οι ασφαλιστικές ενώσεις συνεισφέρουν όσο καλύτερα μπορούν στην προσπάθεια μείωσης αυτών των καταστάσεων.

⁸⁸ “The importance of not befriending stowaways”, Michael Heads, The Swedish Club Letter No.1 - 2006

4.3 Περιπτώσεις Μελέτης⁸⁹

4.3.1 Πλήρωμα

Περίπτωση 1

Πλοίο με κατεύθυνση τη Μπάσρα στα Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, αναγκάστηκε να προχωρήσει σε απόκλιση του ρού του και να προσεγγίσει το λιμάνι Μίνα Αλ Αχμάντι, όπου μέλος του πληρώματος βγήκε και επισκέφθηκε το τοπικό νοσοκομείο. Μόλις μία μέρα νωρίτερα, ο ηλεκτρολόγος είχε συμπτώματα εγκεφαλικού, δηλαδή ζάλη και μούδιασμα, ενώ παράλληλα δεν μπορούσε να μιλήσει καθαρά ούτε να περπατήσει μόνος του. Ο πλοιοκτήτης ειδοποιήθηκε αμέσως για την κατάσταση, ενημερώνοντας με τη σειρά του και την ασφαλιστική του ένωση και λόγω της σοβαρότητας της κατάστασης αποφασίστηκε η απόκλιση από την προγραμματισμένη πορεία του πλοίου ώστε ο ασθενής να βρεθεί στην ξηρά για περαιτέρω εξετάσεις. Μετά τη νοσηλεία του σε τοπικό νοσοκομείο και εφόσον βγήκε το εξιτήριο του δύο μέρες μετά, κανονίστηκε ο επαναπατρισμός στη χώρα του για εξετάσεις και νοσηλεία. Τελικά, η ιατρική του κατάσταση αποφασίστηκε ότι σχετιζόταν με την εν πλω εργασία του, επομένως και ο πλοιοκτήτης κλήθηκε να καλύψει όλα τα έξοδα μέχρι τη σταθεροποίηση της κατάστασής του.

Συνοπτικά, τα κόστη με τα οποία επιβαρύνθηκε ο πλοιοκτήτης αφορούν όσα έξοδα έγιναν στο λιμάνι του Μίνα Αλ Αχμάντι – από τη μεταφορά του στο νοσοκομείο, τη νοσηλεία και τις εξετάσεις του μέχρι τη μεταφορά του στο αεροδρόμιο για την επιστροφή – ο επαναπατρισμός του ασθενή και όλα τα ιατρικά έξοδα αλλά και ο μισθός ασθενείας που υπολογίζεται από τη στιγμή που έφτασε στην πατρίδα του έως ότου η κατάσταση του ασθενούς αποφασίστηκε στάσιμη. Μπορεί να σημειωθεί εδώ πως η συνήθης εξέταση του ναυτικού πριν την έναρξη του συγκεκριμένου συμβολαίου ήταν καθαρή, χωρίς ενδείξεις για ιδιαίτερη προσοχή ή ανάγκη αγωγής, με άλλα λόγια ο ναυτικός είχε κριθεί κατάλληλος προς εργασία. Σε αυτό το σημείο η ένωση τονίζει τη σημασία της πιο εξειδικευμένης και εις βάθος ιατρικής εξέτασης που μπορεί να προσφέρει πριν την έναρξη του συμβολαίου ώστε να ελαχιστοποιηθούν οι πιθανότητες ύπαρξης παρόμοιων περιστατικών.

⁸⁹ Τα περιστατικά που αναφέρονται είναι συμβάντα που οι ίδιες οι ενώσεις έχουν αναρτήσει στις ιστοσελίδες τους. Η επιλογή τους έγινε με γνώμονα την πληθώρα στοιχείων κάθε περίπτωσης που δημοσιοποίησε η ένωση.

