

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην**

**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ  
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006 -  
ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ & ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ»**

Χρηστίδου Κλεονίκη

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

Πειραιάς,

Οκτώβριος 2013

### **Δήλωση Αυθεντικότητας**

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

### **Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Παντουβάκης Άγγελος
- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

## **Ευχαριστίες**

*Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την οικογένεια μου –στην οποία και αφιερώνω τη συγκεκριμένη εργασία– που με στήριξε ηθικά και πρακτικά σε όλη την διάρκεια των σπουδών μου αλλά και τον επιβλέποντα καθηγητή μου Θ. Πελαγίδη για την πολύτιμη καθοδήγηση του.*

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Χρηστίδου Κλεονίκη  
Οκτώβριος 2013

## Περιεχόμενα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b> .....	11
1.1. Η ναυτική εργασία στη σημερινή εποχή.....	11
1.2. Γιατί ήταν αναγκαία μια νέα Σύμβαση.....	13
1.3. Προηγούμενες συμβάσεις του ILO.....	14
1.4. Σκοπός της Νέας Σύμβασης.....	17
1.5. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO).....	19
1.6. Ο ρόλος της ΕΕ.....	22
1.7. Επικύρωση.....	24
1.8. Η Ελλάδα κυρώνει τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006.....	26
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b> .....	28
2.1. Δομή της Σύμβασης και εφαρμογή.....	29
2.2. Τίτλος 1 «Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου».....	31
2.3. Τίτλος 2 «Συνθήκες εργασίας».....	34
2.4. Τίτλος 3 «Στέγαση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία».....	41
2.5. Τίτλος 4 «Προστασία υγείας, ιατρικής περίθαλψης, κοινωνική ασφάλεια».....	42
2.6. Τίτλος 5 «Συμμόρφωση και Επιβολή».....	43
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b> .....	55
3.1. Σημεία διαφοροποίησης MLC 2006.....	56
3.2 Πώς η σύμβαση θα βελτιώσει προβλήματα που σχετίζονται με ναυτική εργασία.....	60
3.3. Η Νέα Ναυτική Σύμβαση και οι Νέες Υποχρεώσεις για τους Πλοιοκτήτες.....	65
3.4. Η Υποχρέωση των Πλοιοκτητών για την απόκτηση Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (DMLC).....	75
3.5. Η Χρησιμότητα της Ανάλυσης GAP.....	84
3.6. Αποτίμηση και Κριτική της Νέας Σύμβασης.....	87
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b> .....	93
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	93
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	97
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	100

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία αφορά τη νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας που τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου του 2013. Αποτελείται από τρία κεφάλαια. Αρχικά παρουσιάζεται η φύση του ναυτικού επαγγέλματος και οι δυσκολίες που συνεπάγεται αυτό καθώς και οι λόγοι που οδήγησαν στην υιοθέτηση μιας νέας σύμβασης. Προς την κατεύθυνση αυτή, της αναθεώρησης παλιών συμβάσεων, απαρχαιωμένων με μικρά ποσοστά επικυρώσεων και της εναρμόνισης τους σε ένα ενιαίο κείμενο, καθοριστικός είναι ο ρόλος του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας και κατ'επέκταση των κρατών-μελών που πρέπει να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις της MLC. Η δομή καθώς και οι τομείς που καλύπτει παρουσιάζονται στο δεύτερο κεφάλαιο. Το νέο αξιολογούμενο στοιχείο που προστίθεται και διαφοροποιεί αυτήν τη Σύμβαση με προηγούμενες συμβάσεις είναι το ισχυρό καθεστώς επιβολής και συμμόρφωσης που δημιουργείται και απορρέει από την καθιέρωση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της δήλωσης ναυτικής εργασίας τα οποία θεωρούνται επίσημα έγγραφα και ελέγχονται από τους αρμόδιους οργανισμούς (Σημαία, Κλάση, λιμενικές αρχές). Έτσι, στο τρίτο κεφάλαιο παρατίθενται οι νέες υποχρώσεις των Πλοιοκτητών προκειμένου να αποκτήσουν τα πιστοποιητικά και να είναι συνεπείς με τους νέους κανονισμούς, εξετάζοντας και τη χρησιμότητα μιας ανάλυσης Gap ώστε να τους βοηθήσει να καλύψουν τα κενά και τα σημεία που υστερούν. Τέλος, στο κεφάλαιο αυτό ερευνάται ο τρόπος με τον οποίο μπορεί η MLC να βελτιώσει προβλήματα που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία.

## **Abstract**

The current post-graduate thesis is referred to the new Maritime Labour Convention entered into force on 20 August 2013. It is consisted of three main chapters. In the first chapter, the nature of seafaring and the difficulties this entails and the reasons which led to the adoption of the new convention, is presented. Towards this direction of reviewing old conventions obsolete with small percentages of ratifications and harmonizing them into a single text, the role of the International Labour Organisation and hence that of member states to ratify and implement the requirements of MLC is determining. In the second chapter we present the structure and the areas covered. The remarkable new item added that differentiates this new convention from previous conventions is the strong enforcement and compliance regime which is created and imposed by the introduction of Maritime Labor Certificate and the Declaration of Maritime Labor Compliance which are considered official documents and checked by the competent authorities (Flag, Classification Societies, port authorities). Thus, in the third chapter the new obligations of shipowners, in order to obtain the certificates and be consistent with the new regulations, are listed and we also examine the utility of a Gap Analysis to help them fill the gaps. Finally, in this chapter we investigate the way in which the MLC can improve problems associated with maritime labor.

## Κύριες συντομογραφίες

**MLC:** Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

**ILO:** Διεθνής Οργανισμός Εργασίας

**IMO:** Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

**SOLAS:** Διεθνής σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, (1974)

**STCW:** Διεθνής σύμβαση για τα επίπεδα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακών των ναυτικών, (1978)

**MARPOL 78:** Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης στην θάλασσα, 1978

**DMLC:** Declaration of Maritime Labour Compliance / Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (ΔΣΝΕ)

**MLC:** Maritime Labour Certificate / Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας

**PSC:** Κρατικές Λιμενικές Αρχές (Port State Control)

**WHO:** Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας

**PSCOs:** Port State Control Officers

**H.E.:** Ηνωμένα Έθνη

**EE:** Ευρωπαϊκή Ένωση

**PARIS MOY:** Μνημόνιο των Παρισίων

**IACS:** Διεθνής Ένωση Κλάσεων



## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

### Σκοπός της Εργασίας

Η παρούσα εργασία πραγματοποιείται στα πλαίσια του προγράμματος μεταπτυχιακών σπουδών στη Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιά και αποτελεί το τελικό παραδοτέο της μελέτης για την εκπόνηση διπλωματικής εργασίας με Επιστημονικό Υπεύθυνο τον καθηγητή κ. Πελαγίδα Θεόδωρο.

Η εργασία έχει ως τίτλο «Παρουσίαση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 -πλεονεκτήματα & υποχρεώσεις», αποτελείται από το εισαγωγικό σημείωμα, τέσσερα κεφάλαια και το παράρτημα και επικεντρώνεται στην παρουσίαση της νέας Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας και στους λόγους που οδήγησαν στην υιοθέτηση της καθώς και στην ανάδειξη των επιδράσεων που θα έχει στους ναυτικούς και τα μέτρα που πρέπει να λάβουν οι πλοιοκτήτες για να εναρμονιστούν με τους νέους κανονισμούς. Βασικό θέμα αυτής της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, και ειδικότερα των αλλαγών που θα επιφέρει η εφαρμογή της. Αναδεικνύονται ειδικότερα τα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν κατά την εφαρμογή της Σύμβασης για τους ναυτικούς αλλά και οι νέες υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες. Βασικό ερέθισμα για την επιλογή αυτού θέματος μελέτης ήταν η προσπάθεια που ξεκίνησε από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών μέσα από την υιοθέτηση μίας νέας Σύμβασης η οποία θα ορίζει το καθεστώς της ναυτικής εργασίας. Ειδικότερα, τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ένα συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας για τον ανθρώπινο παράγοντα. Σε αυτό το πλαίσιο ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχει θέσει σε εφαρμογή τρεις σημαντικές Συμβάσεις οι οποίες σχετίζονται με την ασφάλεια και τα περιβαλλοντικά πρότυπα: SOLAS, STCW και MARPOL. Η MLC η οποία αποτελεί τον τέταρτο πυλώνα της παραπάνω προσπάθειας, συμπληρώνει αυτούς τους τρεις πυλώνες, καθώς ενοποιεί -περισσότερο ή λιγότερα αποτελεσματικά – προηγούμενες συμβάσεις και προσδιορίζει τα βασικά δικαιώματα εργασίας 1,2 εκατομμυρίων ναυτικών παγκοσμίως. Το περιεχόμενο της MLC δεν είναι κάτι εντελώς νέο για τη ναυτιλιακή κοινότητα, αλλά ο μηχανισμός της συμπλήρωσης ρυθμιστικών κενών του παρελθόντος αποτελεί μια

αξιοσημείωτη καινοτομία. Επιτρέπει την απόδοση αμεροληψίας μέσα από μια διαδικασία ενδυνάμωσης ήδη γνωστών κανονισμών. Σε σύγκριση με τη σημερινή κατάσταση, οι ναυτικοί θα είναι σε καλύτερη θέση. Αυτό συνεπάγεται ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες θα πρέπει να βρουν λύσεις ώστε να αντιμετωπίσουν το επιπρόσθετο εργατικό κόστος που δημιουργεί η MLC, το οποίο όμως δεν επηρεάζει αρνητικά τον φόρτο εργασίας ή τους μισθούς των ναυτικών. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, ενοποιεί υπάρχοντες ναυτιλιακούς κανονισμούς και τους εντάσσει (μερικώς) σε δεσμευτικό δίκαιο.

### **Μεθοδολογία και Δεδομένα**

Η μεθοδολογία της ανάλυσης που ακολουθείται βασίζεται στα κείμενα των ήδη υφιστάμενων συμβάσεων, προτύπων, κωδίκων και κανονισμών, όπως αυτά έχουν εκδοθεί από τους αρμόδιους οργανισμούς, αξιοποιώντας παράλληλα δευτερογενείς αναφορές και την επικαιροποιημένη παγκόσμια σχετική βιβλιογραφία. Η συλλογή των απαραίτητων στοιχείων στηρίχθηκε σε άρθρα από περιοδικά, εφημερίδες, σε δημοσιευμένα στοιχεία στο διαδίκτυο και σε επίσημες ιστοσελίδες.

### **Δομή της Διπλωματικής Εργασίας**

Η δομή της Διπλωματικής εργασίας έχει ως εξής. Η εργασία αυτή διαρθρώνεται σε τέσσερα κεφάλαια. Το πρώτο κεφάλαιο εισάγει τον αναγνώστη στην έννοια της Ναυτικής Εργασίας, αλλά και στο υπάρχον ρυθμιστικό καθεστώς της μέσα από την αναφορά τόσο στον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας και τον ρόλο του όσο και σε προηγούμενες συμβάσεις. Επιπλέον αναφέρεται και στην κύρωση της Σύμβασης από το ελληνικό κράτος και τη σημασία της. Το δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας αυτής είναι αφιερωμένο στην ανάλυση της νέας Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, στο περιεχόμενο και τη δομή της. Ειδικότερα αναλύονται οι επιμέρους τίτλοι της Σύμβασης και οι παράμετροι προστασίας οι οποίες καθιερώνονται με στόχο την καλύτερη προστασία των ναυτικών. Το τρίτο κεφάλαιο της εργασίας αποτελεί μία κριτική προσέγγιση στην νέα Σύμβαση. Ειδικότερα προσεγγίζει τα σημεία

διαφοροποίησης της νέας Σύμβασης, τις νέες υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες και ειδικότερα τις νέες διαστάσεις που τίθενται για την αντιμετώπιση των υφιστάμενων προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στον ναυτικό κλάδο. Το τρίτο κεφάλαιο κλείνει με μία κριτική επισκόπηση της Σύμβασης, με τα μέχρι τώρα δεδομένα, τους υφιστάμενους προβληματισμούς αλλά και τα πλεονεκτήματα της. Τέλος, στο τελευταίο κεφάλαιο παρατίθενται τα συμπεράσματα της μελέτης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΝ

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

## 1.1 Η ναυτική εργασία στη σημερινή εποχή

Τα τελευταία χρόνια ο ανθρώπινος παράγοντας τοποθετείται στο επίκεντρο του ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Η ναυτική εργασία είναι από τη φύση της ιδιαίτερα σύνθετη. Ο χώρος εργασίας -το πλοίο- δεν μπορεί να παρομοιαστεί με καμία βιομηχανία της ξηράς κυρίως λόγω της συνεχούς απόστασης του από τη στεριά. Η σύγχρονη τεχνολογία, αν και έχει βελτιώσει σε σημαντικό βαθμό τις συνθήκες εργασίας δεν έχει καταφέρει ακόμα να εκμηδενίσει αυτή την απόσταση και να αφανίσει το αίσθημα απομόνωσης που δημιουργείται στους ναυτικούς.

Ακόμη, θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, ότι οι εργασίες του πληρώματος γίνονται όλο και πιο απαιτητικές λόγω της τεράστιας κεφαλαιουχικής αξίας των μηχανικών συστημάτων αλλά και ολόκληρου του πλοίου. Η συνολική ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος, τόσο της εταιρίας όσο και του πληρώματος είναι ένας παράγοντας που έχει επηρεάσει σοβαρά τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι εργασίες καθώς και οι εργασιακές σχέσεις.

Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου οι ναυτικοί να είναι σε θέση να φέρουν με το καλύτερο δυνατό τρόπο τα καθήκοντά τους εις πέρας, θα πρέπει να λαμβάνονται μια σειρά από μέτρα που να διασφαλίζουν τις συνθήκες εργασίας. Πολλές εταιρίες έχουν κατανοήσει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα και φροντίζουν γι' αυτές τις παροχές. Κάποιες όμως δε συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και λειτουργούν σε οριακές συνθήκες κόστους, προκειμένου να αποφύγουν το κόστος εφαρμογής των κανονισμών.

Η εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την εργασία των ναυτικών από πολλές απόψεις: λιγότερες χειρωνακτικές εργασίες, αυξημένες ανάγκες σε γνώσεις που αφορούν το χειρισμό της τεχνολογίας, μείωση των μελών του πληρώματος σε 15-20 άτομα. Ωστόσο σημειώνεται πως αυτοί οι αριθμοί πληρώματος αφορούν μόνο τα σύγχρονα πλοία. Τα παλαιότερα πλοία, 20 ετών και άνω, έχουν ακόμα αυξημένες ανάγκες επάνδρωσης. Οι διεθνείς κανονισμοί

δεν είναι αρκετά ξεκάθαροι ως προς αυτό το θέμα και η ασφαλής επάνδρωση είναι στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη. Σε αυτά τα παλαιότερα πλοία είναι που παρατηρούνται οι περισσότερες ανεπάρκειες αφού οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται για τη μεγιστοποίηση των κερδών τους τα τελευταία χρόνια της οικονομικής ζωής του πλοίου.

Ως απόρροια του συστήματος της νηολόγησης των πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας, η εργασία έχει παγκοσμιοποιηθεί σε τέτοιο βαθμό που αποτελεί πλέον κοινή πρακτική η πρόσληψη πολυεθνικών πληρωμάτων, τα οποία προέρχονται από χώρες που προσφέρουν χαμηλόμισθο εργατικό δυναμικό και έτσι οι διαχειριστές των πλοίων και οι πλοιοκτήτες μειώνουν το εργατικό κόστος. Σε πολλές περιπτώσεις οι κυβερνήσεις των κρατών που φέρουν σημαίες ευκαιρίας χαρακτηρίζονται και από σχετική αδιαφορία προς τα ανθρώπινα δικαιώματα που εκφράζεται με την μη υπογραφή διεθνών συνθηκών, όπως αυτές του ILO. Βέβαια, αντίστοιχη αδιαφορία υπάρχει και για θέματα που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου ή την προστασία του περιβάλλοντος και κατά συνέπεια κάποιες φορές δεν εφαρμόζονται ούτε οι αντίστοιχες συνθήκες του IMO.

Γενικότερα, στη ναυτιλιακή βιομηχανία, θα έλεγε κανείς ότι οι εφοπλιστές δεν δείχνουν αρκετό ενδιαφέρον για τους ναυτικούς, δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων και των δυσκολιών που παρουσιάζει το ναυτικό επάγγελμα. Σε χώρες του δυτικού κόσμου οι αμοιβές των ναυτικών είναι ικανοποιητικές για τα δεδομένα της εποχής. Σε καμιά περίπτωση όμως δεν αντανακλούν τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος, τα κέρδη που παράγει η εργασία του και του κινδύνους που αντιμετωπίζει όσον αφορά τη ζωή του και την ευθύνη σε περίπτωση υπαιτιότητας κάποιου ατυχήματος.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται μια «απαξίωση» του ναυτικού επαγγέλματος σε επίπεδο κοινωνίας η οποία όμως δεν αφορά μόνο την Ελλάδα αλλά και τις άλλες παγκόσμιες ναυτικές δυνάμεις. Συγκεκριμένα το κέντρο βάρους της αγοράς εργασίας για τους ναυτικούς μετατοπίζεται από τις παραδοσιακά ναυτικές δυνάμεις της Δυτικής Ευρώπης, Ιαπωνίας και Βόρειας Αμερικής προς την Άπω Ανατολή, την Ινδία και την Ανατολική Ευρώπη. Για την εξέλιξη αυτή ευθύνονται και οι κοινωνίες και οι κυβερνήσεις αλλά κυρίως οι ίδιες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που

πραγματοποιούν ανοίγματα σε χώρες χαμηλού εργατικού κόστους και μεταφέρουν εκεί την τεχνογνωσία, τα χρήματα και την ίδια τους τη βάση.

## 1.2. Γιατί ήταν αναγκαία μια νέα Σύμβαση

Στα πλοία που φέρουν τις σημαίες των χωρών οι οποίες δεν ασκούν αποτελεσματικό έλεγχο σε αυτά, όπως απαιτείται από το διεθνές δίκαιο, οι ναυτικοί συχνά πρέπει να εργάζονται υπό απαράδεκτες συνθήκες, σε βάρος της ευημερίας, της υγείας και της ασφάλειας τους και την ασφάλεια των πλοίων στα οποία βρίσκονται. Δεδομένου ότι οι ναυτικοί μένουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από τη πατρίδα τους και αναγκάζονται να προσαρμοστούν σε ένα εντελώς νέο τρόπο ζωής, όπου επιπρόσθετα έχουν μεγάλες εργασιακές υποχρεώσεις και ευθύνες, και οι εργοδότες τους συνήθως έχουν την έδρα της εταιρίας σε κάποια άλλη χώρα, τα αποτελεσματικά διεθνή πρότυπα σε αυτόν τον τομέα είναι απαραίτητα.

Φυσικά, αυτά τα πρότυπα πρέπει να εφαρμόζονται επίσης και σε εθνικό επίπεδο, ιδιαίτερα από τις κυβερνήσεις που έχουν ένα μητρώο των πλοίων και έχουν επιτρέψει στα πλοία να φέρουν τη σημαία της χώρας τους (τα επονομαζόμενα «κράτη σημαίας»). Αυτό έχει ήδη αναγνωριστεί σε μεγάλο βαθμό σε σχέση με την εξασφάλιση της προστασίας και της ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Είναι επίσης σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι υπάρχουν πολλά κράτη σημαίας και πλοιοκτήτες που είναι υπερήφανοι για την παροχή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας στους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία τους. Αυτές οι χώρες και οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό υπό την έννοια ότι πληρώνουν το τίμημα της υπομονόμευσης από τους εφοπλιστές που λειτουργούν υποβαθμισμένα πλοία.

Η απόφαση του ΔΟΕ να κινηθεί προς τα εμπρός για να δημιουργήσει τη σύμβαση ναυτικής εργασίας ήταν το αποτέλεσμα ενός κοινού ψηφίσματος το 2001 από τις διεθνείς οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών, το οποίο στη συνέχεια υποστηρίχθηκε και από τις κυβερνήσεις. Επεσήμαναν ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία

είναι η «πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία του κόσμου" που "απαιτεί μια διεθνή ρυθμιστική απάντηση κατάλληλου είδους – με παγκόσμια πρότυπα εφαρμόσιμα για το σύνολο της βιομηχανίας».<sup>1</sup> (πηγή ILO) Η ναυτιλιακή βιομηχανία ζήτησε από τον ΔΟΕ να αναπτύξει ένα μέσο που συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο όσα περισσότερα από τα όργανα του ΔΟΕ, προκειμένου να βελτιωθεί η συνάφεια των εν λόγω προτύπων για τις ανάγκες όλων των ενδιαφερομένων μερών του τομέα της ναυτιλίας. Θεωρήθηκε ότι ο πολύ μεγάλος αριθμός των υφιστάμενων ναυτικών συμβάσεων, πολλές από τις οποίες είναι πολύ λεπτομερείς, κατέστησε δύσκολο για τις κυβερνήσεις να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν το σύνολο των υφιστάμενων διεθνών προτύπων εργασίας.

Πολλές από τις υπάρχουσες συμβάσεις ναυτικής εργασίας ήταν απαρχαιωμένες και δεν αντανακλούσαν τις σύγχρονες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων. Επίσης, πολλές είχαν χαμηλά επίπεδα επικύρωσης. Επιπλέον, υπήρχε η ανάγκη να αναπτυχθεί ένα πιο αποτελεσματικό σύστημα εφαρμογής και επιβολής της συμμόρφωσης που θα συντελούσε στην εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων και που θα μπορούσε να συμβαδίσει με το ήδη καλά διαμορφωμένο πλαίσιο του διεθνούς συστήματος για την επιβολή των διεθνών προτύπων που σχετίζονται με την ασφάλεια των πλοίων και την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος που εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).

Η MLC, 2006 σχεδιάστηκε ειδικά για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων. Με την έγκαιρη επικύρωση και εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της νέας σύμβασης από τη συντριπτική πλειοψηφία των μελών του ΔΟΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, εκτιμάται ότι θα επιτευχθεί μεγαλύτερη προστασία των ναυτικών.

### **1.3. Προηγούμενες συμβάσεις του ILO**

---

<sup>1</sup> <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας, από το 1920, έχει εκδώσει περισσότερες από 70 Συμβάσεις και Προτάσεις για την εξασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, ενώ βρίσκονται στη θάλασσα ή στο λιμάνι. Οι συμβάσεις αυτές είχαν ένα κοινό: δεν είχαν σχεδιαστεί για να εξασφαλίσουν την όσο το δυνατόν ευρύτερη αποδοχή από πλοιοκτήτες, κυβερνήσεις και ναυτικούς. Επιπλέον, δεν ήταν εύκολα ανανεώσιμες στα νέα πρότυπα και δεν προσφέρονταν για την αποτελεσματική εφαρμογή και επιβολή της νομοθεσίας.

Όπως φαίνεται στο παράρτημα 1, 37 προηγούμενες συμβάσεις του ILO επικυρώθηκαν σε πολύ μικρότερο ποσοστό από τα 182 κράτη μέλη του, και αυτό είχε ως συνέπεια να μην έχουν καμία νομική βάση οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών, και οι τελευταίοι να μην μπορούν να ικανοποιήσουν τα εργασιακά τους δικαιώματα.

Οι Συμβάσεις και οι Συστάσεις (29), όπως φαίνεται στο παράρτημα 2 του ILO ήταν πάρα πολλές και ήταν ξεπερασμένες, αφού δεν αντανακλούσαν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Αυτό εξηγεί και τον μικρό αριθμό επικυρώσεων. Επιπλέον, δεν διέθεταν επαρκείς διαδικασίες τροποποίησης τους καθώς και πρακτικές διαδικασίες για την επιβολή τους. Το **σχήμα 1** απεικονίζει την τρέχουσα νομική κατάσταση των προηγούμενων 37 συμβάσεις του ILO.

Το Νομικό Καθεστώς των 37 συμβάσεων του ILO φαίνεται στο Σχήμα 1, και σχετίζεται με μέρος του Παραρτήματος 2, στο οποίο μπορούμε να δούμε ότι οι περισσότερες συμβάσεις (26) ήταν παρωχημένες, λόγω του ότι αποτελούσαν ξεπερασμένα εργαλεία που είχαν αντικατασταθεί από άλλα μέσα, ήταν απαραίτητο να αναθεωρηθούν, και μόνο 11 από αυτές ήταν επίκαιρες με τη σημερινή κατάσταση. Αυτό σημαίνει ότι πάνω από τα δύο τρίτα των συμβάσεων δεν συμβάδιζε με τις τρέχουσες ανάγκες.

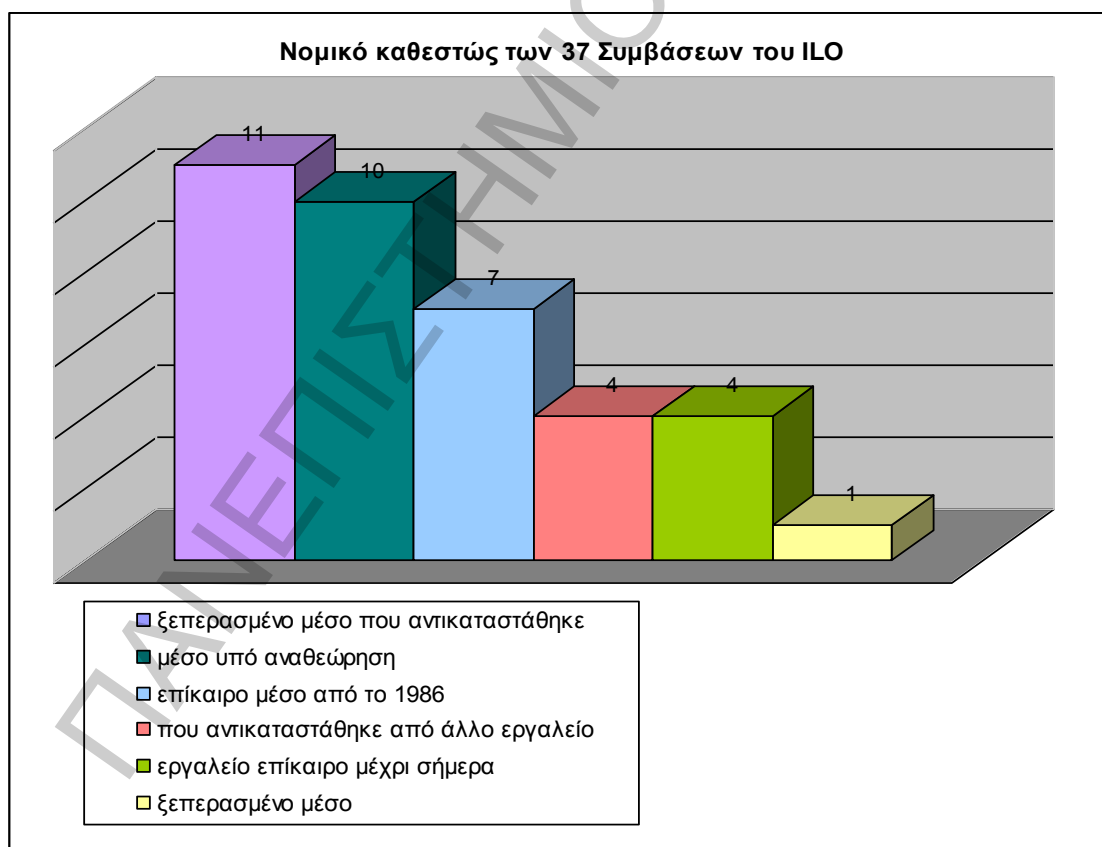
Μπορούμε να εκτιμήσουμε ότι οι Συμβάσεις και Συστάσεις, δεν διαθέτουν το απαιτούμενο επίπεδο αποδοχής για την επιβολή των κανονισμών τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Σε αντίθεση με άλλες διεθνείς συμβάσεις, όπως η παγκοσμίως αποδεκτή Χάρτα των Ηνωμένων Εθνών, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, οι συμβάσεις των SOLAS, MARPOL και STCW, οι συμβάσεις του ILO



ήταν σε μικρό βαθμό αποδεκτές από τη διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα και “μη αποδεκτές” από το κόμμα μελών του.

Κατά μέσο όρο ένα σύνολο από 166 κράτη έχουν επικυρώσει τις διεθνείς συμβάσεις που αναφέρονται παραπάνω, σε αντίθεση με τις συμβάσεις του ΔΟΕ που έχουν επικυρωθεί μόνο 24 κατά μέσο όρο, δηλαδή το 14,5% του συνολικού μέσου όρου των κρατών. Επιπλέον, από το σύνολο των 36 κυρωμένων συμβάσεων του ILO, οι 12 έχουν καταγγελθεί από έναν αριθμό κρατών που κυμαίνεται μεταξύ 48 και 1, δηλαδή το ένα τρίτο των συμβάσεων έχουν καταγγελθεί. Επιπρόσθετα, φαίνεται ότι στην περίπτωση των μισθών, η Σύμβαση N ° 76 (1946) δεν έχει επικυρωθεί, η Σύμβαση N ° 93 (1949) έχει 5 επικυρώσεις, η Σύμβαση N ° 109 (1958) έχει 11 επικυρώσεις και 4 καταγγελίες, και τέλος, η Σύμβαση N ° 180 (1996), η οποία αντικαθιστά τις προηγούμενες συμβάσεις, έχει 21 επικυρώσεις, αλλά δεν περιλαμβάνει το θέμα των μισθών στο περιεχόμενό της.

Σχήμα 1



Πηγή: Jesus A. Menacho Pierola

Ο αριθμός των κρατών-μελών του ILO που πρόκειται στο προσεχές μέλλον να επικυρώσουν την MLC είναι υπό συζήτηση. Από τα μέσα της δεκαετίας του 80 ο αριθμός των επικυρώσεων για συμβάσεις του ILO έχει αναμφισβήτητα μειωθεί. Ακόμα και όταν η πλειοψηφία των κρατών μελών ψήφισε ομόφωνα για μια σύμβαση η επικύρωση της ήταν εξαιρετικά αργή ή αποτύχαινε. Σύμφωνα με τον Maurain (2009) και Gravel (2008) η «υπερφόρτωση» των κυβερνήσεων με νομοθετικές δραστηριότητες προκάλεσε μια κόπωση. Η αργή ή μη επικύρωση μπορεί επίσης να οφείλεται στο παιχνίδι πολιτικής ισχύος μεταξύ των χωρών.<sup>2</sup> (Gibson, Papathanassis, Milde, 2011)

#### 1.4. Σκοπός της Νέας Σύμβασης

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, (MLC 2006) υιοθετήθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) κατά τη 94η Διεθνή Ναυτιλιακή Διάσκεψη στις 23 Φεβρουαρίου του 2006, στη Γενεύη. Η Σύμβαση έχει σαν πρωταρχικό στόχο να καθορίσει τα δικαιώματα των ναυτικών σε όρους αξιοπρεπούς εργασίας και γι' αυτό τίθενται στην MLC, 2006 οι ελάχιστες απαιτήσεις αναφορικά με την υγεία, την ασφάλεια και την ευημερία των ναυτικών.

Η σημασία αυτής της νέας Σύμβασης είναι μεγάλη δεδομένου ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρεται δια θαλάσσης και εκτιμάται ότι περίπου 1,2 εκατομμύρια ναυτικοί απασχολούνται σε αυτά τα πλοία. Έχει αναφερθεί ως η 'Χάρτα των δικαιωμάτων' για τους ναυτικούς διαμορφώνοντας ένα νομοθετικό πλαίσιο για την προστασία των δικαιωμάτων τους.

---

<sup>2</sup> P. Gibson, A. Papathanassis, P. Milde (Eds.), Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler 2011, σσ.212-217

Η Σύμβαση έχει σχεδιαστεί ώστε να αποτελέσει παγκόσμιο μέσο γνωστό ως «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, που συμπληρώνει τις τρεις θεμελιώδεις συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ): τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS),<sup>3</sup> τη διεθνή σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) και τη διεθνή σύμβαση για τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης (MARPOL).

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας ενοποιεί και επικαιροποιεί περισσότερα από 68 διεθνή πρότυπα εργασίας που σχετίζονται με το ναυτιλιακό τομέα και που έχουν υιοθετηθεί κατά τη διάρκεια των τελευταίων 80 ετών. Πριν από τη Σύμβαση υπήρχαν πρότυπα ναυτιλιακής εργασίας αλλά ήταν κατακερματισμένα, τόσο σε περιεχόμενο όσο και σε εφαρμογή. Έτσι, για πρώτη φορά παρέχεται ένα ενιαίο και συνεκτικό νομικό μέσο για πλοιοκτήτες, ναυτικούς και ναυτιλιακά έθνη και τίθενται, κατά αυτόν το τρόπο, ισότιμοι όροι ανταγωνισμού. Η σύμβαση καθορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών για αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας σε ένα ευρύ φάσμα θεμάτων, και στοχεύει να είναι εφαρμόσιμη ομοιόμορφα σε παγκόσμια κλίμακα, εύκολα κατανοητή και αναθεωρήσιμη.

Η απόφαση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας να προχωρήσει σε αυτό το σημαντικό - για τη ναυτιλιακή κοινότητα - βήμα ήταν αποτέλεσμα μιας εκτεταμένης διεθνούς τριμερούς διαδικασίας διαβούλευσης που ξεκίνησε το 2001 ανάμεσα σε περισσότερους από 100 εκπροσώπους πλοιοκτητών και ναυτικών. Στη "Συμφωνία της Γενεύης", όπως μερικές φορές ονομάζεται, κατέδειξαν ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η «πρώτη γνήσια παγκόσμια βιομηχανία», που "απαιτεί μια διεθνή ρυθμιστική αντίδραση ανάλογη- με παγκόσμια πρότυπα που να ισχύουν για το σύνολο του κλάδου" (πηγή ILO site). Ύστερα από μια 5ετή διαδικασία διαβουλεύσεων, στην οποία συμμετείχαν και οι κυβερνήσεις, κατέληξαν στη σύνταξη της MLC, 2006 η οποία υιοθετήθηκε από 300 και άνω αντιπροσωπείες το

---

<sup>3</sup> Η SOLAS είναι η σημαντικότερη συνθήκη για την προστασία της ζωής στη θάλασσα και την ασφάλεια των εμπορικών σκαφών. Η πρώτη έκδοση της συνθήκης έγινε το 1914 σε απάντηση της βύθισης του Τιτανικού. Ορίζει μια σειρά από μέτρα που θα πρέπει να λαμβανονται για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης, όπως τον αριθμό ναυαγοσωστικών λεμβών και άλλου εξοπλισμού καθώς επίσης και τις διαδικασίες ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συνεχών τηρήσεων φυλακών.

Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη. Αξίζει να σημειωθεί ότι δεν υπήρχε ούτε μία αρνητική ψήφος κατά της νέας Σύμβασης.

Γενικά, απώτερος σκοπός της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, όταν θα τεθεί σε ισχύ είναι να διασφαλίσει ότι :

- όλοι οι ναυτικοί - ανεξαρτήτως εθνικότητας - οι οποίοι εργάζονται σε πλοίο (οποιασδήποτε σημαίας) στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση, θα έχουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης καθώς και τη δυνατότητα να απευθύνουν τις ανησυχίες τους στην περίπτωση εκείνη που οι συνθήκες δεν καλύπτουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης
- οι κυβερνήσεις και οι πλοιοκτήτες δεσμεύονται να δημιουργήσουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς, συμβάλλοντας με αυτόν το τρόπο στην προστασία ενάντια στον αθέμιτο ανταγωνισμό από πλοία που δεν πληρούν της προϋποθέσεις της MLC, 2006.
- υπάρχουν μηχανισμοί να διασφαλίσουν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, ότι οι απαιτήσεις της Σύμβασης τηρούνται ακόμα και σε πλοία νηολογημένα σε χώρες οι οποίες δεν επικυρώνουν τη Σύμβαση.

### **1.5. Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO)**

Το διεθνές Γραφείο ή Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO) ιδρύθηκε το 1919 παράλληλα με την Κοινωνία των Εθνών και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον Ο.Η.Ε. το έτος 1946. Στις μέρες μας, τα κράτη μέλη του ΔΟΕ έχουν ξεπεράσει τα 150. Κύριοι σκοποί του οργανισμού είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας, αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχόλησης καθώς και η θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας.

Οι αντικειμενικοί στόχοι του ILO είναι οι εξής:

- Διατύπωση διεθνών προτύπων, κανόνων και προγραμμάτων για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ζωής, την αύξηση των θέσεων εργασίας και την προώθηση των βασικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων.
- Δημιουργία διεθνών όρων εργασίας, τους οποίους θα πρέπει να προσπαθούν να πετύχουν τα κράτη κατά την εφαρμογή των πολιτικών αυτών.
- Ανάλυση διεθνούς συνεργασίας για παροχή βοήθειας στις κυβερνήσεις ώστε να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τις πολιτικές αυτές, και
- Ερευνητικές και εκδοτικές δραστηριότητες για την προώθηση όλων των παραπάνω προσπαθειών.

Ο ILO συνιστά τον διεθνή τόπο συνάντησης για τον χώρο της εργασίας. Αποτελεί τον “εμπειρογνώμονα” σε θέματα που αφορούν την εργασία και την απασχόληση, τα οποία είναι κρίσιμα για την οικονομική ανάπτυξη κάθε χώρας. Ο ILO διατυπώνει τα διεθνή πρότυπα εργασίας υπό τη μορφή Συνθηκών και συστάσεων που καθορίζουν τα κατώτατα επίπεδα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας. Παράλληλα, προωθεί την ανάπτυξη των ανεξάρτητων οργανώσεων εργοδοτών και εργαζομένων και παρέχει συμβουλευτικές-γνωμοδοτικές υπηρεσίες και τη σχετική κατάρτιση. Η τεχνική βοήθειά της περιλαμβάνει τομείς όπως η κοινωνική πολιτική, η διοίκηση, η εκπαίδευση και η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού.

Η μεγάλη και μοναδική δύναμη του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας προέρχεται από το λεγόμενο “Τριμερές Σύστημα”. Το σύστημα αυτό επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων καθώς και των εργοδοτών να συμμετέχουν όχι μόνο στις συζητήσεις αλλά και στη λήψη των αποφάσεων, εφόσον διαθέτουν δικαίωμα ψήφου, έχοντας έτσι τα ίδια δικαιώματα με τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων.

Γενικά ο ΔΟΕ με το τριμερές σύστημα εκπροσώπων που εφαρμόζει (κυβέρνησης, εργατών, εργοδοτών) έχει μέχρι σήμερα παρουσιάσει αξιόλογη και σημαντική δράση στο χώρο της εργασίας. Σήμερα μάλιστα αποτελεί ένα πολύ αξιόλογο εξειδικευμένο οργανισμό με πλήθος κρατών-μελών που συνεχώς αυξάνονται. Από τα θέματα που ασχολείται δεν εκπίπτουν και αυτά που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία .

Αναλυτικότερα, στον τομέα της ναυτιλίας ο ILO ασχολείται με θέματα που αφορούν τη ναυτική εργασία, όπως προσλήψεις ναυτικών, κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμοί, εκπαίδευση, στέγαση πληρωμάτων, μισθοί και ωράρια εργασίας κ.α. Τα θέματα αυτά επιμελείται η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Joint Maritime Commission), η οποία αποτελείται από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και υποβάλλει τις προτάσεις της στο Διοικητικό Συμβούλιο για περαιτέρω συζήτηση κατά τη διάρκεια των διασκέψεων.

Επίσης ο ILO συνεργάζεται με τον IMO κυρίως σε θέματα εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής (IMO/ILO Committee on Training). Προτού να ξεκινήσουν οι συζητήσεις για την MLC, είχαν συνέλθει 10 σύνοδοι της Γενικής Διάσκεψης αποκλειστικά για ναυτιλιακά θέματα, οι οποίες είχαν καταλήξει στην έγκριση 53 Συμβάσεων. Αυτές αποτελούσαν στο σύνολο τους -μέχρι πρότινος- μια ολοκληρωμένη σειρά θεμάτων αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας στη ναυτιλία η οποία είχε τη ονομασία «Διεθνής Ναυτεργατικός Κώδικας» και κάλυπτε στην πράξη όλες τις πλευρές της ζωής καθώς και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου.

Στη ναυτιλία όμως, έχει γενικότερα παρατηρηθεί, ότι λόγω του διεθνούς χαρακτήρα της, προκύπτουν μεγάλες δυσκολίες εφαρμογής των συμβάσεων του ΔΟΕ λόγω των πολλών διαφορετικών αρμοδιοτήτων και δικαιοδοσιών που μπορεί να υπάρχουν μεταξύ τους, όπως είναι η εθνικότητα του πλοιοκτήτη, η σημαία του πλοίου, η διαφορετική εθνικότητα του πληρώματος του πλοίου. Επιπλέον, πολλές χώρες συνήθως ανοικτού νηολογίου, όχι μόνο δεν επιθυμούν να υιοθετήσουν αυτές τις συμβάσεις, αλλά ούτε και είναι σε θέση να τις επιβάλλουν παρόλο που πιθανόν οι ίδιες να τις έχουν επικυρώσει.

## 1.6. Ο ρόλος της ΕΕ

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή υποστήριξε σθεναρά την κατάρτιση της σύμβασης του ΔΟΕ για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας και θεωρεί απαραίτητη την εφαρμογή της τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Πεισισμένη για την ορθότητα της προσπάθειας να αναχαιτιστεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός και να αναδειχθούν παγκοσμίως τα κοινωνικά πρότυπα, η Επιτροπή υποστήριξε εξ αρχής τις εργασίες για την εκπόνηση της σύμβασης. Διαδραμάτισε δυναμικό ρόλο που προσέδωσε προστιθέμενη αξία κατά τις διαπραγματεύσεις, διασφαλίζοντας ταυτόχρονα τη συμβατότητα του κειμένου της σύμβασης με την κοινοτική νομοθεσία. Συντόνισε επίσης τις θέσεις των κρατών μελών και παρείχε οικονομική υποστήριξη.

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η ενοποιημένη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 θα συμβάλλει στη σταθεροποίηση του τομέα των θαλάσσιων μεταφορών. Σε ανακοίνωση που εξέδωσε η Κομισιόν για την υιοθέτηση της Σύμβασης αναφέρονται μεταξύ των άλλων ότι είναι επιτακτική ανάγκη να καταστεί ελκυστικότερο το επάγγελμα του ναυτικού για να αντιστραφεί αυτή η τάση μείωσης των επαγγελματικών δεξιοτήτων, που βλάπτει μακροπρόθεσμα τον τομέα της ναυτιλίας στο σύνολο του, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον έλεγχο από το κράτος - λιμένα. Γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να αποτραπούν οι καταχρηστικές πρακτικές στα πλοία και να δημιουργηθούν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς, ανεξαρτήτως της σημαίας του πλοίου και της ιθαγένειας του πληρώματος.

Η Επιτροπή επεδίωξε από την πρώτη στιγμή να ενθαρρύνει και να επισπεύσει την επικύρωση του κειμένου ώστε η σύμβαση να τεθεί γρήγορα σε ισχύ. Το βάρος της Ένωσης, με τα 27 κράτη μέλη, επιτρέπει την επίσπευση της διαδικασίας, καθώς για την έναρξη ισχύος της σύμβασης απαιτούνται 30 κράτη στα οποία να αντιστοιχεί τουλάχιστον το 33 % της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Μετά την υιοθέτηση της σύμβασης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκρινε απαραίτητο να κινητοποιήσει τα απαραίτητα μέσα για την εφαρμογή της τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο.

Η ΕΕ αναγνωρίζει την πολύτιμη συμβολή της MLC, στόχος της οποίας είναι η δημιουργία ισότιμων όρων ανταγωνισμού στον κλάδο της παγκόσμιας ναυτιλίας μέσω της θέσπισης ελάχιστων προτύπων για όλες τις σημαίες και τους ναυτικούς. Σε αυτό το πλαίσιο, η ΕΕ έχει ήδη εκδώσει την απόφαση 2007/431/ΕΚ του Συμβουλίου<sup>4</sup> της 7ης Ιουνίου 2007, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. Ορισμένα κράτη μέλη την έχουν ήδη επικυρώσει (Ισπανία, Βουλγαρία, Λουξεμβούργο, Δανία, Λετονία, Κάτω Χώρες κ.α.) και άλλες βρίσκονται στο στάδιο της επικύρωσης. Επί της ουσίας, οι εθνικές νομοθεσίες των κρατών μελών είναι γενικά πιο προστατευτικές και λεπτομερείς σε σχέση με τα πρότυπα της ΔΟΕ. Προκειμένου να διατηρηθεί η συνέπεια μεταξύ διεθνών και εθνικών προτύπων και για να επικυρωθεί η σύμβαση απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η εκτενής και χρονοβόρα λεπτομερής εξέταση των εθνικών νομοθεσιών.

Η ΕΕ έχει επίσης εκδώσει την οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου, της 16ης Φεβρουαρίου 2009, για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ. Η οδηγία 2009/13/ΕΚ αποτελεί εξαιρετικό επίτευγμα του κλαδικού κοινωνικού διαλόγου και η παρούσα πρόταση αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι συνοδεύεται από τα κατάλληλα μέσα εφαρμογής στην Ένωση. Μέσω της οδηγίας 2009/13/ΕΚ, η ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει ευθυγραμμιστεί με τα διεθνή πρότυπα που καθορίζονται από την MLC. Κατά συνέπεια, η ΕΕ πρέπει να εξασφαλίσει τα μέσα μέσω του κράτους σημαίας και του κράτους λιμένα για να εγγυηθεί την εφαρμογή των συναφών προτύπων ναυτικής εργασίας της MLC επί όλων των πλοίων που προσεγγίζουν στους λιμένες, ανεξάρτητα από την εθνικότητα των ναυτικών.

---

<sup>4</sup> Ο συντονισμός των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Επιτροπής. Ωστόσο, μια σύμβαση δεν μπορεί να επικυρωθεί από την Επιτροπή αντί των κρατών μελών. Η απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 2007 καθιστά εφικτή την επικύρωση από τα κράτη μέλη της σύμβασης που περιλαμβάνει πτυχές σχετικές με το συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης.



Εντούτοις, τα κράτη σημαίας της ΕΕ αναμένεται να εξασφαλίσουν την τήρηση της εθνικής νομοθεσίας και των κανονισμών εφαρμογής της οδηγίας 2009/13/ΕΚ και από μικρότερα πλοία (ολικής χωρητικότητας κάτω των 500 τόνων), για τα οποία η πιστοποίηση δεν είναι υποχρεωτική βάσει της MLC. Προκειμένου να αποφευχθεί η προσθήκη επιπλέον νομοθετικών υποχρεώσεων επί των κρατών μελών, το πλήρες σύστημα πιστοποίησης δεν έχει ενσωματωθεί στο δίκαιο της ΕΕ με βάση την παρούσα πρόταση αλλά επαφίεται στο διεθνές δίκαιο.

## 1.7. Επικύρωση

Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας, η MLC, 2006 θα τεθεί σε ισχύ «12 μήνες μετά την επικύρωσή από τουλάχιστον 30 χώρες μέλη του ILO, που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 33% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.», όπως αναφέρει το άρθρο VIII της MLC. Αυτό το απαιτητικό επίπεδο κύρωσης αντικατοπτρίζει τη σημασία που δίνουν οι εκπρόσωποι των ναυτικών, των πλοιοκτητών και των κυβερνήσεων στην ανάγκη να επιτευχθεί μια πραγματική αλλαγή μέσω της σύγκλισης στα πρότυπα ναυτικής εργασίας. Επιπρόσθετα, απεικονίζει ότι το σύστημα επιβολής και συμμόρφωσης που καθιερώνεται στο πλαίσιο της Σύμβασης χρειάζεται τη διαδεδομένη διεθνή συνεργασία προκειμένου να είναι αποτελεσματικό.

Την εποχή εκείνη που υιοθετήθηκε η MLC, υπήρχε διάχυτη η φιλοδοξία της επικύρωσης της Σύμβασης - σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα - από την επαρκή πλειοψηφία των χωρών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας. Αυτό το επίπεδο και ο ρυθμός επικύρωσης αναμενόταν για διάφορους λόγους, συμπεριλαμβανομένης της εντατικής τριμερούς διαδικασίας διαβούλευσης (διάρκειας 5 ετών) που οδήγησε στην υιοθέτηση της Σύμβασης το 2006. Επιπρόσθετα, η MLC, θεσπίζει ένα ενισχυμένο σύστημα συμμόρφωσης και επιβολής, μέσω ενός συστήματος πιστοποίησης για τα πρότυπα εργασίας και παράλληλα ενισχυμένης επιθεώρησης από τις λιμενικές αρχές στα ξένα λιμάνια. Ως εκ τούτου, θεωρήθηκε ως ένα σημαντικό κίνητρο προκειμένου οι χώρες να επικυρώσουν, το γεγονός ότι η ρήτρα της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» θα εφαρμόζεται ακόμα και σε πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας η οποία δεν έχει επικυρώσει τη νέα Σύμβαση. Ένα άλλο

θετικό κίνητρο, είναι ότι η MLC, απλώς ενοποιεί τις ήδη υπάρχουσες διατάξεις του ILO, οπότε πολλά κράτη θα χρειαστεί να κάνουν πολύ λίγες νομοθετικές αλλαγές.

Υπήρχαν οι προσδοκίες ότι το απαιτούμενο επίπεδο επικύρωσης θα επιτυγχανόταν περίπου σε 5 χρόνια (από το 2006), δηλαδή το 2011. Το έτος αυτό όμως πέρασε και η MLC 2006 δεν είχε ακόμα τεθεί σε εφαρμογή. Αυτό που πρέπει να τονίσουμε είναι ότι πλέον **έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός χωρών και έχει ξεπεραστεί το όριο τονάζ που είχε τεθεί**. Πιθανώς, σε αυτή τη καθυστέρηση να συνέβαλλε η παγκόσμια οικονομική αποσταθεροποίηση σε συνδυασμό με τις πολιτικές και άλλες δυσκολίες που υπάρχουν σε ορισμένες χώρες και περιφέρειες. Όλοι αυτοί οι απρόβλεπτοι εξωγενείς παράγοντες σίγουρα αποτελούν πρόκληση για κυβερνήσεις, κράτη, σημαίες, προκειμένου να προχωρήσουν στην επικύρωση και την εφαρμογή.

Το Συμβούλιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με θέμα «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις για την πολιτική θαλάσσιων μεταφορών της ΕΕ μέχρι το 2018», έθεσε, όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, ότι η πρώτη προτεραιότητα της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να εξασφαλίσει την εφαρμογή της Ναυτιλιακής σύμβαση Εργασίας (MLC) 2006 του ILO που αφορά τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στα πλοία.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο συνέστησε την υιοθέτηση της πρότασης της Επιτροπής και κάλεσε όλα τα κράτη μέλη να επικυρώσουν τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 χωρίς καθυστέρηση, διαπιστώνοντας ότι τα κράτη μέλη πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες ώστε να προχωρήσουν στα αναγκαία μέτρα και να καταθέσουν τα έγγραφα επικύρωσης της Σύμβασης στον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας το συντομότερο δυνατόν.

Το ποσοστό που αφορά το τονάζ (33%) ξεπεράστηκε το Φεβρουάριο του 2009 με την επικύρωση από τον Παναμά και τη Νορβηγία. Η επικύρωση του Παναμά είναι ιδιαίτερα σημαντική, διότι, σε συνδυασμό με τις επικυρώσεις από τη Λιβερία, τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ και τις Μπαχάμες (τα επόμενα τρία μεγαλύτερα κράτη σημαίας), το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και πλέον, στο οποίο εργάζονται οι ναυτικοί, καλύπτεται από τις απαιτήσεις για αξιοπρεπή εργασία. Αυτό

σήμαινε, παράλληλα ότι η μία από τις δύο προϋποθέσεις (αριθμός των χωρών), για την έναρξη ισχύος της Σύμβασης απέμενε να επιτευχθεί.

Στο παρόν στάδιο, 51 χώρες έχουν επικυρώσει την MLC οι οποίες αντιπροσωπεύουν άνω του 76,02% της παγκόσμιας χωρητικότητας του στόλου, οι οποίες περιλαμβάνονται στο Παράρτημα 3. **Στις 20 Αυγούστου του 2013, η Σύμβαση τέθηκε διεθνώς σε ισχύ**, καθόσον εκπληρώθηκαν οι προϋποθέσεις των οικείων όρων της (καταχώρηση των πράξεων επικύρωσης από τουλάχιστον τριάντα κράτη που διαθέτουν το 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων εγγεγραμμένων στο νηολόγιό τους).

#### **1.8. Η Ελλάδα κυρώνει τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006**

Η **Ελλάδα** ψήφισε στις 12 Σεπτεμβρίου του 2012 το νόμο για την «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας». Σύμφωνα με τον υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κωστή Μουσουρούλη, «η σύμβαση διασφαλίζει σύγχρονες συνθήκες και όρους εργασίας για τους ναυτικούς και είναι προϊόν ισότιμης τριμερούς συμμετοχής και συνεργασίας μεταξύ πλοιοκτητών, ναυτεργατών και κυβερνήσεων». Για την Ελλάδα θα τεθεί σε ισχύ δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία καταχώρησης της επικύρωσής της από τον Γενικό Διευθυντή του ILO.

Στις 4 Ιανουαρίου 2013, η κυβέρνηση της Ελλάδας κατέθεσε μαζί με το Διεθνές Γραφείο Εργασίας το έγγραφο επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC, 2006). Με τον τρόπο αυτό, Η Ελλάδα έγινε το 32ο κράτος μέλος του ΔΟΕ και το δέκατο κράτος μέλος της ΕΕ που έχει επικυρώσει αυτή τη σύμβαση ορόσημο, η οποία καθορίζει τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, δημιουργώντας παράλληλα συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού για τους εφοπλιστές.