Δεδομένου του ότι το συνολικό ποσό που απέδωσε ο πλοιοκτήτης ξεπέρασε κατά πολύ το συμφωνημένο αφαιρετέο ποσό, η ένωση αποζημίωσε στον πλοιοκτήτη την ανάλογη διαφορά. Μάλιστα, στο συνολικό ποσό που υπολογίστηκε για την αποζημίωση του πλοιοκτήτη από την ένωση είχαν συμπεριληφθεί και τα έξοδα που προέκυψαν από την απόκλιση που αναγκάστηκε να κάνει το πλοίο λόγω του έκτακτου ιατρικού συμβάντος.

Περίπτωση 2

Έξω από τα όρια του λιμανιού της Σιγκαπούρης και κατά τη διάρκεια των καθηκόντων του επάνω στο πλοίο, ένας ανθυποπλοίαρχος χτύπησε σε αιχμηρή επιφάνεια και έκανε πληγή δέκα (10) εκατοστών σε σημείο πάνω από το γόνατο. Του παράχθηκαν απευθείας οι πρώτες βοήθειες αλλά ήταν αναγκαία η διαμετακόμισή του σε νοσοκομείο για να του γίνουν ράμματα, να σταματήσει η αιμορραγία και η πληγή να περιποιηθεί σωστά. Λόγω της απόστασης από το λιμάνι της Σιγκαπούρης και δεδομένου πως το πλοίο δεν μπορούσε να κάνει απόκλιση από την πορεία του, ενημερώθηκε ο πλοιοκτήτης, ο τοπικός πράκτορας και η ένωση και αποφασίστηκε να γίνει η μεταφορά του στο λιμάνι με άλλο τρόπο. Εν τέλει, χρησιμοποιήθηκε ένα ταχύπλοο σκάφος, συνοδεία γιατρού, που έφτασε μέχρι το σημείο που βρισκόταν το πλοίο και πήρε τον τραυματία για να τον μεταφέρει. Ο τραυματίας εισήχθη για επέμβαση, μετά το πέρας της οποίας κανονίστηκε ο επαναπατρισμός του.

Παρόμοια με το πρώτο περιστατικό, και εδώ ο πλοιοκτήτης κάλυψε όλα τα έξοδα που προέκυψαν στο λιμάνι της Σιγκαπούρης – μεταφορά με το ταχύπλοο συνοδεία γιατρού, νοσοκομειακή περίθαλψη και εγχείρηση, μεταφορά στο αεροδρόμιο για τον επανατρισμό – τα έξοδα επαναπατρισμού και όλα εκείνα τα κόστη επισκέψεων και περαιτέρω ιατρικής παρακολούθησης στην πατρίδα του τραυματία μαζί με το μισθό ασθενείας. Πρόκειται για τραυματισμό στα πλαίσια της εργασίας επάνω στο πλοίο επομένως η οικονομική ευθύνη βαρύνει τον πλοιοκτήτη. Και εδώ το συνολικό ποσό εξόδων υπερείχε του συμφωνημένου αφαιρετέου με την ένωση, επομένως το τελευταίο προχώρησε στην ανάλογη αποζημίωση του μέλους του. Σημασία πρέπει να δοθεί εδώ στη διαρκή ενημέρωση του πληρώματος για την ασφάλειά του ώστε να αποφεύγονται, κατά το δυνατόν, τα περιστατικά τραυματισμών.