Η Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο στόλο παγκοσμίως σε όρους ιδιοκτησίας και τον έκτο μεγαλύτερο σε όρους εγγραφής. Στο μητρώο του ελληνικού στόλου υπολογίζονται πάνω από 1.300 εμπορικά πλοία που ζυγίζουν περίπου 41,2

εκατομμύρια GT και αντιπροσωπεύουν το 3,95 τοις εκατό της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας. Οι συναλλαγματικές εισροές που παράγονται από τη ναυτιλιακή βιομηχανία υπολογίζονται περίπου στα 15 δις ευρώ ετησίως και αντιπροσωπεύουν το 6,7 τοις εκατό του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαχειρίζονται το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο που αντιπροσωπεύει το 16 τοις εκατό της παγκόσμιας χωρητικότητας. Σε επίπεδο ΕΕ, η Ελλάδα αντιπροσωπεύει το 22,4 τοις εκατό της συνολικής ολικής χωρητικότητας των πλοίων που φέρουν τη σημαία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από την άποψη του ανθρώπινου δυναμικού, η ναυτιλιακή βιομηχανία προσφέρει απασχόληση σε περίπου 20.000 Έλληνες ναυτικούς. Το λιμάνι του Πειραιά είναι το μεγαλύτερο επιβατικό λιμάνι στην Ευρώπη και μεταξύ των πρώτων δέκα λιμανιών εμπορευματοκιβωτίων στην Ευρώπη.

Κατά την κατάθεση του εγγράφου επικύρωσης, ο κος Αλέξανδρος Αλεξανδρής, Πρέσβης και Μόνιμος Αντιπρόσωπος της Ελλάδα στα Ηνωμένα Έθνη στη Γενεύη, δήλωσε: «Η ναυτιλία είναι ένας από τους πιο ζωντανούς και ζωτικής σημασίας τομείς της ελληνικής οικονομίας. Ατενίζοντας την ηγετική θέση της χώρας μας στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, η οποία αποδεικνύει περαιτέρω τη σημασία ότι το έθνος μας έχει παραδοσιακά συνδεθεί με το θαλάσσιο εμπόριο για την ανάπτυξη και την ευημερία της, είναι φυσικό να αναγνωρίσεις την ανεκτίμητη συμβολή των ναυτικών στα πλοία μας, σχετικά με το προαναφερθέν, καθώς και όλων των ναυτικών από όλο τον κόσμο για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την παροχή ασφαλών και αποτελεσματικών υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών. Σύμφωνα με τα παραπάνω, η Ελλάδα έχει επικυρώσει την πλειοψηφία των συμβάσεων που αναθεωρήθηκαν από τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006. Η επικύρωση της MLC, 2006 επιβεβαιώνει την πεποίθησή μας ότι η συνεπής και αποτελεσματική εφαρμογή της θέτει τα θεμέλια για την επίτευξη της αειφόρου ανάπτυξης της ναυτιλιακής γνώσης και εμπειρίας και ενισχύει την ποιοτική ναυτιλία. Είναι ακόμη πιο αξιόπαινο το γεγονός ότι η σύμβαση αυτή προκύπτει από την ουσιαστική συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων μερών και προκαλεί περαιτέρω διαδικασίες διαβούλευσης, προωθώντας με αυτόν τον τρόπο τον κοινωνικό διάλογο. Αναγνωρίζοντας τον ιδιαίτερο χαρακτήρα των εργασιών που εκτελούνται από τους ναυτικούς και ως εκ τούτου την ανάγκη που απορρέει για την προστασία τους, είναι ζωτικής σημασίας για τη ναυτιλιακή βιομηχανία να αποδείξει στην πράξη τη δέσμευσή της στις αρχές της Σύμβασης για το προσεχές μέλλον».

Με την επικύρωση της Ελλάδας, 32 μέλη του ILO που εκπροσωπούν το 63,7 τοις εκατό της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας των πλοίων έχουν επικυρώσει πλέον τη MLC, 2006.<sup>5</sup>

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η MLC-2006 εφαρμόζεται στη διεθνή ναυτιλία και καλύπτει θέματα ζωτικής σημασίας όπως τις ελάχιστες απαιτήσεις ναυτικής εργασίας επί των πλοίων (τίτλος I της MLC 2006), τις συνθήκες απασχόλησης (τίτλος II), τους χώρους ενδιαίτησης, τις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, τη σίτιση και την τροφοδοσία (τίτλος III), την προστασία της υγείας, την υγειονομική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση και προστασία (τίτλος IV) και την συμμόρφωση και εφαρμογή (τίτλος V). Στο κεφάλαιο αυτό παρουσιάζεται η δομή της MLC και τα κυριότερα σημεία της Σύμβασης για τη ναυτική εργασία, δηλαδή οι κανονισμοί για τους πέντε τίτλους που προαναφέρθηκαν.

Ολόκληρη η δομή της νέας Σύμβασης διαφέρει από αυτήν των παραδοσιακών Συμβάσεων του ILO και μοιάζει περισσότερο με αυτήν της STCW του IMO. Αποτελείται από τις βασικές διατάξεις που είναι τα άρθρα και οι κανονισμοί που ακολουθούνται από έναν διμερή Κώδικα: στο Α' Μέρος είναι τα "Πρότυπα" και στο Β' Μέρος οι "Οδηγίες". Τα άρθρα, οι κανονισμοί και το Α' Μέρος του Κώδικα είναι υποχρεωτικά και το Β' Μέρος του Κώδικα είναι προαιρετικό. Οι κανονισμοί και ο Κώδικας της MLC 2006, οργανώνονται υπό τους πέντε τίτλους.

---

<sup>5</sup> [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_204588/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_204588/lang--en/index.htm)

## 2.1. Δομή της Σύμβασης και εφαρμογή

Η Σύμβαση οργανώνεται σε τρία κύρια μέρη. Το πρώτο μέρος αποτελείται από τα άρθρα που έρχονται αρχικά να καθορίσουν τις ευρείες αρχές και υποχρεώσεις. Στο δεύτερο μέρος υπάρχουν οι κανονισμοί που καθορίζουν τις βασικές απαιτήσεις σχετικά με το ειδικό καθεστώς εργασίας των ναυτικών και πώς αυτές οι απαιτήσεις πρέπει να εφαρμόζονται. Οι κανονισμοί ουσιαστικά αντανακλούν τις διατάξεις οι οποίες θα πρέπει να ενσωματωθούν στην εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους πριν από την επικύρωση της Σύμβασης. Τέλος, στο τρίτο μέρος οι διατάξεις του κώδικα απαρτίζονται από δύο μέρη (Α και Β). Στο Α' τίθενται τα πρότυπα που είναι υποχρεωτικά και στο Β' οι οδηγίες που είναι προαιρετικές αλλά λειτουργούν υποστηρικτικά για την εφαρμογή του Α' μέρους.

Οι διατάξεις του κώδικα οργανώνονται σε πέντε (5) τίτλους, αναφορικά με τα ακόλουθα ζητήματα :

1. Τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς για να εργαστούν σε ένα πλοίο
2. Τις συνθήκες απασχόλησης
3. Τους χώρους ενδιαιτήσης, των ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων και του τμήματος τροφοδοσίας
4. Την προστασία την υγείας, την παροχή ιατρικής φροντίδας, συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, την κοινωνική ασφάλιση
5. Τον έλεγχο και εφαρμογή της Σύμβασης

Οι απαιτήσεις της Σύμβασης εφαρμόζονται σε όλα τα πλοία με εμπορική δραστηριότητα εκτός των αλιευτικών, πολεμικών πλοίων και σκαφών που πλέουν εντός των ορίων του λιμανιού εκεί που εφαρμόζονται οι κανονισμοί του λιμανιού. Πιστοποίηση απαιτείται για σκάφη 500 GT και άνω, που εκτελούν πλόες εξωτερικού και φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους που έχει επικυρώσει την Σύμβαση. Επίσης μέσω της διαδικασίας ελέγχου από τις λιμενικές αρχές, πλοία τα οποία δεν διαθέτουν πιστοποιητικό (λόγω μη επικύρωσης της Σύμβασης από την σημαία τους) θα πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις της σύμβασης.

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της MLC είναι η ευρεία έννοια που δίνεται στον όρο «ναυτικός». Η νέα Σύμβαση ορίζει ως ναυτικό «κάθε άτομο που απασχολείται ή δεσμεύεται ή εργάζεται σε πλοίο οποιασδήποτε χωρητικότητας για το οποίο ισχύει αυτή η Συνθήκη». Έτσι, ναυτικός θεωρείται οποιοσδήποτε - ανεξαρτήτου θέσης - βρίσκεται πάνω στο πλοίο συνήθως περισσότερο από σύντομα χρονικά διαστήματα, ακόμα και αν οι εργασίες που εκτελεί δεν είναι εκ φύσεως ναυτικές. Με αυτήν την έννοια, ξενοδοχειακό προσωπικό και ψυχαγωγοί σε κρουαζιερόπλοια μπορούν να θεωρηθούν ναυτικοί, ενώ πιλότοι και προσωρινοί επισκέπτες όχι. Η ευρεία έννοια που δίνεται στον όρο του «ναυτικού» είναι χαρακτηριστικό της νέας Σύμβασης και μπορεί να συγκριθεί με την STCW στην οποία οι ναυτικοί συνδέονται μόνο με την ασφαλή διαχείριση του πλοίου και τη ναυσιπλοΐα.<sup>6</sup>

Η πλειοψηφία των απαιτήσεων της MLC τοποθετούν την ευθύνη στον πλοιοκτήτη για την οποία το άρθρο 2 (1) (j) της σύμβασης περιλαμβάνει τον ακόλουθο ορισμό:

«Πλοιοκτήτης σημαίνει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή κάθε οργάνωση ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη διαχείριση του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και που, στην ανάληψη τέτοιας ευθύνης, έχουν συμφωνήσει να αναλάβουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με αυτήν την Συνθήκη, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλες οργανώσεις ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις ευθύνες εξ ονόματος του πλοιοκτήτη». Έτσι πλοιοκτήτης, όπως και στον IMO, δεν θεωρείται μόνο ο ιδιοκτήτης του πλοίου με την στενή έννοια, αλλά και η διαχειρίστρια εταιρία.

---

<sup>6</sup> Resolution VII, Annex "Resolution concerning information on occupational groups"

## **2.2 Τίτλος 1 «Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου»**

Ο Τίτλος 1 καθορίζει τις ελάχιστες προδιαγραφές που πρέπει να τηρούνται προκειμένου οι ναυτικοί να μπορούν να απασχοληθούν επί του πλοίου:

- Πρέπει να είναι πάνω από ένα ελάχιστο όριο ηλικίας.
- Να έχουν ιατρικό πιστοποιητικό που να βεβαιώνει την καταλληλότητά τους για τα καθήκοντα που καλούνται να επιτελέσουν
- Να έχουν την κατάρτιση και τα προσόντα για τα καθήκοντα που καλούνται να επιτελέσουν
- Να έχουν το δικαίωμα πρόσβασης στην απασχόληση στη θάλασσα μέσω ενός καλά οργανωμένου συστήματος πρόσληψης και τοποθέτησης.

### **Ελάχιστο όριο ηλικίας**

Ο κανονισμός αυτός βασίζεται στη Σύμβαση της Θάλασσας (αρ. 7) του 1920, στην ανανεωμένη Σύμβαση (αρ. 58) του 1936 και στη Σύμβαση του 1996 (αρ. 180) για τα ωράρια εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων. Σκοπός του είναι να εξασφαλιστεί ότι δεν υπάρχουν ανήλικα άτομα που εργάζονται πάνω στο πλοίο.

Έτσι, καθορίζεται το ελάχιστο όριο ηλικίας για κάθε είδους εργασία στη θάλασσα, σύμφωνα με τα ισχύοντα πρότυπα ναυτικής εργασίας, στα 16 χρόνια. Σύμφωνα με την παρ.2 απαγορεύεται η νυκτερινή εργασία για όσους είναι κάτω των 18 ετών. Ο όρος «νύχτα» εξαρτάται από την εθνική νομοθεσία και πρακτική, αλλά πρέπει να καλύπτει ένα χρονικό διάστημα τουλάχιστον εννέα ωρών, που θα ξεκινάει το αργότερο από τα μεσάνυχτα και θα λήγει νωρίτερα από τις πέντε π.μ. Εξαιρέσεις μπορούν να γίνουν αλλά μόνο για συγκεκριμένα, εγκεκριμένα προγράμματα κατάρτισης όπου τα καθήκοντα πρέπει να εκτελούνται το βράδυ. (παρ. 3). Επίσης, όσοι ναυτικοί είναι κάτω των 18 δεν μπορούν να απασχολούνται σε εργασίες που είναι πιθανό να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία και την ασφάλειά τους, ενώ ιδιαίτερη



προσοχή θα πρέπει να είναι δίνεται στο κανονισμό για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης (παρ. 4).

### **Ιατρικό πιστοποιητικό**

Ο κανονισμός 1.2 ενοποιεί τις απαιτήσεις των παλαιότερων Συμβάσεων για τη Θάλασσα, 1921 (αρ. 16) και 1946 (αρ. 73) σχετικά με την ιατρική εξέταση των Νέων και γενικότερα των ναυτικών. Επίσης, αναγνωρίζει ρητά την απαίτηση ιατρικής πιστοποίησης σύμφωνα με τη σύμβαση STCW, 1978 (βλ. Πρότυπο A1.2, παράγραφος 3). Σκοπός αυτού του κανονισμού είναι να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ικανοί από ιατρικής απόψεως να ασκούν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα.

Οι ναυτικοί για να πραγματοποιούν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα θα πρέπει να διαθέτουν ένα έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό που να βεβαιώνει την ικανότητά τους αυτή. Τα ιατρικά πιστοποιητικά θα πρέπει να εκδίδονται από ειδικό, ανεξάρτητο ιατρό. Σε περίπτωση που ένα πιστοποιητικό δεν παρέχεται, υπάρχει η δυνατότητα για περαιτέρω εξέταση από άλλον εξειδικευμένο, ανεξάρτητο επαγγελματία ή διαιτητή.

Τα πιστοποιητικά πρέπει να συνάδουν με τα αποδεκτά διεθνή πρότυπα, όπως είναι η STCW. Επίσης συνιστάται να ακολουθούν τις οδηγίες του ILO/WHO για την πραγματοποίηση περιοδικών ιατρικών εξετάσεων για την καταλληλότητα των ναυτικών προτού μπαρκάρουν. Αυτές θα πρέπει να καλύπτουν την ακοή, την όραση και την έγχρωμη όραση (κατά περίπτωση), ώστε να επιβεβαιωθεί ότι ο ναυτικός δεν πάσχει από οποιαδήποτε κατάσταση που α) θα μπορούσε να επιδεινώθηκε από την εργασία στη θάλασσα, β) τον καθιστά ανίκανο στην εκτέλεση των καθηκόντων του και γ) να αποτελεί κίνδυνο για τους άλλους.

Τα ιατρικά πιστοποιητικά ισχύουν για περίοδο 2 ετών (1 έτος για τους ναυτικούς κάτω την ηλικία των 18) και αυτά για την έγχρωμη όραση ισχύουν για 6 χρόνια. Στην περίπτωση ενός πιστοποιητικού που έχει λήξει πρόσφατα, σε επείγουσες περιπτώσεις η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει την εργασία μέχρι την προσέγγιση του επόμενου λιμένα, εφόσον αυτό δεν υπερβαίνει το χρονικό διάστημα των 3 μηνών.

Επισημαίνεται ότι για τα διεθνή ταξίδια τα ιατρικά πιστοποιητικά πρέπει να είναι στην αγγλική γλώσσα.

### **Εκπαίδευση και προσόντα**

Όσον αφορά το θέμα της κατάρτισης και εκπαίδευσης των ναυτικών, τονίζεται ότι κανένας ναυτικός δεν μπορεί να εκτελέσει τα καθήκοντα τους πάνω στο πλοίο, εάν δεν είναι πλήρως καταρτισμένος και ικανός ή πιστοποιημένα ο αρμόδιος. Ως εκ τούτου, οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση που απαιτείται σύμφωνα με την STCW του IMO, όπως επίσης και την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας του προσωπικού στο πλοίο.

### **Πρόσληψη και τοποθέτηση**

Ο κανονισμός 1.4 αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό και καλά οργανωμένο σύστημα πρόσληψης και τοποθέτησης αυτών. Αυτό σημαίνει ότι τα πρακτορεία επάνδρωσης πληρωμάτων οφείλουν να βρουν απασχόληση χωρίς καμία χρέωση στο ναυτικό. Όλα τα γραφεία στελέχωσης (ιδιωτικά ή δημόσια) πρέπει να υπόκεινται σε ρυθμίσεις και να παρέχουν ένα αποτελεσματικό, επαρκές και αξιόπιστο σύστημα που να προστατεύει και να προάγει τα εργασιακά δικαιώματα.

Σύμφωνα με το Πρότυπο A1.4 (παρ. 2), προϋπόθεση είναι η ανάπτυξη ενός τυποποιημένου συστήματος αδειοδότησης, πιστοποίησης ή άλλης ρύθμισης και που θα ισχύει για τις ιδιωτικές υπηρεσίες (εκείνες που έχουν ως κύριο σκοπό την πρόσληψη ή την τοποθέτηση των ναυτικών ή εκείνοι που στρατολογούν και τοποθετούν ένα σημαντικό αριθμό ναυτικών) και μόνο εφόσον είναι εγκατεστημένες στην επικράτεια κράτους μέλους.

Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι υπηρεσίες στελέχωσης που λειτουργούν σε αυτά συμμορφώνονται με τα πρότυπα που τίθενται στη νέα Σύμβαση. Επιπλέον, οι πλοιοκτήτες πρέπει να χρησιμοποιούν τα πρακτορεία που

συμμορφώνονται με αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις. Έτσι, στην περίπτωση που προσλαμβάνονται ναυτικοί από πρακτορείο κράτους που δεν έχει κυρώσει τη Σύμβαση, τότε ο πλοιοκτήτης που τους έχει προσλάβει πρέπει να βεβαιωθεί ότι το πρακτορείο πληρεί τα πρότυπα της MLC μέσω ενός εσωτερικού ή εξωτερικού ελέγχου από την Κλάση.

Αξιοσημείωτο είναι ότι μόνο δέκα από τα κράτη μέλη του ILO έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση αρ. 179 (1996) σχετική με την απασχόληση και τοποθέτηση των ναυτικών, οπότε οι απαιτήσεις της νέας Σύμβασης ως προς αυτό το θέμα αναμένεται να αποτελέσουν μια πρόκληση για τη βιομηχανία.

### **2.3. Τίτλος 2 «Συνθήκες εργασίας»**

Ο 2<sup>ος</sup> Τίτλος της νέας Σύμβασης σχετίζεται με τις συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών. Ο Τίτλος αυτός εξετάζει ένα ευρύ πεδίο θεμάτων και περιλαμβάνει ζητήματα, όπως π.χ. ο απαιτούμενος αριθμός των ναυτικών πάνω στο πλοίο (επίπεδα επάνδρωσης) και οι υποχρεώσεις που προκύπτουν από εθνικές πολιτικές προώθησης της απασχόλησης. Ωστόσο, δεν περιέχει βασικά θέματα, όπως είναι οι συνθήκες και το κόστος διαβίωσης και η ιατρική κάλυψη (Τίτλος 3, 4). Γενικά με τον Τίτλο 2, τίθεται η βάση του θεσμικού πλαισίου για τις συνθήκες απασχόλησης – μισθοί, ώρες εργασίας, άδειες, προσδιορισμός κάποιων ελάχιστων προνομίων κ.α. Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι περιέχει έναν κανονισμό που θα μπορούσε να θεωρηθεί η ‘καρδιά’ της Σύμβασης: κάθε ναυτικός πρέπει να έχει μια σύμβαση εργασίας. Αυτή η εξέλιξη του νόμου ενδυναμώνει το σύστημα συμμόρφωσης και επιβολής της MLC και αποτελεί πολύτιμη πηγή πληροφοριών για την επιθεώρηση από το κράτος σημαίας.

Τα θέματα στον 2ο Τίτλο που είναι πολύ κρίσιμα να ελεγχθούν κατά την επιθεώρηση είναι τα εξής:

- Συμβάσεις απασχόλησης των ναυτικών
- Μισθοί

- Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης
- Δικαίωμα αδειάς
- Επαναπατριsmός
- Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου
- Επίπεδα επάνδρωσης πλοίου
- Καριέρα και ευκαιρίες ανάπτυξης δεξιοτήτων

### **Συμβάσεις απασχόλησης των ναυτικών**

Ο κανονισμός αυτός αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι οι όλοι ναυτικοί έχουν μια δίκαιη σύμβαση εργασίας. Όπως απαιτείται από την παρούσα Σύμβαση οι ναυτικοί θα πρέπει να συνάπτουν συμφωνία απασχόλησης που θα τους παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Οι όροι θα πρέπει να αναγράφονται με σαφήνεια και να είναι συνεπείς με τις απαιτήσεις που τίθενται στον κώδικα. Ο ναυτικός πρέπει να έχει την δυνατότητα να διαβάσει τους όρους της σύμβασης, προτού την υπογράψει και αν επιθυμεί να ζητήσει τη βοήθεια νομικού συμβούλου. Οι συμβάσεις ναυτολόγησης δύνανται να ενσωματώσουν οποιαδήποτε ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (Σ.Σ.Ε.).

Σύμφωνα με το Πρότυπο A2.1 (παρ.3) ο πλοιοκτήτης και ο ναυτικός θα πρέπει να έχουν ο καθένας τους ένα υπογεγραμμένο γνήσιο αντίγραφο της σύμβασης εργασίας. Όλες οι πληροφορίες σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης, συμπεριλαμβανομένων των Σ.Σ.Ε., θα πρέπει να είναι ελεύθερα προσβάσιμες σε όλους πάνω στο πλοίο και να είναι διαθέσιμες για επιθεώρηση στο λιμάνι. Αν σύμβαση εργασίας ή Σ.Σ.Ε., δεν είναι στην αγγλική γλώσσα, τότε για πλοία που δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα, πρέπει να υπάρχει μια μεταφρασμένη.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να υιοθετήσουν νόμους οι οποίοι να καθιερώνουν την ελάχιστη περίοδο που έχουν είτε οι ναυτικοί είτε οι πλοιοκτήτες για να κοινοποιήσουν τη λήξη της απασχόλησης, η οποία όμως δεν μπορεί να είναι

μικρότερη από 7 μέρες, με εξαιρέσεις στις περιπτώσεις που αναγνωρίζονται στην εθνική νομοθεσία ή τη Σ.Σ.Ε.

Στον ναυτικό θα πρέπει να δίνεται ένα έγγραφο που θα αναγράφει την υπηρεσία του στο πλοίο και δεν θα εμπεριέχεται σε αυτό καμία αναφορά σχετικά με την ποιότητα εργασίας του ναυτικού ή τις αποδοχές του.

## **Μισθοί**

Ο κανονισμός 2.2 της Ναυτικής Σύμβασης 2006, έχει ως σκοπό να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους. Αυτή η βασική πρόταση – παρόλη τη σημασία των μισθών και άλλων αποδοχών για τους εργαζομένους – δεν είχε συμπεριληφθεί σε καμία, μέχρι πρότινος, σύμβαση ναυτικής εργασίας και γι' αυτό το νέο κείμενο δεν εδραιώνει καμία από τις ήδη υπάρχουσες συμβάσεις.

Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, όλοι οι ναυτικοί πρέπει να αμείβονται πλήρως για την εργασία τους σε τακτικά χρονικά διαστήματα (μηνιαία), όπως ακριβώς ορίζει η σύμβαση εργασίας τους και να είναι σε θέση να διαβιβάσουν τις αποδοχές τους στις οικογένειες τους ή τους νόμιμους δικαιούχους. Ο μηνιαίος λογαριασμός που δίνεται από τον εργοδότη, θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει τα ποσά που έχουν καταβληθεί καθώς και συμπληρωματικές πληρωμές και τη συναλλαγματική ισοτιμία που έχει χρησιμοποιηθεί, στην περίπτωση εκείνη που το νόμισμα είναι διαφορετικό από αυτό που ορίζεται στην σύμβαση απασχόλησης. Ο βασικός μισθός δεν πρέπει να είναι μικρότερος από τον συνιστώμενο κατώτατο μισθό. Βασικός μισθός σημαίνει ότι η πληρωμή βασίζεται στις κανονικές ώρες εργασίας, συνήθως όχι περισσότερο από 8 ώρες / ημέρα και όχι περισσότερο από 48 ώρες / εβδομάδα.

Όταν υπάρχει η υποχρέωση υπερωρίας, θα πρέπει να καλύπτεται από το εθνικό δίκαιο ή την Σ.Σ.Ε και η αμοιβή θα πρέπει να είναι τουλάχιστον το 1,25 του βασικού ωρομισθίου. Ο πλοίαρχος οφείλει να τηρεί, σε μηνιαία βάση, αρχεία για τις

υπερωρίες του ναυτικού, τα οποία πρέπει να προσυπογράφονται και από τις δύο πλευρές.

Η εθνική νομοθεσία θα πρέπει να συμβαδίζει με τις ακόλουθες αρχές που συντάσσουν τα δικαιώματα του ναυτικού:

- Θα πρέπει να καταβάλλεται σε όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται στο ίδιο πλοίο ίση αμοιβή για εργασία ίσης αξίας, χωρίς διάκρισεις.
- Δεν επιτρέπονται μισθολογικές μειώσεις, λόγω επαναπρόσληψης, καθώς και πρόστιμα, πέρα από αυτά που προβλέπονται ρητά από την εθνική νομοθεσία ή την Συλλογική Σύμβαση Εργασίας.
- Τυχόν χρεώσεις που αφορούν προμήθειες ή υπηρεσίες που παρέχονται επί του πλοίου, θα πρέπει να είναι δίκαιες και εύλογες.
- Στους ναυτικούς πρέπει να παρέχεται δωρεάν φαγητό.

### **Ώρες εργασίας και ανάπαυσης**

Ο Κανονισμός 2.3, το Πρότυπο και η Οδηγία (σε συνδυασμό με τον κανονισμό 2.7 για τα επίπεδα επάνδρωσης) εδραιώνει τη Σύμβαση Αρ. 180 (1996) για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και τα επίπεδα επάνδρωσης του πλοίου, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι υπάρχει ρύθμιση ως προς αυτό το ζήτημα.

Η πρόληψη της κόπωσης των ναυτικών είναι ένα θέμα που αφορά τόσο τον ILO όσο και τον IMO. Η κόπωση, ιδίως στους ναυτικούς με καθήκοντα φύλαξης είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ασφάλεια του πλοίου και την αποφυγή ναυτιλιακών ατυχημάτων. Αυτό το θέμα ρυθμίζεται υπό τη Σύμβαση STCW για το προσωπικό που τηρεί φύλαξη και επικαλύπτεται στην MLC 2006 (Κανονισμός A2.3, παρ.4). σύμφωνα με την οποία κάθε μέλος, όταν καθορίζει τα εθνικά πρότυπα για τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης και τις μέγιστες ώρες εργασίας, θα πρέπει να λαμβάνει

υπόψην του τον κίνδυνο από την κόπωση των ναυτικών, κυρίως αυτών των οποίων τα καθήκοντα σχετίζονται με την ασφαλή διαχείριση του πλοίου.

Σύμφωνα με τον παραπάνω κανονισμό, οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 10 ώρες μέσα στο 24ώρο και λιγότερο από 77 ώρες στη χρονική περίοδο των 7 ημερών. Οι ώρες ανάπαυσης επιτρέπεται να διαιρούνται σε δύο περιόδους: η μία από τις περιόδους θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τις έξι ώρες και το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών διαλειμμάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη σύμβαση αυτή ο Καπετάνιος θεωρείται ναυτικός (σε αντίθεση με STCW) και γι' αυτό οι παραπάνω ρυθμίσεις αφορούν και αυτόν.

Οι ώρες ανάπαυσης θα αποτελέσουν σημαντικό αντικείμενο επιθεώρησης, προκειμένου να διαπιστωθεί η συμμόρφωση με τη Σύμβαση. Ως προς αυτή τη κατεύθυνση, οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στα επίπεδα επάνδρωσης και στο μοντέλο εργασίας που θα υιοθετηθεί πάνω στο πλοίο, ώστε να διασφαλιστεί αποτελεσματική συμμόρφωση υπό όλες τις κανονικές συνθήκες διαχείρισης.

Επίσης, είναι σημαντικό ο Καπετάνιος να κρατά αρχείο με τις υπερωρίες και να υπάρχει αναρτημένος πίνακας με το πρόγραμμα εργασιών που θα περιλαμβάνει την υπηρεσία στη θάλασσα και στο λιμάνι και το μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας για κάθε θέση. Σημειώνεται, ότι για τους νέους ναυτικούς υπάρχουν ειδικές ρυθμίσεις στη Σύμβαση.

### **Δικαίωμα αδείας**

Συχνά παρατηρείται οι ναυτικοί να εργάζονται για εκτεταμένες περιόδους, χωρίς στην πραγματικότητα να παίρνουν την ετήσια άδεια τους. Γενικά, είναι δύσκολο να απαγορέψεις στους εργαζομένους, ιδίως στο πλαίσιο της παγκοσμιοποιημένης απασχόλησης και των βραχυπρόθεσμων συμβολαίων, να δεχτούν την συνεχή και διαδοχική απασχόληση.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.4 της MLC, οι ναυτικοί δικαιούνται άδεια (τουλάχιστον 2,5 μέρες/μήνα) προς όφελος της υγείας τους και της ευημερίας τους, όμως το δικαίωμα αδειάς δεν αποτελεί αντικείμενο επιθεώρησης για την έκδοση του πιστοποιητικού. Δημόσιες αργίες, απουσία λόγω ασθένειας, τραυματισμού ή μητρότητας, προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά και αντισταθμιστική άδεια, δεν θα πρέπει να υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας αδειάς.

Επιπρόσθετα, οι ναυτικοί δικαιούνται να λάβουν την ετήσια άδεια στην πατρίδα τους, ή το μέρος προτίμησής τους. Ο χρόνος ταξιδιού δεν θα πρέπει να αφαιρείται από την άδεια και όλα τα συναφή έξοδα μέχρι τον επαναπατρισμό του (τροφή, διαμονή) θα πρέπει να καλύπτονται από τον πλοιοκτήτη.

### **Επαναπατρισμός**

Στη νέα Σύμβαση προσδιορίζεται η μέγιστη διάρκεια της υπηρεσίας που μπορεί να κάνει ο ναυτικός στο πλοίο και η οποία είναι 12 μήνες. Μετά το πέρας της υπηρεσίας του, έχει το δικαίωμα του επαναπατρισμού χωρίς κανένα κόστος και ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει την οικονομική ασφάλεια, ώστε να διασφαλίσει ότι επαναπατρισμός θα είναι επιτυχής. Ο επαναπατρισμός απαιτείται στις εξής περιπτώσεις:

- α) όταν λήγει η σύμβαση και ο ναυτικός βρίσκεται στο εξωτερικό,
- β) όταν τερματίζεται η σύμβαση, είτε από τον πλοιοκτήτη είτε από τον ναυτικό, σε αιτιολογημένες περιπτώσεις και
- γ) όταν ο τελευταίος αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντά του, ή δεν αναμένεται κάτι τέτοιο υπό περιστάσεις (π.χ. ναυάγιο πλοίου).

Σύμφωνα με τον κανονισμό, επιτρέπεται οι ναυτικοί να προκαταβάλλουν το κόστος του επαναπατρισμού, μόνο στην περίπτωση που υπάρχει σοβαρή παραβίαση των όρων του συμφωνητικού εργασίας. Εάν ο πλοιοκτήτης, δεν καλύψει το κόστος του επαναπατρισμού, τότε το Κράτος Σημείας αναλαμβάνει αυτήν την ευθύνη.



Ειδικότερα, ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρώσει για τις ακόλουθες δαπάνες: εισιτήρια (αεροπορικά κ.α.), διαμονή και τροφή για όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ιατρική περίθαλψη εφόσον κριθεί απαραίτητο και μεταφορά των προσωπικών αποσκευών του ναυτικού έως 30 κιλά.

### **Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου**

Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα σε επαρκή αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας λόγω της απώλειας ή βύθισης του πλοίου. Η αποζημίωση πρέπει να καταβληθεί από τον πλοιοκτήτη, και για την περίοδο που ο ναυτικός είναι άνεργος, περιορίζεται σε μισθούς 2 μηνών.

### **Επίπεδα επάνδρωσης πλοίου**

Πολύ σημαντικά για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου είναι τα επίπεδα επάνδρωσης του και γι' αυτό υπάρχει ξεχωριστός κανονισμός στην MLC.

Υπό τη νέα Σύμβαση, κατά τον καθορισμό του πληρώματος (όσον αφορά τον αριθμό και τα προσόντα) θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αρχές που εφαρμόζονται από τα διεθνή ναυτιλιακά όργανα, καθώς και η ανάγκη να αποφεύγονται οι υπερβολικές ώρες εργασίας και να εξασφαλίζεται επαρκής ανάπαυση.

### **Καριέρα και ευκαιρίες ανάπτυξης δεξιοτήτων**

Όλοι όσοι ασχολούνται στη ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν συμφέρον να διασφαλίσουν ότι ο τομέας έχει ένα ικανό εργατικό δυναμικό. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να συμβάλλει στην προώθηση της σταδιοδρομίας και την ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς.

## 2.4. Τίτλος 3 «Στέγαση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία»

Ο τίτλος 3 της MLC καταπιάνεται με τα πιο τεχνικά θέματα που σχετίζονται με τον εξοπλισμό και την κατασκευή του πλοίου. Η Σύμβαση ορίζει μία σειρά ελάχιστων παροχών που θα πρέπει να ισχύουν σε όσα πλοία νηολογηθούν μετά την υπογραφή της Συνθήκης σε σημαία των κρατών-μελών του ILO που την έχουν επικυρώσει, με σκοπό την προαγωγή της ευημερίας των ναυτικών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Για όσα πλοία έχουν κατασκευαστεί προτού τεθεί σε ισχύ η νέα Σύμβαση, θα ισχύουν οι διατάξεις των παλαιότερων Συμβάσεων του ILO C92 και C133, εφόσον το κράτος μέλος τις έχει επικυρώσει.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά την **ενδιαίτηση και τις δημιουργικές δραστηριότητες**, ορίζεται με σαφήνεια η ακριβής έκταση των υπνοδωματίων των ναυτικών και η ανάγκη να είναι απομακρυσμένα από τη φασαρία και τις δονήσεις της μηχανής τόσο τα υπνοδωμάτια, όσο οι χώροι αναψυχής και οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις. Επίσης, περιγράφονται αναλυτικά οι κατάλληλες συνθήκες που σχετίζονται με το φωτισμό και τη θέρμανση στους παραπάνω χώρους του πλοίου. Επιπρόσθετα, ορίζεται η υποχρεωτική ύπαρξη πλυντηρίων και κατάλληλης τραπεζαρίας και προτείνεται η ύπαρξη βιβλιοθήκης, χώρων προβολής video/DVD, τηλεπικοινωνιακού δικτύου, χώρων πρόσβασης στο διαδίκτυο, γυμναστηρίου καθώς και χώρων χειροτεχνίας και μουσικής για την δημιουργική απασχόληση των ναυτικών στον ελεύθερο χρόνο τους.

Για διάφορους λόγους, πολλά υπάρχοντα πλοία μπορεί να μην συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του ILO C92 και C133, ακόμα και αν το Κράτος Σημαίας, έχει υπογράψει μία από τις δύο συμβάσεις. Σε αυτά τα πλοία, κρίνεται ίσως κατάλληλο, να παρθούν κάποια μέτρα από τους πλοιοκτήτες σε ένα πρώιμο στάδιο, ώστε να εκδωθούν τα σχετικά έγγραφα από τη Σημαία. Με μια τέτοια προληπτική προσέγγιση μπορούν να αποφευχθούν μελλοντικά οι σχετικές κρατήσεις και ανεπάρκειες με την Σύμβαση του ILO.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα, στον 3<sup>ο</sup> Τίτλο, παράγρ. 18 του Κανονισμού 3.1, ορίζεται ως υπεύθυνος για την αξιοπρεπή

στέγαση και τις εγκαταστάσεις αναψυχής ο πλοιοκτήτης. Έτσι, συχνές επιθεωρήσεις θα πρέπει να διεξάγονται από τον Πλοίαρχο για να εξασφαλίζεται ότι η στέγαση του ναυτικού είναι καθαρή, αξιοπρεπώς κατοικήσιμη και διατηρητέα σε καλή κατάσταση. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών, θα πρέπει να καταγράφονται και να είναι διαθέσιμα για επανεξέταση.

Σχετικά με την **τροφοδοσία**, αναφέρεται πως οι προμήθειες θα πρέπει να είναι αρκετές για το σύνολο του πληρώματος, κατάλληλες από άποψη ποιότητας, ποικιλίας και θρεπτικών συστατικών και να ετοιμάζονται από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό τηρώντας πάντοτε τις συνθήκες υγιεινής. Επίσης, θα πρέπει να σέβονται τις θρησκευτικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες και πρακτικές όλων των μελών του πληρώματος.

## **2.5. Τίτλος 4 «Προστασία υγείας, ιατρικής περίθαλψη, πρόνοια και προστασία κοινωνικής ασφάλειας»**

Η σύμβαση ορίζει πως κάθε χώρα μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει την πρόσβαση του ναυτικού σε κατάλληλες εγκαταστάσεις παροχής ιατρικής φροντίδας, συμπεριλαμβανομένου και της οδοντιατρικής, πάνω στο πλοίο. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα επίσκεψης γιατρών σε λιμάνια όπου το πλοίο έχει προγραμματισμένη στάση, όταν αυτό είναι εφικτό. Επιπλέον, σε κάθε πλοίο θα πρέπει να υπάρχει φαρμακευτικό κουτί, ιατρικός εξοπλισμός και ιατρικός οδηγός. Για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 100 άτομα και κάνουν διεθνή ταξίδια μεγάλης διάρκειας είναι απαραίτητη η παρουσία γιατρού. Τέλος, για θέματα παροχής ιατρικής βοήθειας προβλέπεται και ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας μεταξύ πλοίων.

Όσον αφορά την υπευθυνότητα του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ατυχήματος ή αρρώστιας κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ορίζεται πως ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με κάθε κόστος παροχής ιατροφαρμακευτικής φροντίδας, όπως επίσης και με τις πλήρεις αποδοχές του ναυτικού για όσο διάστημα αυτός θα είναι ανήμπορος για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Για την ασφάλεια και την πρόληψη των ατυχημάτων περιλαμβάνονται διάφορες προβλέψεις για τους ναυτικούς που αφορούν τη δομή του πλοίου, την μηχανή, την υπερβολικά υψηλή ή χαμηλή θερμοκρασία, την έκθεση σε θόρυβο και δόνηση, τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης και ό,τι άλλο θα μπορούσε να προκαλέσει ατύχημα. Σημαντικά υπόψη θα πρέπει να λαμβάνεται και ο παράγοντας της ψυχικής και σωματικής κούρασης των ναυτικών, έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ατυχήματος λόγω κόπωσης.

Επίσης, προβλέπονται δραστηριότητες όπως επισκεπτήριο, πρόσβαση σε δραστηριότητες της ξηράς κ.α., ώστε να διασφαλίζεται η καλή υγεία και η ευημερία των ναυτικών. Οι δραστηριότητες αυτές θα μπορούν να παρέχονται σε μεγάλα λιμάνια κατόπιν συνεργασίας μεταξύ των ενώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Όσον αφορά την κοινωνική ασφάλιση, κάθε κράτος οφείλει να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς και στα εξαρτώμενα από αυτούς μέλη, πλήρης κοινωνική ασφάλιση. Οι παροχές που θα πρέπει να καλύπτονται είναι οι εξής: ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, επίδομα αρρώστιας, επίδομα ανεργίας, σύνταξη, επίδομα τραυματισμού, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας και επίδομα θανάτου στους επιζώντες.

## **2.6. Τίτλος 5 «Συμμόρφωση και Επιβολή»**

Ο τίτλος 5 της MLC περιλαμβάνει μηχανισμούς βελτίωσης της επιτήρησης σε όλα τα επίπεδα: πλοίο, επιχείρηση, κράτος σημαίας, κράτος λιμένα, κράτος προέλευσης του εργατικού δυναμικού, και σύστημα του ΔΟΕ για παγκόσμια και ομοιόμορφη συμμόρφωση και επαλήθευση. Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, έχει σαν στόχο να καθιερώσει ένα σύστημα συνεχούς "ενημερότητας συμμόρφωσης" σε κάθε στάδιο, ξεκινώντας από τα εθνικά συστήματα προστασίας μέχρι το διεθνές σύστημα. Αυτό αρχίζει με τους μεμονωμένους ναυτικούς, οι οποίοι – στο πλαίσιο της Σύμβασης – πρέπει να ενημερωθούν κατάλληλα για τα δικαιώματά

τους και για τις διαθέσιμες διορθώσεις σε περίπτωση υποτιθέμενης μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όπως και στη διενέργεια καταγγελιών, στο πλοίο και στην ξηρά, όπως αναγνωρίζεται στη Σύμβαση. Συνεχίζεται με τους πλοιοκτήτες. Εκείνοι που κατέχουν ή λειτουργούν τα πλοία ακαθάριστης χωρητικότητας 500 και ανωτέρω, που συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια ή ταξίδια μεταξύ ξένων λιμένων, απαιτείται να αναπτύξουν και να πραγματοποιήσουν σχέδια ώστε να εξασφαλίσουν ότι εφαρμόζονται οι εθνικές νομοθεσίες, οι κανονισμοί ή άλλα μέτρα για τη πραγματική συμμόρφωση με τη Σύμβαση. Οι πλοίαρχοι αυτών των πλοίων είναι έπειτα υπεύθυνοι για την πραγματοποίηση των δηλωμένων σχεδίων των πλοιοκτητών, και για την τήρηση των κατάλληλων αρχείων των απαιτήσεων της Σύμβασης. Τμήμα των νέων ευθυνών του κράτους σημαίας (ή οποιαδήποτε αναγνωρισμένης οργάνωσης από αυτήν) είναι η εργασία επιθεώρησης για πλοία άνω των 500 GT που συμμετέχουν ή δεσμεύονται σε διεθνές ταξίδι ή ταξίδι μεταξύ ξένων λιμένων, καθώς και η αναθεώρηση του σχεδίου του πλοιοκτήτη (DMLC μέρος II) και ο έλεγχος και η πιστοποίηση ότι αυτό εφαρμόζεται.

Συνεπώς, ο Τίτλος 5 της νέας Σύμβασης παρουσιάζει ένα ισχυρό καθεστώς επιβολής, το οποίο υποστηρίζεται από ένα σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης και το οποίο αντιπροσωπεύει τη σημαντικότερη διαφορά μεταξύ της νέας Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας και των προηγούμενων ναυτιλιακών συμβάσεων.

Κάθε κράτος μέλος έχει την ευθύνη για την πλήρη εφαρμογή και επιβολή των αρχών και των δικαιωμάτων που ορίζονται στα άρθρα, των υποχρεώσεων που προβλέπονται από τους κανονισμούς της Σύμβασης, καθώς και για την καθιέρωση ενός αποτελεσματικού συστήματος για τον έλεγχο και την πιστοποίηση των συνθηκών ναυτικής εργασίας.

### **Ευθύνες του Κράτους Σημαίας**

Η εθνική σημαία αποτελεί την πρωτογενή πηγή αρμοδιοτήτων του κράτους για το πλοίο. Τα κράτη σημαίας υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τους συμμορφώνονται με τα πρότυπα που έχουν αποδεχτεί τα κράτη σημαίας βάσει του

διεθνούς δικαίου και των διεθνών συμβάσεων, ιδίως με τα ελάχιστα διεθνή πρότυπα. Αυτό σημαίνει ότι τα πλοία του κράτους σημαίας λειτουργούν και συντηρούνται με τρόπο που ελαχιστοποιεί τους κινδύνους για τους ναυτικούς, το θαλάσσιο περιβάλλον και το φορτίο.

Το κράτος σημαίας ασκεί αποτελεσματική δικαιοδοσία και έλεγχο επί διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων των πλοίων και των πληρωμάτων του στην ανοικτή θάλασσα. Επιβάλλει τους κανονισμούς στα σκάφη που φέρουν τη σημαία του, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών που αφορούν την επιθεώρηση, την πιστοποίηση και την έκδοση εγγράφων ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης. Συγκεκριμένα, πριν επιτρέψουν σε σκάφος να φέρει τη σημαία τους, τα κράτη μέλη ελέγχουν εάν το πλοίο συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς στους τομείς που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα τους.

Ειδικότερα, για τα πλοία ακαθάριστης χωρητικότητας 500 και ανωτέρω, που εκτελούν διεθνή δρομολόγια (συμπεριλαμβανομένων των τοπικών ταξιδιών σε άλλη χώρα από πλοίο με σημαία από άλλο κράτος), απαιτείται ένα «Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας» και μια «Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας. Αυτά τα έγγραφα πρέπει να εκδωθούν από το Κράτος Σημαίας και πρέπει να είναι διαθέσιμα επί του σκάφους για κάθε επιθεώρηση από την κρατική Λιμενική Αρχή.

Ο Κανονισμός 5.1.3 της Σύμβασης προβλέπει ότι τα πλοία πρέπει να επιθεωρούνται και να πιστοποιούνται στους 14 τομείς της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (DMLC) που σχετίζονται με την εργασία των ναυτικών και τις συνθήκες διαβίωσης. Άλλες πτυχές της Σύμβασης, επίσης, υπόκεινται σε επιθεώρηση χωρίς να απαιτείται πιστοποίηση από τον επιθεωρητή του Κράτους Σημαίας ή την Αναγνωρισμένη Αρχή. Για πλοία στα οποία δεν απαιτείται πιστοποίηση, το Κράτος Σημαίας πρέπει να εξακολουθεί να ελέγχει τη συμμόρφωση με όλες τις ίδιες απαιτήσεις όπως σε ένα πιστοποιημένο πλοίο.

Το Κράτος Σημαίας πρέπει πρωτίστως να διασφαλίζει ότι η εθνική νομοθεσία καλύπτει τις απαιτήσεις της σύμβασης και η αναφορά αυτή στη νομοθεσία θα πρέπει να τεκμηριώνεται στο μέρος I της DMLC. Οι όποιες εξαιρέσεις ή ισοδυναμίες

προβλέπονται από το Κράτος Σημαίας για τα πλοία του στο πλαίσιο της Σύμβασης θα πρέπει επίσης να τεκμηριώνονται στο Μέρος I της DMLC.

Οι επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας μπορούν να διορίζονται για να διεξάγουν τις επιθεωρήσεις της Σύμβασης. Εναλλακτικά, οι εκπρόσωποι των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (ΑΟ) με καθορισμένες και τεκμηριωμένες αρμοδιότητες, μπορεί να αναλαμβάνουν κάποιες εργασίες του Κράτους Σημαίας που σχετίζονται με τη Σύμβαση. Το κράτος σημαίας πρέπει να αναπτύξει ένα σύστημα για τον έλεγχο, την έκδοση και την ανάκληση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, ανταποκρινόμενο πάντα στις καταγγελίες των ναυτικών και στα αιτήματα της ελεγκτικής κρατικής λιμενικής αρχής για πληροφορίες.

Γενικά, οι επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας θα έχουν την εξουσία να επιβιβάζονται στο πλοίο, να εκτελούν εξετάσεις, δοκιμές και έρευνες και να απαιτούν τη διόρθωση των ανεπαρειών, όταν προκύπτουν από μια σοβαρή παραβίαση των υποχρεώσεων της Σύμβασης, ή αντιπροσωπεύουν ένα σημαντικό κίνδυνο για την υγεία, την ασφάλεια και προστασία των ναυτικών. Σε αυτή τη περίπτωση, θα επιβάλλονται κυρώσεις και διορθωτικά μέτρα για τις παραβιάσεις και τα εμπόδια.

Ο πλοιοκτήτης μπορεί να περιμένει από το Κράτος Σημαίας, κατά τη θέσπιση ενός αποτελεσματικού συστήματος για τον έλεγχο και την πιστοποίηση, να αναπτύξει διάφορα έγγραφα, να παρέχει τους ειδικευμένους επιθεωρητές και να αναπτύξει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις εξουσίες, το καθεστώς των επιθεωρητών, την ανεξαρτησία, τα καθήκοντα, την εμπιστευτικότητα, τα διαπιστευτήρια, και την ευθύνη της υποβολή εκθέσεων. Επιπρόσθετα, πιθανή είναι η ανάθεση ορισμένων πτυχών του συστήματος ελέγχου σε μια ΑΟ και η θέσπιση μιας διαδικασίας για τις καταγγελίες των ναυτικών (βλ. κανονισμό 5.1, παράγραφος 2).

Παραδείγματα των εγγράφων αποτελούν το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και η DMLC και κατ'επέκταση η εθνική μορφή που θα έχουν, ο τυποποιημένος πίνακας που ρυθμίζει τις εργασίες επί του πλοίου, ένα πρότυπο ιατρικό πιστοποιητικό και οι φόρμες ιατρικών εκθέσεων επί του πλοίου.

Το Κράτος Σημαίας είναι υπεύθυνο να καθορίσει το είδος των μέτρων αναγκαστικής εκτέλεσης που θα πρέπει να επιβληθούν (είτε εντοπιστεί από επιθεωρητή του κράτους σημαίας είτε από εκπροσώπο της ΑΟ) και να διασφαλίσει ότι η δράση εκτελείται. Στις δράσεις θα περιλαμβάνεται η απόσυρση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της DMLC από ήδη πιστοποιημένο πλοίο και η κράτηση του πλοίου μέχρι την αποκατάσταση των ελλείψεων, ή την ανάπτυξη ενός διορθωτικού σχεδίου που θα ικανοποιεί την αρμόδια αρχή. Ανάλογα με το είδος της ανεπάρκειας, ένα πλοίο μπορεί να κρατείται μέχρι να διορθωθεί η ανεπάρκεια ή μέχρι να εγκατασταθεί ένα σχέδιο δράσης. Παραδείγματος χάριν, ένα πλοίο θα μπορούσε να βρίσκεται υπό κράτηση αν ένα ανήλικο άτομο εργαζόταν ως ναυτικός μέχρι τη στιγμή που το πρόσωπο αυτό, επαναπατρίστηκε και αντικαταστάθηκε. Επίσης, κάποιο ελάττωμα στο φωτισμό μπορεί να μην οδηγήσει σε κράτηση, εκτός αν υπάρχει μια ιστορία αυτού του προβλήματος ή αν ο φωτισμός είναι ανεπαρκής ή ελαττωματικός σε πολλά υπνοδωμάτια.

Στις άλλες δράσεις του Κράτους Σημαίας περιλαμβάνονται η αναφορά στον ILO σε συχνή βάση, η προσφορά των κατάλληλων συμβουλών, η μη έγκριση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας μετά από ενδιάμεση επιθεώρηση ανανέωσης, η επιβολή κυρώσεων ή άλλων διορθωτικών μέτρων που καθορίζονται από την εθνική νομοθεσία. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να είναι ενήμεροι των συνεπειών που ορίζονται στην εθνική νομοθεσία για την αποτυχία να διατηρήσουν τα πλοία τους σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Σε όλα τα στάδια της επιθεώρησης, οι Επιθεωρητές Πλοίων πρέπει να λάβουν υπόψη την υποχρέωση να καταβληθούν όλες πιθανές προσπάθειες να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου.

### **Εξουσιοδότηση – Ο ρόλος των Αναγνωρισμένων Οργανισμών (ΑΟ)**

Ένα Κράτος, προκειμένου να δημιουργήσει ένα αποτελεσματικό σύστημα για την επιθεώρηση και πιστοποίηση των ναυτιλιακών συνθηκών εργασίας, δύναται - όπου κρίνεται απαραίτητο- να εξουσιοδοτεί δημόσια ιδρύματα ή άλλους οργανισμούς



(ακόμα και άλλου κράτους-μέλους, εφόσον το τελευταίο συμφωνεί), τα οποία αναγνωρίζει ως αρμόδια και ανεξάρτητα ώστε να διεξάγουν επιθεωρήσεις και να εκδίδουν πιστοποιητικά.

Εκτιμάται ότι θα υπάρξουν 69.000 πλοία παγκοσμίως για επιθεώρηση και ότι πάνω από το 56% αυτών των πλοίων θα επιθεωρηθεί από τους ΑΟ. Ο όγκος εργασίας μαζί με το γεγονός ότι οι ΑΟ θα έχουν στη διάθεσή τους ένα ευρύτερο γεωγραφικό πεδίο ικανών επιθεωρητών σε σχέση με τα Κράτη Σημαίας, εξηγούν το λόγο της ανάθεσης του έργου της επιθεώρησης στους οργανισμούς αυτούς.