4.3.2 Λαθρεπιβάτες

Περίπτωση 1

Πλοίο μεταφοράς ξηρού χύδην φορτίου ήταν προγραμματισμένο να καλέσει δύο λιμάνια της Δυτικής Αφρικής για φόρτωση και εκφόρτωση φορτίου αντίστοιχα. Οι διαδικασίες ολοκληρώθηκαν με επιτυχία στο πρώτο λιμάνι ενώ όταν το πλοίο έφτασε στο δεύτερο λιμάνι και ξεκίνησαν οι διαδικασίες εκφόρτωσης, το πλήρωμα βρήκε δύο λαθρεπιβάτες κρυμμένους στη βάση του γερανού φορτοεκφόρτωσης στο κατάστρωμα (pedestal deck crane). Ο πλοίαρχος ενημέρωσε απευθείας τις λιμενικές αρχές, τη διαχειρίστρια εταιρεία, το κράτος-σημαία του πλοίου και τον αντιπρόσωπο της ένωσης στην περιοχή. Οι λαθρεπιβάτες αποβιβάστηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα και επαναπατρίστηκαν δύο μέρες αργότερα με τη συμβολή του τοπικού αντιπροσώπου της ένωσης και των τοπικών πρακτόρων του πλοίου. Παρόλο που δεν υπήρξε καμία καθυστέρηση στην αναχώρηση του πλοίου από το λιμάνι, οι τοπικές αρχές επέβαλλαν πρόστιμο στο πλοίο και ο πλοιοκτήτης βέβαια επιβαρύνθηκε και με επιπλέον έξοδα σχετιζόμενα με την όλη διαδικασία του επαναπατρισμού των λαθρεπιβατών.

Παρόλο που η περίπτωση που μόλις περιγράφηκε μπορεί να θεωρηθεί και είναι ίσως από τα πιο «εύκολα» περιστατικά, πολλοί παράγοντες πρέπει να ληφθούν υπόψη. Με την περαιτέρω έρευνα που διεξήχθη έγινε γνωστό ότι το πλήρωμα είχε κάνει έρευνα πάνω στο πλοίο και πριν την προσέγγιση αλλά και μετά τον απόπλου από το πρώτο λιμάνι. Όπως παραδέχθηκαν όμως οι λαθρεπιβάτες, οι στοιβαδότες στο πρώτο λιμάνι ήταν εκείνοι που τους βοήθησαν να κρυφτούν στη βάση του γερανού, σημείο το οποίο τα μέλη του πληρώματος δεν σκέφτηκαν να ελέγξουν. Πρόκειται για μία περίπτωση που οι λαθρεπιβάτες εντοπίστηκαν σε σύντομο χρονικό διάστημα και το λιμάνι δεν είχε αντιρρήσεις ή περιορισμούς ως προς την υποδοχή τους στο έδαφος του ώστε να επαναπατριστούν από εκεί και πέρα.

Με αφορμή το συγκεκριμένο περιστατικό, η ένωση τονίζει κάποιες τακτικές για την αποφυγή τέτοιων δυσάρεστων συμβάντων όπως το να γίνεται ενδελεχής έλεγχος του πλοίου πριν την άφιξη και μετά την αναχώρησή του ειδικά σε λιμάνια με μεγαλύτερα ποσοστά ύπαρξης λαθρεπιβατών (όπως είναι αυτά της Δυτικής Αφρικής) και το πλήρωμα να παρακολουθεί τους στοιβαδότες και οποιουσδήποτε εργάτες του λιμανιού οι οποίοι έρχονται σε επαφή με το πλοίο κατά την παραμονή του στο λιμάνι.

Περίπτωση 2

Κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού οκτώ (8) ημερών από τη Μονρόβια της Λιβερίας έως το Σάντος στο Σάο Πάολο στη Βραζιλία, πλοίο έφερε πάνω του είκοσι (20) λαθρεπιβάτες. Οι τελευταίοι έγιναν αντιληπτοί κατά την προσέγγιση του λιμανιού στο Σάντος, όταν οι άνθρωποι του Τομέα Υγείας του λιμανιού επιβιβάστηκαν στο πλοίο για να το ελέγξουν πριν το δέσιμό του. Οι λαθρεπιβάτες, οι οποίοι δεν έφεραν μαζί τους κανένα έγγραφο ταυτότητας και ήταν οικονομικοί μετανάστες, εκείνη τη στιγμή βγήκαν από την κρυψώνα τους στο διαμέρισμα μηχανολογικού εξοπλισμού τιμονιού (ship's rudder trunk housing). Ειδικά σε λιμάνια της Βραζιλίας, όπως τονίζει η ένωση, οι περιορισμοί και οι έλεγχοι είναι πολύ αυστηροί όσον αφορά θέματα υγείας και συγκεκριμένα για την αποφυγή της μετάδοσης κίτρινου πυρετού. Σε περιπτώσεις ανεύρεσης λαθρεπιβατών, οι τελευταίοι υπόκεινται σε εξετάσεις, όταν δεν φέρουν μαζί τους την κάρτα εμβολιασμού για κίτρινο πυρετό. Κατόπιν και εφόσον χρειάζεται, οι λαθρεπιβάτες δέχονται ιατρική περίθαλψη και τους παρέχεται μία προσωρινή διαμονή έως ότου είναι έτοιμα τα απαραίτητα έγγραφα για τον επαναπατρισμό τους. Όλα αυτά τα έξοδα που θα προκύψουν, από τη στιγμή που ο λαθρεπιβάτης γίνει αντιληπτός έως ότου βρεθεί και πάλι στη χώρα του, είναι έξοδα που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη. Εκτός αυτών των εξόδων και στην περίπτωση που ο λαθρεπιβάτης είναι φορέας, το πλοίο κρατάται σε καραντίνα για περίπου δέκα μέρες, έως ότου ελεγχθεί και οι Αρχές δώσουν την έγκριση να προχωρήσει, πέραν του προστίμου που ούτως ή άλλως επιβάλλεται στο πλοίο.