Το πεδίο των εργασιών που μπορεί να ανατεθεί σε έναν ΑΟ μπορεί να περιλαμβάνει τα εξής:

- Πιστοποίηση της DMLC Μέρος II
- Επιθεώρηση του πλοίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης
- Έκδοση του τελικού και ενδιάμεσου Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας
- Διαχείριση των καταγγελιών των ναυτικών
- Αντιμετώπιση των ανεπαρκειών
- Διεξαγωγή επιθεωρήσεων κατόπιν αιτήματος του κρατικού Λιμένα

### **Ευθύνες κρατικού ελέγχου επιθεώρησης λιμένων**

Μόλις η MLC 2006 τεθεί σε ισχύ, θα ήταν λογικό να υποθέσουμε ότι διάφορα καθεστώτα ελέγχου του κράτους λιμένα θα υποκινήσουν συμπυκνωμένες εκστρατείες επιθεώρησης για να εξακριβωθεί η συμμόρφωση, όπως παρόμοια είχε προταθεί από τον IMO, όπου οι εξουσιοδοτημένοι της κρατικής λιμενικής αρχής (PSCOs)<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Η MLC-2006 χρησιμοποιεί τον όρο "Εξουσιοδοτημένος Ανώτερος Υπάλληλος" στον κανονισμό 5.2.1 για να αντικατοπτρίσει το γεγονός ότι οι εθνικές καταστάσεις διαφέρουν και, σε ορισμένες περιπτώσεις, το πρόσωπο που πραγματοποιεί την επιθεώρηση του κράτους του λιμένα στο πλαίσιο της Σύμβασης δεν μπορεί κατ' ανάγκη να είναι το ίδιο πρόσωπο ή πρόσωπα με αυτά που στις μέρες μας διενεργούν τον έλεγχο σύμφωνα με τις ισχύουσες διεθνείς (περιφερειακές) ρυθμίσεις της κρατικής λιμενικής αρχής. Η 94η Ναυτιλιακή Σύνοδος στο ψήφισμα της Διεθνούς Διάσκεψης

επιθεωρούσαν πλοία, προκειμένου να εξακριβωθεί η συμμόρφωση με τις συμβάσεις και τους κώδικες του IMO, και να αποτρέψουν τη λειτουργία των υποβαθμισμένων πλοίων στα λιμάνια και τα νερά τους.

Όσα πλοία φτάνουν στο λιμάνι με ξένη σημαία, μπορούν να επιθεωρούνται από την κρατική λιμενική αρχή. Οι Εξουσιοδοτημένοι Ανώτεροι Υπάλληλοι του Κράτους λιμένα απαιτείται να δεχθούν εκ πρώτης όψεως το «Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας» και τη «Διακήρυξη Συμμόρφωσης της Ναυτικής Εργασίας» ως αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο είναι σε συμμόρφωση με τις προβλέψεις της Σύμβασης. Η έμφαση στην υπεροχή των εν λόγω εγγράφων είναι ένας τομέας στον οποίο η συνήθης επιθεώρηση της κρατικής λιμενικής αρχής ενδέχεται να διαφέρει, αρχικά τουλάχιστον, από άλλες επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Για παράδειγμα, η φυσιολογική περιήγηση-βόλτα στο πλοίο για έλεγχο διαφορετικών περιοχών δεν επιτρέπεται εφόσον τα έγγραφα είναι σωστά.

Ωστόσο, μια εξαίρεση μπορεί να γίνει για μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση, εφόσον υπάρχουν «σαφείς ενδείξεις» για περαιτέρω έρευνα. «Σαφείς ενδείξεις» θα μπορούσαν να δημιουργηθούν κατά τη διάρκεια της επανεξέτασης των εγγράφων του πλοίου ή, ενδεχομένως, από την έρευνα μιας καταγγελίας από ναυτικό ή την οργάνωση των ναυτικών.

Οι καταστάσεις που θα απαιτούσαν μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση είναι όταν διαπιστώνουν ότι δεν εμφανίζονται τα ζητούμενα έγγραφα (Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και DMLC),<sup>8</sup> το περιεχόμενό τους είναι ψευδές, ή δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται στη Σύμβαση. Επίσης, όταν υπάρχει σαφής απόδειξη ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης δεν συγκεντρώνουν τις προσδοκίες της Σύμβασης ή υπάρχουν βάσιμες υποψίες για να πιστευούν ότι το πλοίο έχει αλλάξει τη σημαία, προκειμένου να μην εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης ή όταν υπάρχει μια καταγγελία (αρχεία που τηρούνται ως εμπιστευτικά, εκτός εάν δηλώνεται με σαφή τρόπο διαφορετικά από τον καταγγέλλοντα) σχετικά με την εργασία και τις

---

Εργασίας χρησιμοποίησε τον όρο «Port State Control Officers». Σε αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, ο παραπάνω όρος και το σχετικό με αυτόν ακρωνύμιο PSCO χρησιμοποιείται για τον «Εξουσιοδοτημένο Ανώτερο Υπάλληλο»

<sup>8</sup> Βλ. Παραρτήματα

συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο. Σε κάθε περίπτωση, ο Καπετάνιος του πλοίου θα πρέπει να ενημερώνεται για τους λόγους μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης.

Σε αντίθετη περίπτωση των παραπάνω, οι επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα σχετικά με τη Σύμβαση θα λήξουν με την αναγνώριση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και της ΔΣΝΕ ως έγκυρα και πλήρη.

Οι επιθεωρητές του κρατικού λιμενικού ελέγχου μπορούν να επανεξετάσουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης, όπως τεκμηριώνονται στα Άρθρα, τους Κανονισμούς, και το Μέρος Α (Πρότυπα) της MLC. Ωστόσο, το Μέρος Β (Οδηγίες) του Κώδικα δεν υπόκειται στην επιθεώρηση από τον κρατικό έλεγχο λιμένων.

Σε γενικές γραμμές, η επιθεώρηση θα καλύπτει μόνο τους 14 τυποποιημένους τομείς που προσδιορίζονται στην DMLC και που επρόκειτο να πιστοποιηθούν από τα κράτη σημαίας. Ωστόσο, ο Επιθεωρητής Πλοίων (Ε.Π.) μπορεί επίσης να λάβει μέτρα στην περίπτωση της μη συμμόρφωσης με οποιαδήποτε άλλη απαίτηση της Συνθήκης σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης (κανονισμός 5.2.1, παρ. 1).

Οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, πρόκειται να οριστούν, σύμφωνα με τη Συνθήκη, στις εθνικές νομοθεσίες ή τους κανονισμούς, τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή σε άλλα μέτρα που σχετίζονται με το κράτος σημαίας. Στα πλοία που φέρουν ένα Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, μια περίληψη των σχετικών εθνικών προτύπων που υιοθετείται για την εφαρμογή της MLC, 2006, στις 14 περιοχές που αναφέρονται θα καθοριστεί στο μέρος Ι της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (ΔΣΝΕ) επισυναπτόμενα με το πιστοποιητικό. Σε κάθε περίπτωση, το Πιστοποιητικό και η ΔΣΝΕ πρέπει να είναι η αφετηρία στη διαδικασία επιθεώρησης δεδομένου ότι αποτελούν εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία ότι το πλοίο είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

Όπου, μετά από μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση, διαπιστωθεί ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο βρίσκονται να μην προσαρμόζονται με τις απαιτήσεις της Συνθήκης, ο Εξουσιοδοτημένος Ανώτερος Υπάλληλος οφείλει να

φέρει αμέσως τις όποιες ελλείψεις στην προσοχή του Πλοιάρχου, με τις απαραίτητες προθεσμίες για τη διόρθωσή τους. Σε περίπτωση που τέτοιες ανεπάρκειες θεωρούνται από τον Εξουσιοδοτημένο Ανώτερο Υπάλληλο σημαντικές, ή εάν αφορούν μια καταγγελία, θα πρέπει να εφιστάται η προσοχή των αρμόδιων οργανώσεων των ναυτικών και πλοιοκτητών του κράτους λιμένα στον οποίο η επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε. Επιπλέον, ο επιθεωρητής του κρατικού λιμενικού ελέγχου μπορεί: (α) να ειδοποιήσει έναν αντιπρόσωπο του κράτους σημαίας, (β) να παρέχει στις αρμόδιες αρχές του επόμενου λιμένα κατάπλου τις σχετικές πληροφορίες.

Ακολουθούν παραδείγματα περιπτώσεων που θα μπορούσαν να δικαιολογήσουν την κράτηση του πλοίου στο λιμάνι, είτε λόγω της σοβαρότητας ενός μεμονωμένου περιστατικού είτε λόγω επανάληψης της ίδιας ανεπάρκειας.

- Κάθε ναυτικός που απασχολείται στο πλοίο και είναι κάτω από την ηλικία των 16 ετών
- Οι ναυτικοί κάτω των 18 ετών οι οποίοι απασχολούνται σε νυχτερινή εργασία<sup>94</sup> ή σε εργασίες που ενδέχεται να θέσουν σε κίνδυνο την υγεία ή την ασφάλειά τους
- Η μη τήρηση των απαιτήσεων που αφορούν το πιστοποιητικό ασφαλούς επάνδρωσης
- Ανεπάρκειες που συνιστούν παραβίαση των θεμελιωδών δικαιωμάτων και των αρχών των ναυτικών
- Επαναλαμβανόμενες περιπτώσεις ναυτικών χωρίς έγκυρα ιατρικά πιστοποιητικά, ή έγκυρες συμβάσεις απασχόλησης
- Συμβάσεις απασχόλησης ναυτικών που περιέχουν ρήτρες που δεν αναγνωρίζουν τα δικαιώματα των ναυτικών που παρέχονται στη Σύμβαση
- Οι ναυτικοί που κατ'απαίτηση επανειλημμένως παραβιάζουν τις ώρες εργασίας και τους κανονισμούς ανάπαυσης
- Ο εξαερισμός, κλιματισμός ή συστήματα θέρμανσης που δεν λειτουργούν ή είναι ανεπαρκή

---

<sup>9</sup> Στην προκειμένη περίπτωση όταν δεν συνιστά τμήμα ενός εκπαιδευτικού προγράμματος. "Η νύχτα" καθορίζεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική. Καλύπτει μια περίοδο τουλάχιστον 9 ωρών που αρχίζουν το αργότερο τα μεσάνυχτα και που τελειώνουν όχι νωρίτερα από 5 π.μ. (προτυπο A1.1, παράγραφος 2).

- Διαμονή, συμπεριλαμβανομένης της τροφοδοσίας και εγκαταστάσεις υγιεινής, που δεν τηρούνται τα πρότυπα υγιεινής ή όταν ο εξοπλισμός λείπει ή δεν λειτουργεί
- Τροφή και πόσιμο νερό μη κατάλληλα σε ποιότητα και ποσότητα για το προγραμματισμένο ταξίδι
- Η μη επαρκής τήρηση ιατρικού οδηγού και γενικότερα του ιατρικού εξοπλισμού, όπως απαιτείται
- Η απουσία γιατρού στα επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν 100 άτομα και άνω που εκτελούν διεθνείς ταξίδια άνω των τριών ημερών
- Κανένας ναυτικός δεν ηγείται της ιατρικής φροντίδας στο πλοίο
- Όσον αφορά τους μισθούς, επανειλημμένες περιπτώσεις μη καταβολής ή μη καταβολής κατά τη διάρκεια μιας σημαντικής περιόδου, ή παραποίηση των λογαριασμών των μισθών, σε περισσότερες από μία σειρά μισθοδοσιών

### **Καταγγελίες ναυτικών**

Το παρόν τμήμα εξετάζει τις καταγγελίες που γίνονται ως τμήμα της διαδικασίας επιθεώρησης κρατικού ελέγχου λιμένων (πρότυπο A5.2.1, παρ.1). Μια καταγγελία σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει τις πληροφορίες που υποβάλλονται από έναν ναυτικό, ένα επαγγελματικό σώμα, μια ένωση, ένα συνδικάτο ή γενικά οποιοδήποτε πρόσωπο με ένα ενδιαφέρον για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των κινδύνων ασφάλειας ή υγείας στους ναυτικούς εν πλω (πρότυπο A5.2.1, παράγραφος 3).

Τα πλοία πρέπει να διαθέτουν διαδικασίες για το δίκαιο, αποτελεσματικό και γρήγορο χειρισμό των καταγγελιών των ναυτικών που ισχυρίζονται παραβιάσεις των απαιτήσεων της MLC, 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) (Κανονισμός 5.1.5, παρ. 1). Η δίωξη των ναυτικών για την αρχειοθέτηση των καταγγελιών απαγορεύεται (Κανονισμός 5.1.5, παρ. 2). Οι καταγγελίες θα πρέπει να λύνονται στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο μέσα από τις διαδικασίες που διαθέτει το ίδιο το πλοίο. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να κάνουν τη καταγγελία τους

απευθείας στον Καπετάνιο, και όπου το κρίνουν απαραίτητο, στις αρμόδιες εξωτερικές αρχές. Σε όλους τους ναυτικούς πρέπει να παρέχεται ένα αντίγραφο των διαδικασιών καταγγελίας που εφαρμόζονται στο πλοίο (Πρότυπο A5.1.5, παρ. 4). Αυτό πρέπει να είναι στην επίσημη γλώσσα εργασίας και να περιλαμβάνει τα στοιχεία επικοινωνίας με την αρμόδια αρχή και το όνομα του προσώπου πάνω στο πλοίο που μπορεί να παρέχει συμβουλευτικές υπηρεσίες και να δρα βοηθητικά, με αμεροληψία. Το έγγραφο ουσιαστικά αποτυπώνει τις επί του πλοίου διαδικασίες καταγγελίας για να επιβεβαιώσει ότι οι διαδικασίες λειτουργούν στο πλοίο, ιδιαίτερα όσον αφορά το δικαίωμα της αντιπροσώπευσης, τα απαραίτητα μέτρα προστασίας ενάντια στη δίωξη και τη δυνατότητα των ναυτικών να παραπονεθούν άμεσα στον πλοίαρχο ή σε μια εξωτερική αρχή.

Τα κράτη-μέλη είναι υποχρεωμένα να λάβουν ταχεία δράση για να διερευνήσουν τις καταγγελίες και να διασφαλίσουν ότι θα ληφθούν μέτρα εφόσον η καταγγελία είναι έγκυρη. Οι επιθεωρητές θα πρέπει να χειρίζονται ως εμπιστευτική την πηγή κάθε παραπόνου ή καταγγελίας και δεν θα πρέπει να δημιουργείται κανένας υπαινιγμός στον πλοιοκτήτη ή τους αντιπροσώπους του ότι η επιθεώρηση ήταν αποτέλεσμα καταγγελίας που έγινε. Ο ILO θα χρησιμοποιεί τις καταγγελίες των ναυτικών ως έναν από τους δείκτες της επιτυχίας της Νέας Σύμβασης.

Από την άλλη, τα κράτη-λιμένες πρέπει να βεβαιώνονται ότι οι ναυτικοί οποιουδήποτε πλοίου φθάνει στα λιμάνια του έχουν το δικαίωμα να κάνουν καταγγελία, εφόσον προκύπτει από παραβίαση των απαιτήσεων της Σύμβασης, και ότι οι καταγγελίες αυτές αντιμετωπίζονται άμεσα. Προτού, δηλαδή, ληφθούν οποιαδήποτε μέτρα επάνω σε μια καταγγελία, ο επιθεωρητής του κράτους λιμένα (PSCO) πρέπει να ελέγξει ότι αφορά απαίτηση της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) που καθορίζεται στα άρθρα και τους κανονισμούς της ή στο μέρος A του κώδικα και που αφορά την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών στο σχετικό πλοίο (πρότυπο A5.2.1, παρ.1). Δεν χρειάζεται να είναι σε μια από τις 14 περιοχές που απαριθμούνται στο παράρτημα A5-III της Συνθήκης. Ο επιθεωρητής και/ή αρμόδια αρχή πρέπει να διατηρήσει ένα αρχείο που θα περιλαμβάνει το χρόνο που παραλήφθηκε η καταγγελία, τα μέσα με τα οποία διαβιβάστηκε, τη πηγή της καταγγελίας, το όνομα του προσώπου που έλαβε την καταγγελία, το όνομα και η σημαία του σχετικού πλοίου, και τις λεπτομέρειες της

υποτιθέμενης μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της MLC, 2006. Ένα αρχείο της δράσης που λαμβάνεται επάνω στην παραλαβή της καταγγελίας πρέπει επίσης να διατηρηθεί.

Τα κατάλληλα μέτρα θα ληφθούν για να προστατεύσουν την εμπιστευτικότητα των καταγγελιών που γίνονται από τους ναυτικούς (πρότυπο A5.2.2, παρ. 7). Βάσει της καταγγελίας, ο Επιθεωρητής του PSC μπορεί να αποφασίσει να πραγματοποιήσει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση, όπου η εργασιακές συνθήκες και οι συνθήκες διαβίωσης θεωρήθηκαν επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών.

Εάν ο Επιθεωρητής του PSC αποφασίζει να μην πραγματοποιήσει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση και η καταγγελία έχει γίνει από το ναυτικό όσον αφορά τη μεμονωμένη περίπτωση του/της, πρέπει να αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τον κανονισμό 5.2.2. Η επιθεώρηση που πραγματοποιείται ως απάντηση σε μια καταγγελία πρέπει γενικά να περιοριστεί στα θέματα στο πλαίσιο της καταγγελίας. Εντούτοις, όπως σημειώνεται στο πρότυπο A5.2.1, παρ. 3, οι πληροφορίες της καταγγελίας μπορούν να δημιουργήσουν στον επιθεωρητή τη σαφή θεώρηση ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο σκάφος δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης. Σε αυτή την περίπτωση, ο Επιθεωρητής του PSC μπορεί (ή πρέπει, στις περιπτώσεις που αναφέρονται ανωτέρω) να αποφασίσει να πραγματοποιήσει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Επιπλέον, όπου τα αποτελέσματα της έρευνας έρχονται σε σοβαρή αντίθεση με τις πληροφορίες που παρέχονται στα έγγραφα του πλοίου συμπεριλαμβανομένων αυτών που αφορούν την τρέχουσα συμμόρφωση στο μέρος II της ΔΣΝΕ, αυτό μπορεί να αποτελέσει απόδειξη ότι τα βασικά έγγραφα διατηρούνται ψευδώς, επιτρέποντας μια ακόμα πιο λεπτομερή επιθεώρηση.

Τέλος, στην περίπτωση που η διαδικασία καταγγελιών δεν μπορεί να επιλυθεί σε επίπεδο πλοίου και κράτους σημαίας, ο Επιθεωρητής του PSC πρέπει αμέσως να ειδοποιήσει το κράτος σημαίας, να προσκαλέσει έναν αντιπρόσωπο του κράτους σημαίας να είναι παρόν και να ζητήσει από το κράτος σημαίας να απαντήσει εντός μιας λογικής προθεσμίας (Πρότυπο A5.2.1, παρ. 6). Ο Επιθεωρητής πρέπει επίσης να ενημερώσει αμέσως τις αρμόδιες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,

Στην εκτέλεση των υποχρεώσεών τους, οι επιθεωρητές πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την υποχρέωση των λιμενικών αρχών κάτω από το πρότυπο A5.2.1, παρ. 8, για να καταβάλουν όλες τις πιθανές προσπάθειες να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου, και να πληρωθεί αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που υφίσταται εάν ένα πλοίο βρεθεί να τίθεται υπό κράτηση αδικαιολόγητα ή να καθυστερείται. Το φορτίο της απόδειξης σε κάθε περίπτωση είναι στον ενάγοντα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

### 3.1 Σημεία διαφοροποίησης MLC 2006

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας περιέχει ένα περιεκτικό σύνολο σφαιρικών προτύπων, βασισμένο σε εκείνα που βρίσκονται ήδη σε 68 ναυτεργατικά όργανα (Συνθήκες και συστάσεις), που υιοθετούνται από τον ILO από το 1920. Η νέα Συνθήκη φέρνει **σχεδόν όλα τα υπάρχοντα ναυτεργατικά όργανα μαζί σε μια ενιαία νέα Συνθήκη που χρησιμοποιεί ένα νέο τρόπο παρουσίασης**, όπου είναι απαραίτητο, **για να απεικονίσει τους σύγχρονους όρους και γλώσσα**. Η Συνθήκη "παγιώνει" το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο σχετικά με όλα αυτά τα θέματα. Οι Συνθήκες που εξετάζουν τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών αναθεωρήθηκαν πρόσφατα το 2003 (η Συνθήκη αριθ. 108 και 185) και δεν συμπεριλαμβάνονται στη νέα Συνθήκη. Επιπλέον, η Σύμβαση συνταξιοδοτικών συνθηκών των ναυτικών του 1946 (αριθ. 71) και η ελάχιστη Συνθήκη ηλικίας (ισοσταθμιστών και θερμαστές), 1921 (αριθ. 15), που δεν είναι πλέον σχετική με τον τομέα, δεν παγιώνεται. Γενικά, οι συμβάσεις που θεωρούνται απαρχαιωμένες ή που έχουν αντικατασταθεί από αντίστοιχες ισχύουσες συμβάσεις του ΔΝΟ παραλείπονται από την MLC.

Υπάρχουν διάφορα νέα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Σύμβασης όσον αφορά τον ILO. Ολόκληρη **μορφή και η δομή** της νέας Σύμβασης **διαφέρει από αυτήν των παραδοσιακών Συμβάσεων** του ILO. Αξίζει να σημειωθεί ότι κάποιες καινοτομίες είναι δανεισμένες από την εμπειρία του ΔΝΟ και κάποιες άλλες επιλύουν προβλήματα που σχετίζονται αποκλειστικά με τον ILO. Η MLC διαιρείται σε άρθρα, κανονισμούς, τίτλους, καθώς και σε προοίμιο και παραρτήματα. Στα άρθρα, εκτός από το να καθορίζεται το πλαίσιο που περιέχει τις βασικές αρχές και τα δικαιώματα εργασίας των ναυτικών, τίθενται και ζητήματα διαχειριστικής φύσεως, όπως είναι η έναρξη ισχύος, τροποποιήσεις καθώς και ορισμοί. Οι τίτλοι αποτελούνται από το ουσιαστικό περιεχόμενο που είναι οι κανονισμοί, τα πρότυπα (ο λεγόμενος Κώδικας Α) και τις οδηγίες (Κώδικας Β). Οι κανονισμοί θέτουν τους στόχους του κάθε τίτλου, που εφαρμόζονται με το τρόπο που περιγράφονται στον Κώδικα. Ο Κώδικας Α είναι υποχρεωτικός, που σημαίνει ότι η κάθε χώρα που επικυρώνει τη Σύμβαση αναμένεται να προβεί σε αλλαγές στην εθνική της νομοθεσία ώστε να είναι συμβατή με αυτήν.

Στους πέντε τίτλους, οι οποίοι έχουν αναλυθεί παραπάνω περιλαμβάνονται και οι ήδη υπάρχουσες 37 συμβάσεις ναυτικής εργασίας με τις συναφείς συστάσεις, και όπου χρειάζεται, αναθεωρούνται για να συμβαδίσουν με τις σημερινές ανάγκες.

**Ουσιαστική ισοδυναμία** είναι επιτρεπτή, έτσι ώστε όπου κρίνεται ότι η εθνική νομοθεσία παρέχει ισοδύναμη ή ανώτερη προστασία στους ναυτικούς να μην χρειάζεται αλλαγή. Ο Κώδικας Β είναι πιο λεπτομερής, αλλά αποσκοπεί μόνο στο να παρέχει καθοδήγηση στην εφαρμογή του Κώδικα Α και των κανονισμών και υπό αυτή την έννοια δεν είναι υποχρεωτικός. Έτσι, η Σύμβαση για τη ναυτική εργασία περιλαμβάνει δεσμευτικά νομικά πρότυπα, τα οποία όμως συνοδεύονται από **μη-υποχρεωτικές οδηγίες**. Ο Κώδικας Β συνιστά καινοτομία και είναι αποτέλεσμα της διαδικασίας διαπραγμάτευσης της Σύμβασης και διευκολύνει την ένταξη των συστάσεων και των ανεπαρκώς επικυρωμένων συμβάσεων χωρίς να δίνει σε αυτά τα μέσα ισχύ μεγαλύτερη από αυτήν που έχουν μέχρι σήμερα. Παγιώνονται και αναθεωρούνται 68 υπάρχουσες θαλάσσιες Συμβάσεις του ILO και οι συστάσεις υιοθετήθηκαν δεδομένου ότι οι χώρες που δεν επικυρώνουν τη νέα Σύμβαση, παραμένουν δεσμευμένες από τις προηγούμενες συμβάσεις που έχουν επικυρώσει.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η νέα Συνθήκη καθορίζει τα βασικά δικαιώματα των ναυτικών στην αξιοπρεπή εργασία με σταθερές δηλώσεις, αλλά αφήνει ένα σημαντικό **περιθώριο ευελιξίας** ως προς τον τρόπο με τον οποίο οι χώρες θα εφαρμόσουν αυτά τα πρότυπα στις εθνικές νομοθεσίες τους. Υπάρχουν δύο κύριες περιοχές για ευελιξία κατά την εφαρμογή: η μία είναι η δυνατότητα που δίνεται στα μέλη, όπου είναι απαραίτητο (βλ. άρθρο VI, παράγραφος 3), για την εφαρμογή του λεπτομερούς Α Μέρους του κώδικα μέσω της ουσιαστικής ισοδυναμίας (όπως ορίζεται στο άρθρο VI, παράγραφος 4). Η δεύτερη περιοχή ευελιξίας στην εφαρμογή παρέχεται από τη διατύπωση των υποχρεωτικών απαιτήσεων πολλών διατάξεων του Α Μέρους με ένα πιο γενικό τρόπο, αφήνοντας κατά αυτόν το τρόπο ένα ευρύτερο πεδίο διακριτικής ευχέρειας ως προς την ακριβή δράση που πρέπει να παρέχεται σε εθνικό επίπεδο. Σε αυτές τις περιπτώσεις, δίνεται καθοδήγηση σχετικά με την εφαρμογή στο προαιρετικό Β Μέρος του Κώδικα. Με τον τρόπο αυτό, τα μέλη που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση αυτή μπορούν να εξακριβώσουν το είδος της δράσης που θα μπορούσε να αναμένεται από αυτούς υπό από την αντίστοιχη γενική υποχρέωση στο μέρος Α, όπως επίσης και της δράσης που δεν θα είναι απαραίτητη.

Για παράδειγμα, σύμφωνα με το Πρότυπο A4.1 σε όλα τα πλοία πρέπει να υπάρχει άμεση πρόσβαση στα αναγκαία φάρμακα για την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και να "φέρουν ένα φαρμακείο". Η εκπλήρωση με καλή την πίστη αυτής της τελευταίας υποχρέωσης σαφώς και υποδηλώνει κάτι περισσότερο από απλά έχοντας ένα ντουλάπι με φάρμακα επί του πλοίου. Μια πιο ακριβής ένδειξη παρέχεται στην αντίστοιχη Οδηγία B4.1.1 έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα περιεχόμενα του φαρμακείου αποθηκεύονται, χρησιμοποιούνται και διατηρούνται σωστά.