Όλα τα προαναφερθέντα έγιναν και στην περίπτωση που αντιμετώπισε η ένωση με τους είκοσι (20) λαθρεπιβάτες. Όταν πια τα απαραίτητα έγγραφα ήταν έτοιμα για την επιστροφή τους, με τη συμβολή βέβαια και του αντιπροσώπου της ένωσης στη Νότια Αφρική, ξεκίνησε το ταξίδι τους με διαδρομή Σάντος προς Σενεγάλη διαμέσου Γιοχάνεσμπουργκ και από εκεί στην Μονρόβια της Λιβερίας. Και πάλι όμως, η επιστροφή μπορεί να χρειαστεί ένα μεγάλο χρονικό διάστημα καθώς οι πτήσεις εσωτερικού επιτρέπουν τη μεταφορά δύο ανθρώπων κάθε φορά τους οποίους συνοδεύουν τουλάχιστον δύο φρουροί (τον καθένα) και βέβαια έγκειται και στην απόφαση του πιλότου αν θα τους δεχθεί στην πτήση του. Εν προκειμένω, οι συνοδοί από τη Βραζιλία παρέδωσαν τους λαθρεπιβάτες σε νέους φρουρούς στο Γιοχάνεσμπουργκ οι οποίοι με τη σειρά τους τους συνόδευσαν μέχρι και το Ντακάρ στη Σενεγάλη. Το κόστος ήταν μεγάλο· η ένωση αναφέρει πως η επιστροφή λαθρεπιβάτη από τη Βραζιλία στην Αφρική μπορεί να κοστίζει από είκοσι έως εικοσιπέντε χιλιάδες δολάρια (\$20,000-25,000). Δεδομένων των

πολλών και πολύπλοκων διαδικασιών, του χρόνου που απαιτείται αλλά και των εξόδων που προκύπτουν, η ανεύρεση λαθρεπιβάτη και δη στη Βραζιλία αναφέρεται από την ένωση ως μία από τις πιο δύσκολες περιπτώσεις με την οποία μπορεί να έρθει αντιμέτωπο.

Το παρόν κεφάλαιο καταδεικνύει, με λεπτομερή στοιχεία πια, τον τρόπο με τον οποίο οι ασφαλιστικές ενώσεις των πλοιοκτητών αντιμετωπίζουν περιστατικά ευθύνης προς τρίτους – πλήρωμα και λαθρεπιβάτες. Κάθε ασφαλιστικός φορέας, εν προκειμένω το Swedish Club και το UK P&I Club, διαμορφώνουν και ανανεώνουν σε ετήσια βάση την πολιτική και τους κανόνες λειτουργίας τους πάντα βασιζόμενα στις διεθνείς επιταγές. Κατ' αυτόν τον τρόπο μπορούν να παρέχουν στα μέλη τους υπηρεσίες υψηλού επιπέδου πάντα σύμφωνες με τα κριτήρια των θεσμών. Δεν μένουν όμως μόνο στην ασφαλή πραγμάτωση των διεθνών επιταγών αλλά προχωρούν και ένα βήμα παραπέρα είτε με επιπλέον παροχές (π.χ. εξειδικευμένο ΡΕΜΕ) είτε με την κυκλοφορία εγκυκλίων και δελτίων ενημέρωσης των μελών τους για ζητήματα που τους αφορούν (π.χ. συχνότητα εμφάνισης λαθρεπιβατών).