Πολλές υπάρχουσες Συμβάσεις ναυτικής εργασίας έχουν ένα χαμηλό επίπεδο κύρωσης. Η νέα Συνθήκη έχει σχεδιαστεί συγκεκριμένα για να εξετάσει αυτό το πρόβλημα. Ένα σημαντικό εμπόδιο στην κύρωση των υπαρχουσών Συνθηκών ναυτικής εργασίας είναι η υπερβολική λεπτομέρεια σε πολλούς τομείς. Ο ILO δανείζεται στοιχεία από τον IMO και έτσι η Σύμβαση ακολουθεί μια «σιωπηρή διαδικασία τροποποίησης» προκειμένου να είναι δυνατή η ενημέρωση στα διάφορα θέματα των κανονισμών χωρίς να είναι απαραίτητη η πλήρη απαρτία της Διεθνούς Επιτροπής Εργασίας. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό, καθότι είναι δύσκολο να προβλεφθεί ο αντίκτυπος της σύμβασης όταν είναι μεγάλη και πολύπλοκη, όπως η συγκεκριμένη. Είναι πολύ πιθανόν να υπάρξουν αναθεωρήσεις και κάτι τέτοιο θα ήταν πολύ χρονοβόρο υπό τη συνηθισμένη διαδικασία του ILO. (K. Papadakis, 2008)

Σημαντική πρόβλεψη του ILO αποτελεί η **καθιέρωση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της δήλωσης ναυτικής εργασίας, που βεβαιώνουν την τήρηση των προδιαγραφών της Σύμβασης**. Αφού εξακριβωθεί δηλαδή ότι οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο τηρούν τους εθνικούς νόμους και τους κανονισμούς που απορρέουν από την Σύμβαση, θα χορηγείται ένα πιστοποιητικό από το κράτος του οποίου φέρουν τη σημαία, το οποίο θα βεβαιώνει ότι όλα είναι σύννομα. Σε αντίθετη περίπτωση, θα ενεργοποιούνται οι διαδικασίες ασφάλειας για την ταχεία εναρμόνιση του πλοίου και της πλοιοκτήτριας εταιρίας με τις επιταγές της Συμβάσεως και του νόμου. Οι διαδικασίες πιστοποίησης και επιβολής αντλούνται από την μέχρι τώρα εμπειρία του IMO και του PSC. Οι διατάξεις που αφορούν την επιθεώρηση από το κράτος σημαίας, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των "αναγνωρισμένων οργανισμών" βασίζεται στο υπάρχον σύστημα του ILO για την επιθεώρηση ναυτικής εργασίας όπως κατοχυρώνεται με τη Σύμβαση αρ. 178. Στον τίτλο 5, οι δυνητικές επιθεωρήσεις στα ξένα λιμάνια (Port State Control), βασίζονται

στις ήδη υπάρχουσες ναυτιλιακές συμβάσεις και συγκεκριμένα: στην Σύμβαση Αρ. 147 – Ελάχιστα πρότυπα για την Εμπορική Ναυτιλία (1976) και στις συμβάσεις που εγκρίθηκαν από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO ) και οι περιφερειακές συμφωνίες για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα (PARIS MOU). Ωστόσο, η MLC, 2006 βασίζεται στα παραπάνω πρότυπα και συμφωνίες προκειμένου να αναπτύξει μια πιο αποτελεσματική προσέγγιση σε αυτά τα σημαντικά ζητήματα, συμβαδίζοντας πάντα με τις άλλες διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις που καθιερώνουν πρότυπα ποιότητας για τη ναυτιλία σε σχέση με ζητήματα όπως η ασφάλεια των πλοίων και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ένα από τα πιο καινοτόμα στοιχεία της Νέας Σύμβασης, όσον αφορά τις συμβάσεις του ILO είναι η πιστοποίηση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων.

Πολύ σημαντική για την επιρροή της MLC αποτελεί η αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», η οποία υπάρχει και σε συμβάσεις του IMO και η οποία διασφαλίζει ότι οι λιμενικές αρχές μπορούν να παρακολουθούν τη συμμόρφωση των πλοίων με σημαίες ευκαρίας, έτσι ώστε οι σημαίες των κρατών να έχουν ένα κίνητρο να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τη Σύμβαση έτσι ώστε να μην χαρακτηριστούν από τους επιθεωρητές του PSC ως προβληματικές.

Υπάρχουν μερικά νέα θέματα, ιδίως στον τομέα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας για να ανταποκρίνονται στα σύγχρονα προβλήματα, όπως οι επιπτώσεις του θορύβου και των κραδασμών στους εργαζόμενους ή άλλους κινδύνους στο χώρο εργασίας, αλλά σε γενικές γραμμές η Σύμβαση αποσκοπεί να διατηρήσει τα πρότυπα για τα σημερινά μέσα στο σημερινό τους επίπεδο, αφήνοντας σε κάθε χώρα μια μεγαλύτερη ευχέρεια στη διαμόρφωση της εθνικής τους νομοθεσίας για την ίδρυση αυτού του επιπέδου προστασίας.

Από τα περίπου 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι που εργάζονται σε πλοία σε όλο τον κόσμο, πολλοί μέχρι τώρα, δεν είχαν σαφώς ταξινομηθεί ως «ναυτικοί». Εκείνοι που εργάζονται σε πλοία, αλλά δεν ασχολούνται με την πλοήγηση ή τη λειτουργία του πλοίου, όπως το π.χ. είναι το προσωπικό σε επιβατηγά πλοία, γενικά είχαν εξαιρεθεί από τον ορισμό του "ναυτικού". Αυτό θα αλλάξει με την MLC. Σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση, ως ναυτικοί ορίζονται τα άτομα που απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή εργάζονται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα σε πλοία τα οποία

καλύπτονται από την MLC. Στα πλοία αυτά περιλαμβάνονται όλα τα πλοία που συνήθως ασχολούνται σε εμπορικές δραστηριότητες (συμπεριλαμβανομένων των θαλαμηγών), εκτός από τα πλοία που κυκλοφορούν αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή σε ύδατα εντός ή πλησίον, προστατευομένων υδάτων ή ζωνών όπου εφαρμόζονται λιμενικοί κανονισμοί, και τα πλοία που ασχολούνται με την αλιεία ή παρόμοιες δραστηριότητες ή πλοία με παραδοσιακή κατασκευή, όπως τα καΐκια.

### 3.2 Πώς η σύμβαση θα βελτιώσει προβλήματα που σχετίζονται με ναυτική εργασία

Ο ναυτιλιακός τομέας είναι ιδιαίτερα απαιτητικός. Παρά τις σημαντικές κατακτήσεις που έχουν επιτευχθεί σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο από τις συνδικαλιστικές ενώσεις και τους διεθνείς οργανισμούς υπάρχουν αρκετά ζητήματα που χρήζουν αντιμετώπισης. Τα **σημαντικότερα προβλήματα που σχετίζονται με τη φύση της ναυτικής εργασίας** στο πλοίο είναι τα εξής:

- Κόπωση
- Ανεπαρκείς ώρες/ή και κακή ποιότητα ύπνου
- Αίσθημα απομόνωσης
- Κακή διατροφή
- Άγχος και πίεση
- Σωματική και ψυχολογική κούραση από τους μη εργονομικούς χώρους εργασίας
- Ρουτίνα από την επανάληψη εργασιών και έλλειψη δημιουργικών δραστηριοτήτων στον ελεύθερο χρόνο

Το σοβαρότερο πρόβλημα της ναυτικής εργασίας είναι η **κόπωση (seafarers fatigue)**. Θεωρείται ως ένας σημαντικός παράγοντας για πολλά περιστατικά στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Για να ελαχιστοποιηθεί η κόπωση, η νομοθεσία που αφορά τα ωράρια ανάπαυσης των ναυτικών έχει τεθεί σε ισχύ εδώ και πολλά χρόνια και

παρακολουθείται και ελέγχεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους σημαίας και ενισχύεται μέσω των διαδικασιών ελέγχου του κράτους λιμένος. Ωστόσο, στο σύνολο τους τα μέτρα επιβολής, σε γενικές γραμμές ήταν αναποτελεσματικά. Παρά το γεγονός ότι η νομοθεσία έχει τεθεί σε ισχύ εδώ και αρκετό καιρό, οι σχετικές κανονιστικές διατάξεις υπόκεινται σε ποικίλες ερμηνείες από τις επιμέρους διοικήσεις, με αποτέλεσμα να υπάρχουν διαφορετικές απαιτήσεις για πλοία που λειτουργούν υπό διαφορετικές σημαίες. Με την έναρξη ισχύος των τροποποιήσεων της Μανίλα (2010) της σύμβασης STCW και της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2006), αναμένεται ότι οι διαδικασίες ελέγχου από το PSC θα αυξηθούν ώστε να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις. Υπάρχει βέβαια ο κίνδυνος να υπάρξουν αποκλίσεις στην ερμηνεία των κανονισμών από τα διάφορα PSC και σημειωθούν περισσότερες ανεπάρκειες και πλοία υπό κράτηση.

Υπάρχουν πολλές αιτίες για την κόπωση των ναυτικών η οποία αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα που σχετίζονται με την εργασία πάνω στα σύγχρονα πλοία. Η διεθνής νομοθεσία, όσον αφορά τις ώρες εργασίας είναι αρκετά αντιφατική μεταξύ των διαφόρων οργανισμών. Για παράδειγμα η STCW αποδέχεται την εργασία των ναυτικών να φτάνει τις 98 ώρες την εβδομάδα, ενώ η Ευρωπαϊκή οδηγία προτείνει 48 ώρες την εβδομάδα.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (2006), όλα τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν έναν επαρκή αριθμό ναυτικών, ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία τους. Ωστόσο, την τελευταία δεκαετία ο αριθμός των πληρωμάτων πάνω στο πλοίο έχει μειωθεί αξιοσημείωτα. Όμως η μείωση των επιπέδων ασφαλούς επάνδρωσης οδηγεί σε μειωμένη ασφάλεια και αυξάνει το ρίσκο των ατυχημάτων που απειλούν την ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και έχουν οικονομικές συνέπειες. Παράλληλα, οι υψηλές εργασιακές απαιτήσεις και οι πολλές ώρες εργασίας συνήθως και στις δύο βάρδιες έχουν ως αποτέλεσμα την κόπωση. Με βάση έρευνα που έχει διεξάγει το πανεπιστήμιο του Cardiff, το 50% των ναυτικών δηλώνει πώς οι ώρες εργασίας τους φθάνουν τις 85 σε εβδομαδιαία βάση. Επιπλέον, δηλώνουν ότι η ναυτική εργασία έχει γίνει πιο απαιτητική τα τελευταία χρόνια προκαλώντας τους άγχος και πιστεύουν πώς αυτό τους θέτει σε κίνδυνο<sup>12</sup>. Πράγματι, τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν πως υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των ατυχημάτων και μια σειρά άλλων παραγόντων που συνδέονται άμεσα με την κούραση όπως, η

βραδινή βάρδια επιφυλακής, τα χαμηλά επίπεδα επάνδρωσης του πλοίου και τα μειωμένα αντανεκλαστικά που μπορούν να επέλθουν από την κούραση και την έλλειψη ύπνου. Η διάρκεια και η ποιότητα του ύπνου είναι εξίσου σημαντικά. Οι απαιτήσεις ύπνου και οι συνήθειες διαφέρουν από άνθρωπο σε άνθρωπο αλλά καθένας έχει δικαίωμα σε αδιάσπαστες περιόδους ανάπαυσης. Σύμφωνα με την MLC, οι ανώτατες ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες ανά ημέρα και τις 72 ώρες την εβδομάδα. Περιβαλλοντικοί παράγοντες, όπως είναι ο θόρυβος, η δόνηση και οι δυσμενείς καιρικές συνθήκες επίσης διαταράσσουν την ποιότητα του ύπνου.

Ειδικότερα, η νέα Σύμβαση προβλέπει τα εξής:

- Βασίζεται στην αρχή της μιας κανονικής εργάσιμης ημέρας οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες
- Ισχύει για όλους τους ναυτικούς στο πλοίο
- Ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες σε διάστημα 24 ωρών και 72 ώρες μέσα σε περίοδο 7 ημερών, ή διαφορετικά οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερες από 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και λιγότερες από 77 ώρες, σε οποιαδήποτε χρονική περίοδο 7 ημερών
- Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να χωρίζονται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία εκ των οποίων είναι να είναι τουλάχιστον 6 ώρες. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης, δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες
- Οι διάφορες ασκήσεις που αφορούν την ασφάλεια πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο που να ελαχιστοποιεί τη διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης
- Στους ναυτικούς που είναι σε εφημερία θα πρέπει να τους παρέχεται επαρκής αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης, εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσής τους διαταράσσεται από κλήσεις
- Τα προγράμματα βάρδιων επιφυλακής απαιτείται να αναρτώνται και πρέπει να κρατούνται τα αρχεία των καθημερινών ωρών ανάπαυσης του κάθε ναυτικού ξεχωριστά

Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί είναι η **απομόνωση**. Τα τελευταία χρόνια η ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας έχει συμβάλλει στην αύξηση του φόρτου εργασίας. Τα πλοία, λόγω αυξημένων απαιτήσεων, μειώνουν τη παραμονή τους στα λιμάνια και συνεπώς ελαχιστοποιούνται οι κοινωνικές επαφές των πληρωμάτων. Παράλληλα, η πρόσβαση των ναυτικών στις περιοχές δίπλα από τα πλοία έχει απαγορευτεί εδώ και μερικά χρόνια, όταν τέθηκε σε ισχύ το 2004 ο Κώδικας ISPS (International Ship and Port Facility Security Code) ως αποτρεπτικό μέτρο ενάντια στα διάφορα περιστατικά που επηρεάζουν αρνητικά την ασφαλεία των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων. Πλέον παρακολουθείται και ελέγχεται τόσο η πρόσβαση φορτίων όσο και ανθρώπων και γι' αυτό πολλοί ναυτικοί δεν κάνουν τη προσπάθεια να βγούν στη ξηρά και να μείνουν σε κοινωνικές υποδομές οι οποίες είναι συνήθως πολύ μακριά από το σημείο επιβίβασης του πλοίου.

Δημογραφικά, οι ναυτικοί βρίσκονται ανάμεσα στις πιο απομονωμένες ομάδες εργασίας, και αυτό οφείλεται και στο γεγονός ότι δεν είναι πάντα εύκολη η πρόσβαση σε ιατρική φροντίδα. Επίσης, οι ναυτικοί αποχωρίζονται για μεγάλα χρονικά διαστήματα την οικογένεια και τη πατρίδα τους. Εξαιτίας των υψηλών απαιτήσεων του ναυτικού επαγγέλματος και της αγοράς εργασίας που είναι ανταγωνιστική, πολλοί ναυτικοί αναζητούν ιατρική και ψυχολογική υποστήριξη. Στις χειρότερες περιπτώσεις, η ισχυρή απομόνωση μπορεί να οδηγήσει σε απελπισία, κατάθλιψη ακόμα και αυτοκτονία.

Μέτρα που προτείνονται για να μειωθεί η απομόνωση των ναυτικών είναι η βελτίωση των τηλεπικοινωνιών με τη ξηρά (σε λογικές χρεώσεις, με εγγυημένη ασφάλεια των προσωπικών δεδομένων και ελεύθερη πρόσβαση σε όλες τις βαθμίδες) και η προαγωγή των κοινωνικών επαφών τόσο στο πλοίο, όσο και στο λιμάνι. Επιπρόσθετα προς αυτήν τη κατεύθυνση, πρέπει να γίνει μια μεγάλη προσπάθεια για να διευκολυνθεί η πρόσβαση των ναυτικών σε εγκαταστάσεις πρόνοιας.

Η MLC με τον Κανονισμό 4.4 διατυπώνει τα προαπαιτούμενα και δίνει οδηγίες στα κράτη μέλη για να εξασφαλιστεί η πρόσβαση των ναυτικών σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες που αφορούν την ευημερία και την υγεία τους. Έτσι, κάθε κράτος μέλος οφείλει να διασφαλίζει ότι οι εγκαταστάσεις αυτές -όπου υφίστανται- είναι προσβάσιμες και διαθέσιμες σε όλους τους ναυτικούς που



αναζητούν τη παροχή ιατρικής φροντίδας, πληροφοριών και ψυχαγωγίας. Στις οδηγίες της Σύμβασης περιλαμβάνονται και θέματα χρηματοδότησης και προώθησης των δημιουργικών εγκαταστάσεων. Θα πρέπει να παρέχονται είτε από το δημόσιο, είτε από τις οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών με συλλογικές συμβάσεις ή άλλες συμφωνίες, είτε από εθελοντικές οργανώσεις. Επίσης, θα πρέπει οι εγκαταστάσεις αυτές να δημιουργούνται δίπλα στα λιμάνια και να περιλαμβάνουν χώρους συνάντησης και αναψυχής, κλειστές ή υπαίθριες εγκαταστάσεις για αθλητικές δραστηριότητες και χώρους για εκπαιδευτικούς, θρησκευτικούς σκοπούς και για προσωπική καθοδήγηση.

Η συμβολή της ναυτικής εργασίας στην αποδοτική εκμετάλλευση του πλοίου και κατά συνέπεια στην απόδοση της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι μέγιστη, διότι τόσο η ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου όσο και η εκπλήρωση του ταξιδιού εξαρτώνται από τη ναυτική εμπειρία του πληρώματος, από την αφοσίωση τους στο καθήκον και την ευσυνηδεισία. Η αποδοτική εργασία του πληρώματος και η αποτελεσματική συντήρηση του πλοίου είναι οι βασικοί εκείνοι συντελεστές, που το προστατεύουν από συνήθεις φθορές και ζημιές και περιορίζουν τις επισκευές του, επιμηκύνοντας τη διάρκεια ζωής του.<sup>10</sup>

Τα τελευταία χρόνια τα ποσοστά καταστροφών και ατυχημάτων στη ναυτιλία έχουν μειωθεί αισθητά. Σύμφωνα με μία έρευνα για τα θανατηφόρα εργατικά ατυχήματα πάνω στο πλοίο στην εμπορική ναυτιλία του Ηνωμένου Βασιλείου από το 1919 έως το 2005, βρέθηκαν σημαντικές μειώσεις στα ποσοστά θανάτων με το πέρασμα του χρόνου. Αυτή η τάση επιβεβαιώθηκε και από άλλες έρευνες.<sup>11</sup> Κύριες αιτίες των θανατηφόρων ατυχημάτων που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία αποτελούν ο τραχύς καιρός, η ανεπαρκής ενημέρωση σε θέματα ασφάλειας, η έλλειψη ή μη χρήση προσωπικών προστατευτικών συσκευών και η απειρία. Στατιστικές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού αποκαλύπτουν ότι το 80% των ατυχημάτων στα πλοία που μεταφέρουν φορτία οφείλονται στον ανθρώπινο παράγοντα. Ως προς αυτήν την κατεύθυνση της μείωσης των ναυτικών ατυχημάτων

<sup>10</sup> Γ.Π. Βλάχος, Εμ. Νικολαΐδης, Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης, Εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 1999

<sup>11</sup> Marcus Oldenburg, Xaver Baur, Clara Schlaich, Occupational Risks and Challenges of Seafaring, Journal of Occupational Health, 2010, σσ..249-256

έχουν συμβάλλει οι διεθνείς οργανισμοί με τα νομοθετικά μέτρα που θεσπίζουν και περιλαμβάνουν:

- την εκπαίδευση και καθοδήγηση των ναυτικών στην υιοθέτηση ασφαλούς συμπεριφοράς πάνω στο πλοίο, π.χ. με τα επαναληπτικά μαθήματα ιατρικής
- την περιεκτική πληροφόρηση στο πλοίο ώστε να εξυψωθεί η ευαισθητοποίηση σε θέματα που αφορούν την ασφαλή χρήση προστατευτικών συσκευών
- την εντατική εκπαίδευση στο πλοίο στην επίσημη γλώσσα (αγγλική συνήθως)

Η MLC 2006, θέλοντας να ενισχύσει και να συμπληρώσει τους άλλους διεθνείς κανονισμούς στο τομέα αυτό, προβλέπει στον Κανονισμό 1.3 παρ. 2 ότι σε κανένα ναυτικό δεν θα επιτρέπεται η εργασία στο πλοίο στην περίπτωση που δεν έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την εκπαίδευση για την ασφάλεια πάνω στο πλοίο. Επίσης, στον Τίτλο 4 παρατίθενται οι απαιτήσεις της Σύμβασης που έχουν ως σκοπό την προστασία της υγείας των ναυτικών και την διασφάλιση της γρήγορης και άμεσης πρόσβασης τους σε ιατρική βοήθεια τόσο στην ξηρά όσο και στην θάλασσα. Μία από τις προβλέψεις είναι ότι όλα τα πλοία θα πρέπει να διαθέτουν στηθοσκόπιο, ιατρικό εξοπλισμό και ιατρικό οδηγό. Πλοία στα οποία είναι δυνατή μέσα σε 8 ώρες η προσέγγιση σε νοσοκομεία, θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον ένα ναυτικό που θα έχει λάβει την ιατρική εκπαίδευση για πρώτες βοήθειες, όπως απαιτείται και από την SCTW. Οδηγίες, σύμφωνα με την MLC, θα πρέπει να δίνονται και στην περίπτωση που το φορτίο χαρακτηρίζεται ως επικίνδυνο, ώστε να ακολουθούνται από το πλήρωμα οι σωστές διαδικασίες και να χρησιμοποιούνται οι προστατευτικές συσκευές και τα αντίστοιχα αντίδοτα να είναι διαθέσιμα στους ναυτικούς.

### **3.3. Η Νέα Ναυτική Σύμβαση και οι Νέες Υποχρεώσεις για τους Πλοιοκτήτες**

Η Νέα Ναυτική Σύμβαση MLC 2006 αντιπροσωπεύει μια επαναστατική αλλαγή στους κανονισμούς που αφορούν στους όρους απασχόλησης και τις συνθήκες

εργασίας για τους ναυτικούς και πλοιοκτήτες. Σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζει η Νέα Σύμβαση οι πλοιοκτήτες και οι ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει να αρχίσουν να λαμβάνουν μέτρα για να εξασφαλίσουν ότι δεν θα είναι απροετοίμαστοι όταν η MLC τεθεί σε ισχύ.

Η Νέα Σύμβαση MLC 2006 έχει και σημαντικά πλεονεκτήματα για τους πλοιοκτήτες. Τα σημαντικότερα εξ αυτών είναι:

- Ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για να εξασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός και να περιθωριοποιηθεί τα πλοία που λειτουργούν με υποβαθμισμένα ναυτιλιακά πρότυπα.
- Εισαγωγή συστήματος πιστοποίησης μέσα από την ύπαρξη ενός πιστοποιητικού το οποίο συνιστά στο πλαίσιο ελέγχου κράτους λιμένα *prima facie* απόδειξη ότι ένα πλοίο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.<sup>12</sup>
- Δημιουργεί μια πιο κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία μέσα από την επιβολή συγκεκριμένων προτύπων
- Δημιουργεί τις συνθήκες που οδηγού σε ένα καλύτερα προστατευμένο και πιο αποτελεσματικό ναυτεργατικό δυναμικό.
- Συμβάλλει στην διασφάλιση ενός περιβάλλοντος ασφαλούς λειτουργίας για τα πλοία με λιγότερα εμπόδια και καθυστερήσεις στα λιμάνια
- Περιέχει τα ελάχιστα πρότυπα που είναι σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική της βιομηχανίας και θα πρέπει εύκολα να υλοποιηθούν από τους περισσότερους πλοιοκτήτες.<sup>13</sup>

Ωστόσο η Σύμβαση επιδιώκει να λύσει και σημαντικά προβλήματα τα οποία αφορούν τη ναυτική εργασία και σχετίζονται με τους πλοιοκτήτη και την ελλειπή τήρηση των υφιστάμενων κανονισμών όπως και την κάλυψη των υφιστάμενων κενών. Τα νέα μέτρα τα οποία απαιτούνται να ληφθούν από τους πλοιοκτήτες απαιτούν την εξασφάλιση ενός ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος για τους

<sup>12</sup> Iliana Christodoulou-Varotsi, Dmitry A. Pentsov, *Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers*, Springer, 2007, σ. 321.

<sup>13</sup> Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Πλεονεκτήματα της Σύμβασης, Ανάκτηση από <http://www.hcg.gr/node/5540>

ναυτικούς επάνω σε ένα πλοίο, αλλά και απαγορεύουν την απασχόληση και εργασία επάνω στο πλοίο οποιουδήποτε ατόμου κάτω των 16 ετών.

Παράλληλα θα πρέπει να ληφθούν μέτρα τα οποία να μην επιτρέπουν να εργαστεί σε πλοίο ναυτικός ο οποίος δεν θα πληροί τις ιατρικές προϋποθέσεις οι οποίες απαιτούνται για την αποτελεσματική τέλεση των καθηκόντων του ή δεν θα έχει την απαιτούμενη εκπαίδευση η οποία απαιτείται από τα καθήκοντα της εργασίας του. Παράλληλα θα πρέπει κάθε εργαζόμενος σε πλοίο να έχει ολοκληρώσει και την απαιτούμενη εκπαίδευση σε θέματα προσωπικής ασφάλειας για όσο διάστημα παραμείνει εν πλω. Ειδικότερα η Σύμβαση όταν θα τεθεί σε ισχύ θα επιβάλλει σε όλα τα νέα πλοία των οποίων η σημαία ανήκει σε κράτος που έχει επικυρώσει την ΝΣΕ, η κατασκευή τους να είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές που τίθενται στη Σύμβαση. Σύμφωνα με τον Κανονισμό 3.1 σε αυτό τον τομέα κατά την επιθεώρηση θα εξεταστούν ειδικές προδιαγραφές όπως

1. το μέγεθος των δωματίων και άλλων χώρων φιλοξενίας
2. Ο εξαερισμός και η θέρμανση
3. Τα επίπεδα θορύβου και άλλοι περιβαλλοντικοί παράγοντες
4. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής
5. Ο φωτισμός
6. Ιατρικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες.

Παράλληλα οι πλοιοκτήτες σύμφωνα με το καθεστώς που επιβάλλει η Νέα Σύμβαση οφείλουν να παρέχουν ίσους όρους εργασίας σε όλους τους απασχολούμενους ναυτικούς. Ειδικότερα ο όρος αυτός περιλαμβάνει την υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει συμβάσεις εργασίας οι οποίες προβλέπουν και εξασφαλίζουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας αλλά και διαμονής για τους απασχολούμενους ναυτικούς πάνω στο πλοίο και οι οποίες θα έχουν την υπογραφή του ναυτικού και του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου των Πλοιοκτητών. Οι μηνιαίες αποδοχές των ναυτικών θα πρέπει να καταβάλλονται υποχρεωτικά από τους πλοιοκτήτες σύμφωνα με τα συμφωνημένα στις συμβάσεις εργασίας των απασχολούμενων ναυτικών αλλά και σύμφωνα με τις διατάξεις ισχυουσών

συλλογικών συμβάσεων ενώ οφείλουν να εξασφαλίζουν επίσης στους ναυτικούς τη δυνατότητα να αποστέλλουν στις οικογένειές τους τις αποδοχές τους.

Το ύψος του κατώτατου μισθού για τους Ναυτικούς θα υπολογίζεται με βάση τον καθορισμένο τρόπο υπολογισμού, ο οποίος αναδιαμορφώνεται περιοδικά μετά από διαβούλευση των Πλοιοκτητών, οι οποίοι εκπροσωπούνται από την Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (International Shipping Federation (ISF)), των Ναυτικών οι οποίοι εκπροσωπούνται από την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) στο πλαίσιο της διμερούς Ενοποιημένης Ναυτιλιακής Επιτροπής.

Οι υποχρεώσεις των Πλοιοκτητών στον τομέα της εργασίας γίνονται αυστηρότερες καθώς εισέρχονται νέοι κανονισμοί σχετικά με τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την κατανομή των υποχρεωτικών ωρών ανάπαυσης. Ειδικότερα υφίσταται η Σύμβαση καθιερώνει ως μέγιστη διάρκεια εργασίας τις 14 ώρες σε μία εικοσιτετράωρη περίοδο και 72 ώρες σε μία περίοδο επτά ημερών και επιβάλλει αυστηρές ρυθμίσεις σχετικά με τις ώρες ανάπαυσης τις οποίες πρέπει οι πλοιοκτήτες να τηρούν. Παράλληλα οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να αποζημιώνουν τους ναυτικούς σε περιπτώσεις αδιαθεσίας, τραυματισμού, πτώχευσης ή πώλησης του πλοίου, όπως και σε περιπτώσεις βύθισής του.

Οι πλοιοκτήτες παράλληλα έχουν την υποχρέωση να παρέχουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς επί των πλοίων, σύμφωνα με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις σχετικά με τα καταλύματα και τις εγκαταστάσεις αναψυχής, όπως η ικανοποιητική θέρμανσης, συνθηκών αερισμού, εγκαταστάσεων υγιεινής και φωτισμού και διαμονή σε νοσοκομείο. Οι συνθήκες επί των πλοίων θα πρέπει με άλλα λόγια όπως επιτάσσει η Σύμβαση να εξασφαλίσουν την προαγωγή της υγείας των ναυτικών και την ευημερία τους. Επιπρόσθετα έχουν την υποχρέωση να παρέχουν στους ναυτικούς πρόσβαση σε καλής ποιότητας τρόφιμα και πόσιμο νερό ενώ στον σχεδιασμό της σίτισης των ναυτικών θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και οι απαιτήσεις που προέρχονται από διαφορετικές πολιτιστικές και θρησκευτικές πεποιθήσεις. Τέλος, οι πλοιοκτήτες είναι ασχολημένοι να προσλαμβάνουν και απασχολούν μάγειρες στα πλοία τους, οι οποίοι να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι και καταρτισμένοι σχετικά με την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Επίσης στις βασικές υποχρεώσεις των πλοιοκτητών σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση είναι η εξασφάλιση της προστασίας της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης και της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών. Εξαιρετικά σημαντική υποχρέωση για τους πλοιοκτήτες είναι η εξασφάλιση της πρόσβασης για τους ναυτικούς σε άμεση αλλά και την προσήκουσα ιατρική περίθαλψη κατά τη διάρκεια της εργασίας τους στο πλοίο όπως και την μεταφορά των ναυτικών στη στεριά εφόσον αυτό κριθεί απαραίτητο. Παράλληλα όπως επιβάλλει η νέα Σύμβαση ο πλοιοκτήτης έχει την υποχρέωση της οικονομικής συνδρομής προς τους ναυτικούς σε περιπτώσεις ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου εάν λάβουν χώρα ενόσω εργάζονται στο πλαίσιο της εργασίας τους. Είναι πλέον στην ευθύνη των πλοιοκτητών να αναπτύξουν την υιοθέτηση και αποτελεσματική εφαρμογή και προώθηση της επαγγελματικής ασφάλειας των ναυτικών, των κατάλληλων πολιτικών και προγραμμάτων υγείας για τα πλοία, τα οποία πρέπει να στοχεύουν στην πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών. Κάθε κράτος- μέλος της Σύμβασης από την άλλη εξασφαλίζει πως οι εγκαταστάσεις υγείας του θα είναι διαθέσιμες για τους ναυτικούς, οι ανεξαρτήτως εθνικότητας, φυλής, χρώματος, φύλου, θρησκείας, πολιτικών πεποιθήσεων ή κοινωνικής προέλευσης, και ανεξαρτήτως του κράτους της σημαίας του το πλοίο στο οποίο απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή την εργασία.

Ο Κανονισμός 4.2<sup>14</sup> αναφέρεται στην ευθύνη του πλοιοκτήτη και σύμφωνα με τη Σύμβαση έχει ως στόχο να εξασφαλίσει πως οι ναυτικοί απολαμβάνουν το απαραίτητο επίπεδο οικονομικής προστασίας σε περιπτώσεις ασθένειας, τραυματισμού, ή θανάτου τα οποία σχετίζονται με την εκτέλεση των καθηκόντων της εργασίας τους. Σε κάθε αντίστοιχη περίπτωση σύμφωνα με τη Σύμβαση οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι για οποιαδήποτε υποχρέωση Σύμφωνα με τη Σύμβαση οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να καλύψουν κάθε δαπάνη η οποία σχετίζεται με την υγεία και την περίθαλψη των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία τους. Ειδικότερα σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση η ευθύνη των πλοιοκτητών επεκτείνεται στους παρακάτω τομείς:

1. Παροχή πλήρους οικονομικής κάλυψης σε ναυτικούς οι οποίοι έχουν τραυματιστεί ή είναι ασθενείς μέχρι να επαναπατριστούν

---

<sup>14</sup> Philip Gibson, Alexis Papathanassis, Petra Milde, Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Springer, 2011, σ.216.

2. Παροχή οικονομικής αποζημίωσης σε περιπτώσεις θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας, τα οποία έχουν προέλθει από εργατικό ατύχημα, ασθένεια ή άλλο κίνδυνο κατά την εργασία τους στο πλοίο

3. Κάλυψη οικονομικού κόστους κηδείας ναυτικού του οποίου ο θάνατος προήλθε είτε επί του πλοίου είτε στην ακτή κατά την περίοδο απασχόλησής του από τον πλοιοκτήτη

4. Πληρωμή των μισθών μερικώς ή ολικώς ναυτικού ο οποίος έχει επαναπατριστεί ή αποβιβαστεί την ξηρά μέχρι την ανάρρωσή τους, για μία περίοδο η οποία δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 16 μηνών.

5. Πληρωμή μισθών από τον πλοιοκτήτη όταν η ασθένεια ή ο τραυματισμός του ναυτικού έχει ως αποτέλεσμα την πρόκληση ανικανότητας για εργασία, σε περίπτωση βύθισης ή απώλειας του πλοίου.<sup>15</sup>

Οι πλοιοκτήτες σύμφωνα με τη Νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας οφείλουν να εξασφαλίσουν την απαραίτητη πιστοποίηση όπως προβλέπεται από την MLC 2006 για κάθε πλοίο ξεχωριστά το οποίο εμπίπτει στις παρακάτω προϋποθέσεις:

1. Πλοία με ακαθάριστη χωρητικότητα 500 τόνων και άνω, τα οποία συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια

2. Πλοία με ακαθάριστη χωρητικότητα 500 τόνων και άνω τα οποία όμως έχουν σημαία κράτους το οποίο έχει επικυρώσει την Νέα Σύμβαση, και τα οποία πραγματοποιούν ταξίδια μεταξύ ενός ή περισσότερων λιμένων σε μία άλλη χώρα.<sup>16</sup>

Ισχύει παράλληλα πως πλοία τα οποία προέρχονται από κράτη τα οποία δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση, δεν έχουν θα ευνοϊκότερη υπό την έννοια της λιγότερο αυστηρότερης επιθεώρησης, μέτρο το οποίο ουσιαστικά αποτελεί μία προειδοποίηση προς όσους πλοιοκτήτες επιθυμούν με αυτό τον τρόπο να μην εφαρμόσουν τα πρότυπα που εισάγει η Σύμβαση. Με αυτό τον τρόπο ουσιαστικά αποτρέπονται οι πλοιοκτήτες από το να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους με

<sup>15</sup> Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, ΦΕΚ -Α-179-2012, Ανάκτηση από <http://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-179-2012-%CF%83%CE%B5%CE%BB-155.html>

<sup>16</sup> Jan Orbie, Lisa Tortell, The European Union and the Social Dimension of Globalization: How the Eu Influences the World, Routledge, 2008, σ. 115

στόχο να αποφύγουν το κόστος της οργάνωσης και της υλοποίησης όσων προβλέπει η Σύμβαση σχετικά με την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Για να ανταποκριθούν στα ζητούμενα της Νέας Σύμβασης οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να προχωρήσουν στα εξής βήματα:

1. Να προχωρήσουν σε μία ανάλυση χάσματος σχετικά με τις υφιστάμενες συνθήκες και τις πολιτικές της εταιρείας τους, με στόχο να εξακριβωθεί κατά πόσο ανταποκρίνονται στα νέα ζητούμενα.
2. Εφόσον εντοπιστούν περιοχές για τις οποίες υπάρχει ανησυχία, θα πρέπει να επισημανθούν και να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις
3. Αποστολή επίσημης αίτησης σχετικά με την έκδοση της φόρμας DMLC Μέρους I προς την επίσημη αρχή. Η αίτηση θα πρέπει να περιλαμβάνει :

A. Όνομα Σκάφους

B. Αριθμό IMO

Γ. Ακαθάριστη χωρητικότητα

4. Εφόσον παραληφθεί το Μέρος I της DMLC και παραλειφθεί από τον πλοιοκτήτη, τότε θα πρέπει να ετοιμαστεί το Μέρος II από τον ίδιο ή από τη διαχειρίστρια εταιρεία για να ληφθεί η τελική πιστοποίηση και να ξεκινήσουν οι διαδικασίες επιθεώρησης.<sup>17</sup>

5. Εφόσον ολοκληρωθούν τα Μέρη I και II της DMLC, προσδιορίζεται η επιθεώρηση του σκάφους από την αρμόδια αρχή και εφόσον δεν βρεθούν παρατυπίες ή παραλείψεις εκδίδεται το πιστοποιητικό.<sup>18</sup>

Βασική νέα υποχρέωση για τους πλοιοκτήτες είναι πως κάθε πλοίο θα πρέπει να διαθέτει ανάμεσα στα έγγραφά του:

<sup>17</sup> ILO, Guidelines for Port State Control Officers Carrying Out Inspections Under the Maritime Labour Convention, 2009.

<sup>18</sup> Marine Safety Advisory NO. 51-12, Republic of the Marshall Islands, Ανάκτηση από [http://www.register-iri.com/forms/upload/MSAdvisory\\_51-12.pdf](http://www.register-iri.com/forms/upload/MSAdvisory_51-12.pdf)



1. Αντίγραφο της νέας Σύμβασης Ναυτιλιακής Εργασίας,
2. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας<sup>19</sup> και
3. Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (DMLC).

Αναλυτικότερα η Σύμβαση ορίζει τις διεθνείς ελάχιστες απαιτήσεις για τις συνθήκες εργασίας, οι οποίες θα επικυρωθούν μέσω των επιθεωρήσεων στα πλοία. Πάνω στο πλοίο πρέπει να βρίσκεται ένα αντίγραφο της σύμβασης και να είναι αναρτημένα στην αγγλική γλώσσα ένα Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μια συμπληρωματική Δήλωση Συμμόρφωσης (DMLC). Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας αποτελεί την αρχική απόδειξη για την Λιμενική Αρχή ότι ο πλοιοκτήτης έχει συμμορφωθεί προς τις απαιτήσεις της σύμβασης. Τα πλοία που δεν διαθέτουν το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας θα υπόκεινται σε μεγαλύτερο έλεγχο από τις λιμενικές αρχές. Τέλος και τα τρία ανωτέρω έγγραφα πρέπει να είναι στα αγγλικά ενώ μπορούν να είναι διαθέσιμα και σε άλλες γλώσσες.

Ειδικότερα για την Ελλάδα η σχετική Εγκύκλιος MLC/01/2013/02-08-13 ορίζει πως τα υπό ελληνική σημαία πλοία ολικής χωρητικότητας 500 και άνω που εκτελούν διεθνείς πλόες ή που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων σε άλλη χώρα, οφείλουν να συμμορφώνονται και να επιθεωρούνται σύμφωνα με όλες τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC) 2006 και επιπλέον να πιστοποιούνται ως προς τη συμμόρφωση με τα δεκατέσσερα (14) πεδία που αναφέρονται στο παράρτημα A5-I της Σύμβασης και να εφοδιάζονται με Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας–IINE (MaritimeLabour Certificate-MLC). Η εγκύκλιος επίσης ορίζει ακόμη πως τα υπόλοιπα υπό ελληνική σημαία πλοία, υποχρεούνται μόνο σε συμμόρφωση με τα πεδία της Σύμβασης, όπως ακριβώς και τα πλοία που πιστοποιούνται υποχρεωτικά. Ενώ είναι δυνατή έπειτα από αίτημα πλοιοκτήτη η πιστοποίηση πλοίου μη υπόχρεου.<sup>20</sup>

Τα ανωτέρω έγγραφα έχουν εξαιρετικά σημαντική σημασία για την εκπλήρωση των σκοπών της Σύμβασης ενώ την ίδια στιγμή επιφέρουν σημαντικές νέες υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες. Μέσα από την καθιέρωση αυτών των

<sup>19</sup> Βλ. Παράρτημα 6

<sup>20</sup> Εγκύκλιος για την «Πιστοποίηση πλοίων από ΔΕΔΑΠΛΕ σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006» Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κλάδος Έλεγχου Εμπορικών Πλοίων, Ανάκτηση από [static.diavgeia.gov.gr/doc/ΒΛΩΛΟΠ-ΛΚΠ](http://static.diavgeia.gov.gr/doc/ΒΛΩΛΟΠ-ΛΚΠ)

προτύπων η Σύμβαση εκπληρώνει το στόχο της βελτίωσης της προστασίας των ναυτικών μέσα από τη θέσπιση αυστηρότερων υποχρεώσεων για τους Ναυτικούς. Θέτει ένα μίνιμουμ προϋποθέσεων σχετικά με τις συνθήκες εργασίας, των οποίων η τήρηση βεβαιώνεται μέσα από περιοδικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις των συνθηκών στα πλοία. Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας αποτελεί μία *prima facie* απόδειξη κατά τον έλεγχο και την επιθεώρηση ενός πλοίου, πως ο πλοιοκτήτης έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα και έχει συμμορφωθεί με τις προϋποθέσεις που θέτει η νέα Σύμβαση. Αντιθέτως πλοία τα οποία δεν κατέχουν το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας θα υπόκεινται σε αυστηρότερους ελέγχους από τις αρμόδιες αρχές.

Σε κάθε περίπτωση οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι να αναγνωρίσουν και να εφαρμόσουν το σύνολο των κανονισμών οι οποίοι σχετίζονται με τις απαιτήσεις της νέας Σύμβασης, και ιδιαίτερα με τις απαιτήσεις που θέτει το Β' Μέρος της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.<sup>21</sup> Παράλληλα οι πλοιοκτήτες οφείλουν να θεσπίσουν και τα ιδιαίτερα μέτρα και μέσα ώστε να πραγματοποιηθούν και οι απαραίτητες αναθεωρήσεις στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

Παράλληλα, θα πρέπει να δημιουργηθούν διαδικασίες στενής παρακολούθησης αυτών των κανονισμών, ώστε να εφαρμόζονται οι σχετικές αναθεωρήσεις των εκάστοτε αλλαγών στο Μέρος II της DMLC. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να εξετάσει τη θέσπιση ενός αποτελεσματικού μέσου για τη διατήρηση αρχείων σχετικών με την Σύμβαση. Τα αρχεία μπορούν να είναι σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή και θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα δεν χάνονται ή καταστρέφονται. Οι πλοιοκτήτες συνεπώς πρέπει περά από τις συμβατικές υποχρεώσεις που περιγράφονται στην Σύμβαση, να εφαρμόσουν ένα αποτελεσματικό σύστημα αρχείων σχετικό με τις πληροφορίες που απαιτεί η MLC 2006.

Η καθιέρωση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και της Δήλωσης Ναυτικής Εργασίας αποτελούν τη σημαντικότερη ίσως πρόβλεψη της Σύμβασης, καθώς βεβαιώνουν την τήρηση των προδιαγραφών που θέτει. Η απόκτηση αυτών των πιστοποιητικών από τους πλοιοκτήτες απαιτεί πρώτα την ενδελεχή επιθεώρηση του πλοίου και των συνθηκών εργασίας οι οποίες πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις τόσο της εθνικής νομοθεσίας του κράτους σημαίας όσο και τους κανονισμούς που απορρέουν από τη Σύμβαση. Εφόσον οι αρχές οι οποίες θα προβούν

---

<sup>21</sup> Βλέπε Παράρτημα 5

στην επιθεώρηση του πλοίου θα χορηγήσουν στο πλοίο το απαραίτητο πιστοποιητικό του κράτους σημαίας το οποίο θα βεβαιώνει πως οι συνθήκες εργασίες στο πλοίο είναι σύννομες, ενώ σε αντίθετη περίπτωση η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να ενεργοποιήσει τις απαραίτητες διαδικασίες για την εναρμόνιση με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τη οικείας νομοθεσίας.<sup>22</sup>

Οι νέες ρυθμίσεις θα επηρεάσουν τους Διευθυντές, Πλοιοκτήτες, Ναυλωτές όπως και ασφαλιστές οι οποίοι ενδέχεται να πληγούν σοβαρά, ιδιαίτερα εάν η επιθεώρηση ή κράτηση ενός πλοίου εγείρει αξιώσεις για καθυστέρηση ή ζημιά στο φορτίο. Σε αυτή τη περίπτωση σημαντικό είναι τα αρχικά έγγραφα να περιλαμβάνουν τα εξής:

- Τροποποίηση των ναυλοσυμφώνων για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης από τους πλοιοκτήτες και αποκατάσταση σε περίπτωση αποτυχίας
- Σύνταξη διαδικασιών για τις καταγγελίες στο πλοίο
- Σύνταξη νέων, συμβατών συμβολαίων εργασίας
- Τροποποίηση των συμφωνιών που αφορούν τη διαχείριση του Πληρώματος
- Εκτός από την εξέταση εγγράφων, Πλοίαρχοι και ανώτεροι αξιωματικοί θα χρειαστεί να εκπαιδευτούν, ώστε να διασφαλίζουν ότι το πλοίο είναι συμβατό και πληροί τα κριτήρια της MLC και να ασχολούνται μεταξύ άλλων με τα παράπονα των πληρωμάτων και την παρακολούθηση των ορίων του χρόνου εργασίας. Οι ιδιοκτήτες ή οι διαχειριστές των πλοίων ακαθάριστης χωρητικότητας 500 και άνω, που συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια ή ταξίδια μεταξύ ξένων λιμένων, απαιτείται να αναπτύξουν και να πραγματοποιήσουν σχέδια ώστε να εξασφαλίσουν ότι οι εφαρμόζονται οι εθνικές νομοθεσίες, οι κανονισμοί ή άλλα μέτρα και άρα ότι συμμορφώνονται πραγματικά με την Σύμβαση.

Η σταθερότητα στην αγορά εργασίας αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη παγκόσμιων προτύπων και πρακτικών και την εξασφάλιση ότι τα προϊόντα του παγκόσμιου εμπορίου μεταφέρονται με τον βέλτιστο τρόπο από πλοία με αποτελεσματικά πληρώματα.

---

<sup>22</sup> Θ. Κουκάκης, Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε., Ναυτική Ελλάς, Σεπτέμβριος 2006, σσ. 31-2

### **3.4 Η Υποχρέωση των Πλοιοκτητών για την απόκτηση Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (DMLC)**

Σύμφωνα με τη νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας οι πλοιοκτήτες πλέον απαιτείται να αποκτήσουν δύο πιστοποιήσεις οι οποίες είναι το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας για κάθε πλοίο που έχουν στην ιδιοκτησία τους σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.1.3 για το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.

Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας έχει πενταετή ισχύ, αλλά οι πλοιοκτήτες είναι υποχρεωμένοι να υποβάλλουν τα πλοία τους και σε ενδιάμεσες επιθεωρήσεις μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης χρονιάς από το έτος που εκδόθηκε το πρώτο πιστοποιητικό, ενώ εάν κριθεί πως δεν πληρούνται τα απαραίτητα κριτήρια το πλοίο μπορεί να τεθεί σε κράτηση και να απαγορευθεί ο απόπλους. Δυνατό είναι επίσης να εκδοθούν Ενδιάμεσα ή Προσωρινά Πιστοποιητικά Ναυτικής Εργασίας για ένα πλοίο, οποτεδήποτε πραγματοποιηθεί μία αλλαγή στην ιδιοκτησία του πλοίου, την αλλαγή του κράτους σημαίας, ή εάν πραγματοποιηθούν σημαντικές μετατροπές τα οποία έχουν μέγιστη διάρκεια έξι μήνες.

Σχετικά με τα πλοία τα οποία δεν είναι απαραίτητο να πιστοποιηθούν σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θέτει η Σύμβαση, σε αυτή την περίπτωση οι πλοιοκτήτες δεν έχουν υποχρέωση να εκδώσουν ούτε το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας ούτε την Δήλωση Συμμόρφωσης. Ωστόσο τα πλοία αυτά θα υπόκεινται σε έλεγχο στους ίδιους τομείς με τα υπόλοιπα πλοία όπως αυτοί προβλέπονται στην Σύμβαση σύμφωνα με το άρθρο 2 παρ. 4 του Κανονισμού αυτού.

Η δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας είναι στενά διασυνδεδεμένη με το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας καθώς συνοψίζει τις εθνικές νομοθεσίες και τους σχετικούς κανονισμούς μέσα από την χρήση μίας ομοιόμορφης λίστας ελέγχου 14 σημείων. Τα σημεία αυτά είναι εξαιρετικής σημασίας, καθώς επιτρέπουν τόσο στον πλοιοκτήτη όσο και στους ελεγκτές και επιθεωρητές να εξακριβώσουν πως τηρούνται

οι κανόνες και τα πρότυπα τόσο της εθνικής νομοθεσίας όσο και της νέας Σύμβασης Ναυτικής μεταξύ των επιθεωρήσεων σε ένα πλοίο. Τα 14 αυτά σημεία πρέπει να ελεγχθούν από τις αρμόδιες αρχές και να εξακριβωθεί εάν ανταποκρίνονται στους διεθνείς κανόνες. Ειδικότερα τα σημεία αυτά είναι:<sup>23</sup>

- Καν. 1.1 «Ελάχιστη ηλικία»: Σύμφωνα με τον Κανονισμό αυτό οι πλοιοκτήτες έχουν την υποχρέωση να μην απασχολούν ναυτικούς ηλικίας μικρότερης των 16 ετών ενώ ειδικότερα όσοι ασχολούμενοι ναυτικοί είναι μικρότεροι των 18 ετών απαγορεύεται να εργαστούν κατά τη διάρκεια της νύχτας. Ο Κανονισμός αυτός συνεπάγεται για τους ιδιοκτήτες πως θα πρέπει να ελέγχουν σχολαστικά και να επιβεβαιώνουν με κάθε δυνατό μέσο την ηλικία των εργαζομένων ναυτικών, καθώς και να διατηρούν συγκεκριμένες λίστες με τους ναυτικούς οι οποίοι είναι κάτω των 18 ετών.
- Καν. 2.1 «Ιατρικό Πιστοποιητικό»: Στον τομέα του ιατρικού πιστοποιητικού οι πλοιοκτήτες αποκτούν αυστηρές υποχρεώσεις, καθώς κάθε ασχολούμενος ναυτικός θα πρέπει να διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά υγείας τα οποία θα πρέπει να εκδοθούν από πιστοποιημένες αρχές και ειδικούς. Συνεπώς κάθε πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να απασχολεί ναυτικούς οι οποίοι έχουν εξεταστεί και έχουν βρεθεί από άποψη υγείας ικανοί να εργαστούν και να εκτελούν τα καθήκοντα τους. Στο πλαίσιο του Μέρους II θα πρέπει κάθε πλοίο να διαθέτει μία δήλωση η οποία θα βεβαιώνει πως κάθε απασχολούμενος ναυτικός διαθέτει τα απαραίτητα πιστοποιητικά υγείας, τα οποία πρέπει να είναι και μεταφρασμένα στην αγγλική γλώσσα, ενώ στη δήλωση αυτή θα πρέπει να αναγράφεται και ο υπεύθυνος σχετικά με τον έλεγχο και την πιστοποίηση της ύπαρξης αυτών των πιστοποιητικών. Τέλος, οι πλοιοκτήτες παράλληλα με τη Σύμβαση και τους κανονισμούς που επιβάλλει στον τομέα αυτό θα πρέπει να συμμορφώνονται και με τους προϋπάρχοντες κανόνες που

---

<sup>23</sup> Who needs to be inspected and certified, DMV, Ανάκτηση από [http://www.dnv.com/industry/maritime/service/solutions/statutoryservices/mlc/who\\_needs\\_to\\_be\\_certified.asp](http://www.dnv.com/industry/maritime/service/solutions/statutoryservices/mlc/who_needs_to_be_certified.asp)

έχουν τεθεί από την Π.Ο.Ε και τον Π.Ο.Υ. σχετικά με τις αρχικές και περιοδικές ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών.