Σχετικά με τα πληρώματα και την ασφάλειά τους αλλά και όσον αφορά στους λαθρεπιβάτες, οι ενώσεις λειτουργούν αρχικά με προληπτικό χαρακτήρα, όταν χρειαστεί ενεργούν δραστικά και κατόπιν δρουν συμβουλευτικά. Πρόληψη είναι η ενημέρωση των πληρωμάτων για την προστασία της υγείας τους και η παροχή εξειδικευμένων ιατρικών εξετάσεων πριν την έναρξη του συμβολαίου εργασίας τους. Πρόληψη είναι και η ενημέρωση και οι οδηγίες προς τους εργαζομένους πάνω στο πλοίο για το σωστό έλεγχο του πλοίου και την ανίχνευση λαθρεπιβατών. Ενεργός δράση είναι όταν συνδράμουν στον επαναπατρισμό ενός ασθενούς και δεν επιτρέπουν την οικονομική επιβάρυνσή του έως ότου η ιατρική κατάστασή του αποκτήσει μόνιμο χαρακτήρα. Ενεργός δράση είναι και όταν οι εκπρόσωποι των ενώσεων συνεισφέρουν στην ασφαλή απομάκρυνση ενός λαθρεπιβάτη από το πλοίο σε όποιο σημείο του κόσμου και αν βρεθεί. Συμβουλευτικό χαρακτήρα παίρνουν όταν προωθούν τον υγιεινό τρόπο ζωής κατά τη διάρκεια του συμβολαίου εργασίας αλλά και μετά τη λήξη του. Συμβουλευτικό ρόλο αναλαμβάνουν επίσης όταν κρατούν ενήμερα τα μέλη τους για οτιδήποτε συμβαίνει σε σχέση με την επιβίβαση λαθρεπιβατών, την ανεύρεση και τον επαναπατρισμό τους. Τα περιστατικά που αναφέρθηκαν αποτελούν την πραγμάτωση των κανόνων των ασφαλιστικών φορέων που εξετάστηκαν.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βασική παράμετρο της παρούσας μελέτης τον άνθρωπο επάνω στο πλοίο και μετά το πέρασμα από τις επιμέρους ενότητες της, όπου καταπιάνεται το ζήτημα της μέριμνας και ασφάλισης του ανθρώπινου στοιχείου άμεσα μέσω των Διεθνών Κανονισμών και έμμεσα μέσω των ασφαλιστικών ενώσεων των πλοιοκτητών, επιτυγχάνεται η συγκρότηση μίας ολοκληρωμένης εικόνας για το ζήτημα της ασφαλιστικής κάλυψης και αποζημίωσης.

Η πρώτη ενότητα με τίτλο «Δικαιώματα στη Ναυτική Εργασία» οδηγεί στην κατανόηση του τρόπου ισχυροποίησης και επικράτησης των διαφόρων Διεθνών Κανονισμών σχετικών με την ανθρώπινη εργασία στη θάλασσα και δίνει βέβαια μεγαλύτερο βάρος στην κορωνίδα όλων των Συμβάσεων σχετικά με τα εργασιακά δικαιώματα στη θάλασσα, την MLC. Με την ενδελεχή αναφορά στα αποσπάσματα της Σύμβασης που αφορούν στην κοινωνική μέριμνα και ιατρική περίθαλψη του ναυτικού, ο αναγνώστης αποκτά ακριβή θέαση των μέσων ασφάλισης και ασφάλειας του ανθρώπινου δυναμικού του πλοίου. Εν συνεχεία, η δεύτερη ενότητα που τιτλοφορείται «Λαθρεπιβάτες σε πλοίο – Δικαιώματα και Διαχείριση», επικεντρώνεται στη δεύτερη εξετάζουσα περίπτωση ανθρώπινης παρουσίας πάνω σε πλοίο – την παράνομη. Το νόμιμο ή μή της επιβίβασης πάνω σε πλοίο δεν επηρεάζει τον τρόπο αντιμετώπισης των λαθρεπιβατών δεδομένου ότι η αρχή του σεβασμού και της προστασίας της ανθρώπινης ζωής υπερισχύει. Η σχετική ναυτιλιακή Σύμβαση αποτελεί βασικό κομμάτι του κεφαλαίου και δίνει ακριβείς κατευθυντήριες για το χειρισμό τέτοιων περιστατικών, πάντα βασιζόμενη στη Διακήρυξη για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα του ΟΗΕ. Γίνεται κατανοητό με αυτόν τον τρόπο πως έχει αναγνωριστεί η ανάγκη ύπαρξης ιδιαίτερης μεταχείρισης των περιπτώσεων λαθρεπιβίβασης και έχουν ενεργοποιηθεί προς αυτή την κατεύθυνση αμφοτέρω Διεθνείς Κανονισμοί και ο τομέας της ναυτιλίας.

Περνώντας στον έμμεσο τρόπο προστασίας και ασφάλισης της ανθρώπινης ζωής, οι δύο τελευταίες ενότητες της μελέτης καταπιάνονται με τους φορείς ασφαλιστικής κάλυψης των πλοιοκτητών. Πιο συγκεκριμένα, το τρίτο κεφάλαιο με τον αντίστοιχο τίτλο «Φορείς Ασφαλιστικής Κάλυψης των Πλοιοκτητών» εξετάζει ενδελεχώς την ιστορία και τον τρόπο λειτουργίας αυτών αφιερώνοντας και μία υποενότητα στη συσχέτιση των ασφαλιστικών φορέων και του ανθρώπινου παράγοντα (τρίτο συμβαλλόμενο μέρος). Μία από τις βασικές καλύψεις που προσφέρουν οι ασφαλιστικές ενώσεις στους πλοιοκτήτες είναι εκείνη που αφορά στον άνθρωπο

πάνω στο πλοίο (με τις δύο μορφές που εξετάζονται στην παρούσα μελέτη) και με αυτόν τον τρόπο η «κάλυψη» των πλοιοκτητών συμβάλλει στην ικανοποίηση του τρίτου συμβαλλόμενου μέρους. Η τελευταία ενότητα «Swedish Club, UK P&I Club – Περιπτώσεις Μελέτης» καταλήγει πια στην επακριβή εξέταση των αναφερόμενων φορέων και στην εκθείαση πραγματικών περιπτώσεων ευθύνης προς τρίτους (πληρώματα και λαθρεπιβάτες) όπως έχουν γνωστοποιηθεί από τις ίδιες τις ενώσεις. Η περιγραφή αυτών των πραγματικών καταστάσεων με τις οποίες ήρθαν αντιμέτωπες αποτελεί ίσως την πιο βασική, χαρακτηριστική και άμεση μέθοδο για την κατανόηση της θεματικής της παρούσας εργασίας.

Το ανθρώπινο στοιχείο, που όπως έχει ήδη αναφερθεί είναι το πιο σημαντικό αλλά και το πιο ευάλωτο στον τομέα της ναυτιλίας, μπορεί πια στον 21^ο αιώνα να πει κανείς πως του έχει δοθεί η σημασία που του αρμόζει και η προστασία που του είναι αναγκαία. Είτε με άμεσες προβλέψεις είτε με έμμεσες καλύψεις, τα πληρώματα και οι λαθρεπιβάτες που μελετώνται εν προκειμένω, έχουν πια εδραιώσει το όνομα, τη σημασία τους και την προβλεπόμενη προς αυτά αντιμετώπιση. Σε όσο το δυνατόν καθολικό επίπεδο φορείς, από τον πλοιοκτήτη, το κράτος-σημαία, τα κράτη-λιμάνια μέχρι και τα κράτη των οποίων τα εδαφικά και θαλάσσια σύνορα εμπλέκονται, αναγνωρίζουν και επιβεβαιώνουν έμπρακτα τα δικαιώματα και την πρότερη αντιμετώπιση του ανθρώπινου στοιχείου του πλοίου.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Πρωτογενείς Πηγές: Διεθνείς Συμβάσεις-Κανονισμοί-Διακηρύξεις

- “Declaration on Territorial Asylum, 1967”, UN General Assembly
- “FAL Convention – Convention on Facilitation of International Maritime Traffic, 1965, as amended”, IMO, London 2011
- “International Convention on Standards of Trainings, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW), 1978, as amended (including 2010 Manila Amendments)”, IMO, London 2011 (3rd consolidated edition)
- “Maritime Labour Convention, 2006”, ILO
- “Note on Stowaway Asylum-Seekers, 1988”, UNHCR
- “UN Convention 1951 and Protocol 1967 related to refugees”, UNHCR, Geneva 2010
- “Universal Declaration of Human Rights, 1948”, UN General Assembly

Βιβλιογραφικές Πηγές: Βιβλία-Μελέτες-Άρθρα

- Παζαρζής Ι. Μιχάλης, «Ναυτασφαλίσεις – Πανεπιστημιακές Σημειώσεις», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς 2014
- Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας, «Συλλογική Σύμβαση για τους Ναυτικούς σε Κυπριακά Φορτηγά πλοία και Δεξαμενόπλοια για Σκάφη Κυπριακής Ιδιοκτησίας», Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας της Κυπριακής Δημοκρατίας
- Guy S. Goodwin-Gill, “The 1967 Declaration on Territorial Asylum”, 2012, www.legal.un.org
- Heads Michael, “The importance of not befriending stowaways”, The Swedish Club Letter No.1, 2006
- Herschaft Jeremy A., “Not your average coffee shop: Lloyd’s of London. A Twenty-First-Century Primer on History, Structure and Future of the Backbone of Marine Insurance”, Tulane Maritime Law Journal, Vol 29, Summer 2005, No.2
- “International Group Annual Review 2016/2017”, www.igpandi.org
- ILO, “ILO Declaration on Social Justice for a Fair Globalization, adopted by the 97th International Labour Conference at Geneva 2008”, Switzerland 2008, www.ilo.org

- ILO, “Action Plan to achieve rapid and widespread ratification and effective implementation of the Maritime Labour Convention, 2006 (Action Plan 2006-2011)”, Switzerland 2007, www.ilo.org
- Moira L. McConnell, Dominick Devlin, Cleopatra Doumbia-Henry, “The Maritime Labour Convention, 2006 – A Legal Primer to an Emerging International Regime”, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden-Boston 2011
- Pagonis Thomas J., “The Chartering Practise Handbook”, Dimelis Publications, Piraeus 2009 (5th revised edition)
- “P&I Claims Analysis”, Swedish Club 2016, www.swedishclub.com
- “Revised Guidelines on the Prevention of Access by Stowaways and the Allocation of Responsibilities to seek the Successful Resolution of Stowaway Cases”, www.imo.org
- Røsoeg Erik, “The impact of insurance practices on liability conventions”, Scandinavian Institute of Maritime Law, Oslo 2001
- “Rules for P&I Insurance, Rules for FD&D Insurance, Articles of Association 2017/2018”, www.swedishclub.com
- “Rules and Bye-Laws 2017”, www.ukpandi.com
- “The International Convention relating to Stowaways, Brussels, 10th October 1957”, www.refworld.org

Διαδικτυακές Πηγές

- www.igpandi.org
- www.ilo.org
- www.imo.org
- www.itfseafarers.org
- www.legal.un.org
- www.refworld.org
- www.swedishclub.com
- www.ukpandi.com
- www.un.org
- www.unhcr.org