- Καν. 1.3 «Προσόντα ναυτικών» : Βασική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να μην απασχολεί σε πλοίο του, εργαζόμενους χωρίς τις απαραίτητες επαγγελματικές πιστοποιήσεις, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία του κράτους σημαίας αλλά και των διεθνών κανόνων. Στο πλαίσιο της DLMC Μέρος II ο πλοιοκτήτης θα πρέπει να συντάξει μία δήλωση η οποία θα βεβαιώνει πως μόνο πιστοποιημένοι ναυτικοί απασχολούνται εν πλω, ενώ θα πρέπει να αναφέρεται και στη διαδικασία και τα έγγραφα τα οποία θα είναι διαθέσιμα προς απόδειξη, σε περιπτώσεις ναυτικών οι οποίοι πρέπει να ανανεώσουν το πιστοποιητικό τους, καθώς απαγορεύεται να βρεθεί εν πλω ναυαγός χωρίς έγγραφα πιστοποίησης. Παράλληλα στην δήλωση αυτή θα πρέπει να γίνεται αναφορά και στις διαδικασίες που ακολουθούνται σχετικά με την προσωπική ασφάλεια των ναυτικών για όσο καιρό παραμένουν στο πλοίο, ενώ θα πρέπει να αναφέρονται και τα στοιχεία του υπεύθυνου σχετικά με τον έλεγχο των πιστοποιήσεων και της εκπαίδευσης των ναυτικών.
- Καν. 2.1. «Συμφωνητικά για την απασχόληση των ναυτικών»: Στην ενότητα αυτή περιλαμβάνει την υποχρέωση των πλοιοκτητών να παρέχουν στο πλαίσιο του Μέρους II μία έγγραφη βεβαίωση πως όλες οι συμβάσεις απασχόλησης των ναυτικών συμμορφώνονται με τις προϋποθέσεις της παρ.4 του Κανονισμού A2.1. Θα πρέπει παράλληλα στη δήλωση αυτή να παρέχεται: η επιβεβαίωση πως κάθε ναυτικός έχει λάβει ένα υπογεγραμμένο αντίγραφο από την σύμβαση εργασίας του, η διαδικασία και ο υπολογισμός της άδειας του απασχολούμενου, καθώς και εάν η σύμβαση έχει υπογραφεί από εκπροσώπους και όχι από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη τα ακριβή τους στοιχεία.
- Καν. 1.4 « Χρήση των πιστοποιημένων υπηρεσιών απασχόλησης και ναυτολόγησης» Στην ενότητα αυτή πρέπει να παρέχονται πληροφορίες για το αν οι ναυτικοί απασχολούνται άμεσα ή έμμεσα από τον πλοιοκτήτη, όπως και μία λίστα σχετικά με τις ιδιωτικές εταιρίες οι

οποίες ασχολήθηκαν με τη ναυτολόγηση και τοποθέτηση των ναυτικών. Εφόσον η ανωτέρω παροχή αυτών των υπηρεσιών δεν ανήκουν σε κράτος-μέλος της MLC 2006 τότε είναι υποχρέωση του πλοιοκτήτη να αποδείξει ότι τηρούνται οι νέες προϋποθέσεις στον τομέα της πρόσληψης πιστοποιημένων ναυτικών. Επιπρόσθετα, με στόχο την καλύτερη προστασία των ναυτικών θα πρέπει στο τμήμα αυτό της δήλωσης ο πλοιοκτήτης να βεβαιώσει πως οι εταιρείες αυτές δεν έχουν απαιτήσει από τους ναυτικούς που τοποθέτησαν το πλήρωμα κάποιο τέλος ή ποσό, ενώ πρέπει να βεβαιώσουν επίσης πως δεν εφαρμόζουν «μαύρες λίστες» .

- Καν. 2.3 «Ωρες ανάπαυσης και εργασίας»: Στο τμήμα αυτό θα πρέπει να δηλωθεί από τον πλοιοκτήτη πως τηρούνται οι κανονισμοί σχετικά με τις ώρες ανάπαυσης και εργασίας, καθώς και τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπονται οι εξαιρέσεις στην τήρηση των παραπάνω. Παράλληλα θα πρέπει να δηλώνεται το σημείο στο οποίο υπάρχει αναρτημένο το ωρολόγιο πρόγραμμα εργασίας, ο υπεύθυνος για την καταμέτρηση των ωρών εργασίας, οι συνθήκες κάτω από τις οποίες το πρόγραμμα μπορεί να ανασταλεί και με ποιο τρόπο οι χαμένες ώρες ανάπαυσης θα αναπληρωθούν.
- Καν. 2.7 «Επάνδρωση του πλοίου»: Στην ενότητα αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνεται μία δήλωση πως το πλοίο θα επανδρώνεται σύμφωνα με τους διεθνείς και εθνικούς κανονισμούς. Παράλληλα θα πρέπει να υποβληθεί και μία δήλωση πως το περιεχόμενο του εντύπου ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου θα τηρείται ανά πάσα στιγμή. Παράλληλα σε αυτό το τμήμα της δήλωσης αναφέρεται και το αρμόδιο πρόσωπο επικοινωνίας με το οποίο ο πλοίαρχος κάθε πλοίου μπορεί να επικοινωνήσει σε περίπτωση αποριών πάνω σε ζητήματα επάνδρωσης.
- Καν. 3.1 «Συνθήκες ενδιαίτησης»: Στο σημείο αυτό οι πλοιοκτήτες δηλώνουν τη συμμόρφωση των συνθηκών ενδιαίτησης με τα πρότυπα της Σύμβασης. Ωστόσο για πλοία τα οποία έχουν κατασκευαστεί πριν από την MLC, τότε η δήλωση συμμόρφωσης θα πρέπει να αφορά τις Συμβάσεις του ILO C92 και C 133. Επίσης η δήλωση θα πρέπει να

αναφέρεται στη συμμόρφωση με τις προδιαγραφές της παρ. 2(α) του Προτύπου A3.1 καθώς και στο πρόσωπο το οποίο είναι επιφορτισμένο με την διενέργεια επιθεωρήσεων των συνθηκών ενδιαίτησης, τη συχνότητα των επιθεωρήσεων και την καταγραφή τους. Η δήλωση θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει τις παροχές του πλοίου, όπως τα κλινოსκεπάσματα, τα σκεύη φαγητού και άλλα αντικείμενα, τη διαδικασία μέσω της οποίας οι ναυτικοί μπορούν να λάβουν την αλληλογραφία τους, εάν μπορούν να φιλοξενήσουν στο πλοίο άλλα πρόσωπα και εάν είναι εφικτό όταν το πλοίο δένει στο λιμάνι να δεχθούν επισκέψεις.

- Καν. 3.1 «Ψυχαγωγικές Δραστηριότητες»: Σε αυτή την ενότητα θα πρέπει να παρέχονται βασικές έστω πληροφορίες σχετικά με τις παροχές ψυχαγωγίας για τους ναυτικούς, όπως η ύπαρξη συσκευών DVD, τηλεοράσεων και ραδιοφώνου, αλλά και η ύπαρξη γυμναστηρίου και οργάνων γυμναστικής τα οποία θα μπορούν να χρησιμοποιήσουν οι ναυτικοί στον χρόνο κατά τον οποίο δεν εργάζονται.
- Καν. 3.2 Τρόφιμα και Εστίαση. Σε αυτό το σημείο της δήλωσης αναφέρονται λεπτομέρειες σχετικά με την φόρτωση, την αποθήκευση και την διαχείριση των τροφίμων, όπως και του νερού. Βασική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι η παροχή δωρεάν σίτισης σε κάθε ναυτικό, δέσμευση η οποία επαναλαμβάνεται σε αυτό το σημείο της δήλωσης. Επιπλέον υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι να εξασφαλίζει πως η σίτιση των ναυτικών είναι κατάλληλη σε ποιότητα, θρεπτική αξία αλλά και ποσότητα για το πλήρωμα του σκάφους, όπως επίσης και για την αντιμετώπιση των ιδιαιτεροτήτων οι οποίες επιβάλλονται από θρησκευτικούς και πολιτιστικούς λόγους. Στη δήλωση αυτή περαιτέρω βεβαιώνεται πως υπάρχει το κατάλληλο προσωπικό από άποψη εκπαίδευσης και ικανοτήτων. Τέλος αναφορά γίνεται και στις ειδικότερες λεπτομέρειες οι οποίες αναφέρονται στο πρόσωπο το οποίο πραγματοποιεί τον έλεγχο στο μαγειριά του πλοίου, όπως και τον τρόπο με τον οποίο οι επιθεωρήσεις αυτές καταγράφονται.



- Καν. 4.3 «Υγεία Ασφάλιση και Πρόληψη Ατυχημάτων»: στον τομέα αυτό περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα για την ασφάλεια του πληρώματος και βεβαιώνεται η συμμόρφωση με τα πρότυπα της Σύμβασης. Ειδικότερα εάν το πλήρωμα είναι μεγαλύτερο των πέντε ατόμων, τότε απαιτείται η συγκρότηση μίας επιτροπής για θέματα ασφάλειας και υποχρεωτικά αναφέρεται η σύνθεση της, η συχνότητα συνεδριάσεων. Παράλληλα, αναφέρονται λεπτομέρειες σχετικά με την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών, και ασθενειών καθώς και για την συνεχή βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας και υγείας. Επίσης, περιλαμβάνονται πληροφορίες σχετικά με ειδικότερες πληροφορίες για την υιοθέτηση, την αποτελεσματική εφαρμογή καθώς και την προώθηση της επαγγελματικής ασφάλειας των ναυτικών. Παράλληλα σημειώνονται τα μέσα και οι ενέργειες για την πρόληψη ατυχημάτων και τραυματισμών, η διαδικασία για την διερεύνηση, αναφορά και διόρθωση των επισφαλών συνθηκών, αλλά και των εργατικών ατυχημάτων. Σε αυτό το σημείο περιλαμβάνονται και οι λεπτομέρειες σχετικά με τους τύπους εργασίας που δεν μπορούν να αναλάβουν οι ναυτικοί κάτω των 18 ετών.
- Καν. 4.1 «Ιατρική φροντίδα στο πλοίο»: Σε αυτή την ενότητα αναφέρονται πληροφορίες σχετικά με την συμμόρφωση σε θέματα ιατρικής φροντίδας. Υποχρεωτικά πρέπει να αναφέρεται το πρόσωπο το οποίο παρέχει υπηρεσίες ιατρικής φροντίδας εν πλω, όπως και η δήλωση από τον πλοιοκτήτη ότι το πρόσωπο αυτό είναι πιστοποιημένο για να παρέχει αυτές τις υπηρεσίες. Βασική υποχρέωση του πλοιοκτήτη είναι επίσης να παρέχει δωρεάν τις υπηρεσίες αυτές στο πλήρωμα. Τέλος αναφορά πρέπει να γίνεται και στην διαδικασία που ακολουθείται για την μεταφορά ενός μέλους του πληρώματος στην ακτή για να λάβει ιατρική βοήθεια, και περιλαμβάνει εάν κριθεί απαραίτητο και την χρήση ενός ειδικού εντύπου ιατρικής αναφοράς.
- Καν. 5.1.5 «Διαδικασίες παραπόνων στο πλοίο»: αναφέρεται στην υποχρέωση ύπαρξης μίας διαδικασίας υποβολής παραπόνων από τα μέλη του πληρώματος. Σε αυτό το τμήμα ο πλοιοκτήτης βεβαιώνει την

ύπαρξη μίας τέτοιας διαδικασίας, η οποία συμμορφώνεται με την εθνική και διεθνή νομοθεσία και απαιτήσεις. Παράλληλα ο πλοιοκτήτης πρέπει να βεβαιώσει πως ένα αντίγραφο από τα παράπονα τα οποία διατυπώνονται εν πλω παραδίδεται σε κάθε ναυτικό, και καταγράφεται

- Καν. 2.2 «Καταβολή μισθοδοσίας»: Σε αυτό το σημείο βεβαιώνεται η συμμόρφωση του πλοιοκτήτη με τη Σύμβαση και τους όρους αποζημίωσης και καταβολής μισθών προς τους ναυτικούς.<sup>24</sup>

Η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (ΔΣΝΕ), η οποία επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας έχει δύο Μέρη τα οποία εκδίδονται από διαφορετικές αρχές. Ειδικότερα το Μέρος I εκδίδεται από την αρμόδια κρατική αρχή και περιλαμβάνει:

1. Κατάλογο των πεδίων που επιθεωρούνται.
2. Τις εθνικές απαιτήσεις που ενσωματώνουν τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, παρέχοντας αναφορά στις σχετικές εθνικές νομικές διατάξεις καθώς και, στο βαθμό που αυτό είναι απαραίτητο, περιεκτικές πληροφορίες για το κύριο περιεχόμενο των εθνικών απαιτήσεων.
3. Τις συγκεκριμένες απαιτήσεις που αφορούν στον τύπο πλοίου σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία.

Ειδικότερα για την Ελλάδα ισχύουν επίσης:

4. Οποιοσδήποτε ουσιωδώς ισοδύναμες διατάξεις υιοθετήθηκαν σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου VI της Σύμβασης.
5. Οποιοσδήποτε εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του ΥΝΑ, όπως προβλέπεται στο Κεφάλαιο Γ της (γ) σχετικής.

Οι ποιότητες άμεσα εμπλέκονται στο Μέρος II της Δήλωσης, καθώς είναι το μέρος το οποίο προετοιμάζεται, καταρτίζεται και υπογράφεται από τον πλοιοκτήτη ή από άλλο εξουσιοδοτημένο από αυτόν πρόσωπο και καταγράφει ειδικότερα τα μέτρα

---

<sup>24</sup> Ανάκτηση πληροφοριών από το Βρετανικό Υπουργείο Μεταφορών σχετικά με την συμπλήρωση της DLMC, από την διεύθυνση <http://www.dft.gov.uk/>

που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση του πλοίου με τις εθνικές απαιτήσεις, στο διάστημα που μεσολαβεί μεταξύ των επιθεωρήσεων που προβλέπονται από τη Σύμβαση, καθώς και τα μέτρα που προτείνονται για να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει συνεχής βελτίωση. Στην Ελλάδα το εν λόγω Μέρος πιστοποιείται από την ΔΕΔΑΠΛΕ ή τον εξουσιοδοτημένο για το σκοπό αυτό αναγνωρισμένο οργανισμό, οπότε και ολοκληρώνεται με αυτό τον τρόπο η έκδοση της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

Για να εκδοθεί η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας όσον αφορά το Μέρος I ο πλοιοκτήτης οφείλει επίσης να υποβάλει μία σχετική αίτηση, μαζί με τα παρακάτω δικαιολογητικά :

1. Φωτοαντίγραφο του Εγγράφου Εθνικότητας του πλοίου και έγγραφο από το οποίο να προκύπτει ο νόμιμος εκπρόσωπος της ιδιοκτήτριας εταιρείας.
2. Ακριβές φωτοαντίγραφο του εγγράφου ανάθεσης- αποδοχής ανάληψης ευθύνης εφαρμογής διατάξεων MLC 2006 στο πλοίο από την ιδιοκτήτρια εταιρεία, υπογεγραμμένο από τους νόμιμους εκπροσώπους αυτών.
3. Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης είναι οργανισμός/εταιρεία, φωτοαντίγραφο του καταστατικού αυτού/ής ή έγγραφη βεβαίωση του ΥΝΑ/ΚΝΠ/ΔΝΠΑ 2 περί έγκρισης εγκατάστασης γραφείων στην Ελλάδα. Στα εν λόγω παραστατικά να αναφέρεται ο νόμιμος εκπρόσωπος του γραφείου.
4. Φωτοαντίγραφο του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969) καθώς και σχετικό αποδεικτικό στοιχείο της χωρητικότητας του πλοίου σε κ.ο.χ.
5. Φωτοαντίγραφα του Εγγράφου Συμμόρφωσης (DOC) της διαχειρίστριας εταιρείας και του Πιστοποιητικού Ασφαλούς Διαχείρισης (SMC) του πλοίου.
6. Τυχόν λοιπά δικαιολογητικά που κρίνονται απαραίτητα από τον αιτούντα.

Παράλληλα το Μέρος I της Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας είναι δυνατό να τροποποιηθεί και να επανεκδοθεί, μετά από σχετική αίτηση του πλοιοκτήτη, εάν υπάρξει οποιαδήποτε μεταβολής στοιχείου το οποίο περιέχεται σε αυτήν. Ανάμεσα στα αίτια μεταβολής, τα οποία μπορεί να επικαλεστεί ο πλοιοκτήτης είναι η αλλαγή του ονόματος του πλοίου, μεταβολές στη χωρητικότητα του όπως και η περίπτωση χορήγησης νέας ουσιώδους ισοδυναμίας ή εξαίρεσης.

Η κατάρτιση του Μέρους II της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας όπως έχει ήδη αναφερθεί καταρτίζεται και υπογράφεται από τον πλοιοκτήτη ή εξουσιοδοτημένο από αυτόν πρόσωπο και πιστοποιείται από τη αρμόδια αρχή η οποία στην περίπτωση της Ελλάδας είναι η ΔΕΔΑΠΛΕ ή εξουσιοδοτημένο οργανισμό. Για την πιστοποίηση απαιτείται σχετική αίτηση μαζί με τα παρακάτω δικαιολογητικά:

α. Αντίγραφο της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος I.

β. Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας-Μέρος II

γ. Εγχειρίδιο Συμμόρφωσης με τις διατάξεις της Σύμβασης και των εθνικών Κανονισμών όπως αυτές αναφέρονται στη Δήλωση Ναυτικής Εργασίας – Μέρος I, το οποίο δύναται να είναι είτε αυτοτελές είτε να παραπέμπει στο Εγχειρίδιο Ασφαλούς Διαχείρισης που προβλέπεται από τον Κώδικα ISM.

δ. Όλα τα σχετικά έγγραφα, στοιχεία κ.λ.π. τεκμηρίωσης εφαρμογής των παραπάνω κατά την κρίση του πλοιοκτήτη.

ε. Πρωτότυπα αποδεικτικά στοιχεία πληρωμής των τελών επιθεώρησης και χαρτοσήμανσης.

Εφόσον ο πλοιοκτήτης καταθέσει την αίτησή του τότε άμεσα ορίζεται ο υπεύθυνος επιθεωρητής ο οποίος διενεργεί ένα προκαταρκτικό έλεγχο του Μέρους II της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας καθώς και των υποβληθέντων στοιχείων. Εφόσον ολοκληρωθεί ο προκαταρκτικός αυτός έλεγχος με ικανοποιητικά αποτελέσματα του τότε διενεργείται και η κύρια επιθεώρηση στο πλοίο και μετά την ολοκλήρωση της επιθεώρησης στο πλοίο συντάσσεται η σχετική έκθεση επιθεώρησης. Η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας και το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας εκδίδονται μόνο στην περίπτωση που υπάρχουν θετικά αποτελέσματα από την επιθεώρηση και διαπιστωθεί η πλήρης συμμόρφωση με τα ζητούμενα κριτήρια του πλοίου και του πλοιοκτήτη. Είναι εξαιρετικά σημαντικό να προστεθεί πως τα αποτελέσματα κάθε επιθεώρησης και ελέγχου που διενεργούνται στο πλοίο όπως και οποιεσδήποτε σημαντικές ελλείψεις και προβλήματα που διαπιστωθούν πάντοτε καταγράφονται μαζί με την ημερομηνία αποκατάστασής τους σε ειδικά έντυπα του φορέα πιστοποίησης. Το αρχείο αυτό συνοδευόμενο από μετάφρασή του στην αγγλική γλώσσα καταχωρείται ή προσαρτάται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας ή με μέριμνα του πλοιάρχου είναι διαθέσιμο στους

ναυτικούς, στους επιθεωρητές του Κράτους Σημαίας, στους εξουσιοδοτημένους αξιωματούχους των Κρατών λιμένα και στους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών.<sup>25</sup>

### 3.5 Η Χρησιμότητα της Ανάλυσης GAP

Βασική προϋπόθεση για την αποφυγή των προβλημάτων τα οποία μπορεί προκύψουν για έναν πλοιοκτήτη είτε κατά τον προκαταρκτικό έλεγχο είτε κατά την βασική επιθεώρηση είναι η πραγματοποίηση μίας Ανάλυσης GAP, η οποία μπορεί να προσδιορίσει επακριβώς την υφιστάμενη κατάσταση σε σχέση με την επιθυμητή και να προσδιορίσει με σαφήνεια τους τομείς στους οποίους πρέπει να γίνουν αλλαγές. Σε κάθε περίπτωση προτάθηκε από πολλές πλευρές ένας εκ των προτέρων σχεδιασμός σχετικά με την συμμόρφωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των πλοίων που διαχειρίζονται με τα νέα πρότυπα της Σύμβασης, ώστε να αποφευχθούν δυσάρεστες και ζημιογόνες συνέπειες. Σήμερα, που η Σύμβαση έχει τεθεί σε εφαρμογή ένας αντίστοιχος έλεγχος είναι εξίσου απαραίτητος και έχει να προσφέρει στους πλοιοκτήτες σημαντικά πλεονεκτήματα και κυριότερα θα οδηγήσει στην στενότερη συμμόρφωση με τους κανόνες της Σύμβασης.

Ενθαρρυντικό σχετικά με τη Σύμβαση και την εφαρμογή της είναι πως υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός πλοίων τα οποία πληρούσαν τις προϋποθέσεις ήδη πριν να τεθεί σε ισχύ. Ωστόσο είναι γεγονός πως η Σύμβαση ήταν αποτέλεσμα της αναγκαιότητας να αντιμετωπιστεί ένα σημαντικό πρόβλημα του ναυτιλιακού κλάδου, το οποίο ήταν οι ελλειπείς συνθήκες εργασίας και διαμονής των ναυτικών εν πλω. Η πραγματικότητα αυτή υποδηλώνει πως ένας μεγάλος αριθμός πλοίων αναμένεται να μην πληρεί τις απαραίτητες προϋποθέσεις, γεγονός που υποδηλώνει πως ένας μεγάλος αριθμός πλοιοκτητών θα πρέπει να μεριμνήσει για την πραγματοποίηση ελέγχων και αναλύσεων χάσματος ώστε να εντοπίσει και να διορθώσει τα σημεία στα οποία υπάρχουν αποκλίσεις.

Η ανάλυση χάσματος είναι εξαιρετικά σημαντική, καθώς μπορεί να εκτιμήσει την παρούσα κατάσταση λειτουργίας ενός πλοίου καθώς και σε ποιο επίπεδο ανταποκρίνεται στα νέα ζητούμενα που θέτει η Σύμβαση και ποια βήματα θα πρέπει

---

<sup>25</sup> Εγκύκλιος για την «Πιστοποίηση πλοίων από ΔΕΔΑΠΛΕ σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006» Ελληνική Δημοκρατία, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Κλάδος Έλεγχου Εμπορικών Πλοίων, Ανάκτηση από [static.diavgeia.gov.gr/doc/ΒΛΩΛΟΠ-ΛΚΠ](http://static.diavgeia.gov.gr/doc/ΒΛΩΛΟΠ-ΛΚΠ)

να ακολουθηθούν ώστε να επιτευχθεί η συμμόρφωση με τα νέα πρότυπα διεθνούς χαρακτήρα. Σημαντικό ρόλο σε αυτό διαδραματίζουν και οι νηογνώμονες, οι οποίοι μπορούν να παρέχουν σημαντική καθοδήγηση σχετικά με τον τρόπο συμμόρφωσης με την νέα Σύμβαση, ειδικά εάν λάβουμε υπόψη μας τον μεγάλο αριθμό πλοιοκτητών οι οποίοι κατέφυγαν σε μεγάλους οίκους όπως η Lloyds και η DNV οι οποίες υπήρξαν πρωτοπόρες και παρείχαν αυτού του είδους τις υπηρεσίες πολύ πριν την έναρξη της ισχύος της Συνθήκης. Επιπρόσθετα, πολλές ήταν οι επιχειρήσεις εκείνες οι οποίες έλαβαν ένα «πρώιμο» πιστοποιητικό από οίκους όπως η Lloyds το οποίο πιστοποίησε από πολύ νωρίς τη συμμόρφωσή τους με τα πρότυπα της MLC 2006.<sup>26</sup>

Η ανάλυση Gap συνεπώς αποτελεί μία υπηρεσία προστιθέμενης αξίας για τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι μπορούν να την χρησιμοποιήσουν ως ένα εργαλείο διοίκησης, το οποίο επιτρέπει να αναγνωριστούν οι τομείς στους οποίους χρειάζεται να πραγματοποιηθούν αλλαγές. Η μέθοδος αυτή επιτρέπει να προσδιοριστούν οι κατάλληλες ενέργειες αλλά και να πραγματοποιηθεί η κατάλληλη κατανομή των πόρων. Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, το οποίο εντάσσεται στον ILO, έχει τονίσει επανειλημμένα τη χρησιμότητα μίας ανάλυσης GAP και έχει αναλάβει πρωτοβουλίες σε πολλά κράτη για την διενέργεια αναλύσεων χάσματος κυρίως σε επίπεδο εθνικής νομοθεσίας, ώστε να βρεθούν οι αποκλίσεις από τα ζητούμενα της νέας Σύμβασης και να συμπληρωθούν τα κενά ώστε η επικύρωση της Σύμβασης να γίνει γρηγορότερα. Οι πρωτοβουλίες αυτές βοήθησαν σημαντικά κράτη όπως το Bangladesh, τα Barbados, η Αίγυπτος, το Saint Kitts και οι Seychelles, στα οποία προσέφερε σημαντικές συμβουλευτικές υπηρεσίες και προτάσεις.<sup>27</sup>

Μέσα από την ανάλυση χάσματος μπορεί να πραγματοποιηθεί μία αναπαράσταση της πραγματικής επιθεώρησης η οποία θα λάβει χώρα στο πλοίο μελλοντικά, αλλά θα εξοικειώσει το πλήρωμα κυρίως με τις διαδικασίες επιθεώρησης. Η ανάλυση χάσματος εφαρμόζεται και στα δύο μέρη της Δήλωσης

---

<sup>26</sup> Lloyd's Register issues industry's first certificate of compliance with new Maritime Labour Convention and secures major related contracts, Ανάκτηση από [http://www.lr.org/news\\_and\\_events/press-releases/206081-lloyds-register-issues-industrys-first-certificate-of-compliance-with-new-maritime-labour-convention-and-secures-major-related-contracts.aspx](http://www.lr.org/news_and_events/press-releases/206081-lloyds-register-issues-industrys-first-certificate-of-compliance-with-new-maritime-labour-convention-and-secures-major-related-contracts.aspx)

<sup>27</sup> International Labor Office, Improvements in the standards-related activities of the ILO: A progress report on the implementation of the interim plan of action for the standards-related strategy, 316th Session, Geneva, 1–16 November 2012, Ανάκτηση από <http://www.ilo.org/>

Συμμόρφωσης, εφόσον το Μέρος I δεν έχει ολοκληρωθεί και εκδοθεί από την αρμόδια κρατική αρχή. Τα αποτελέσματα των αναλύσεων χάσματος οι οποίες πραγματοποιήθηκαν πριν από την έναρξη της εφαρμογής της Σύμβασης, τόσο σε επιβατικά πλοία και κρουαζιερόπλοια έδειξε πως τα βασικά ευρήματα σχετίζονται με ελλείψεις σε αποδεικτικά έγγραφα τα οποία διατηρούνται επάνω στα πλοία, κατέδειξε επίσης την έλλειψη πληροφόρησης σχετικά με το περιεχόμενο και τους κανόνες της Νέας Σύμβασης, τις κρατικές εγκυκλίους και κατευθύνσεις, προβλήματα σχετικά με την πιστοποίηση πολλών μελών του πληρώματος και κυρίως προβλήματα στον τομέα της επάνδρωσης των πλοίων από εταιρίες και οργανισμούς οι οποίοι δεν τηρούσαν τους νέους κανονισμούς, καθώς δεν λειτουργούσαν σε κράτη που έχουν κυρώσει την Σύμβαση.

Σημαντικά επίσης προβλήματα τα οποία κατέδειξαν οι αναλύσεις χάσματος ήταν ελλείψεις στοιχείων στις συμφωνίες απασχόλησης πολλών ναυτικών οι οποίες δεν ανταποκρίνονταν στα πρότυπα της Σύμβασης, δεν υπήρχε αγγλική μετάφραση των συμφωνιών, ενώ δεν είχαν την υπογραφή του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου του. Παράλληλα σημειώθηκαν σημαντικές μισθολογικές ολισθήσεις όπως και σημαντικές καθυστερήσεις στις πληρωμές των ναυτικών. Ιδιαίτερα θετικό σημείο ήταν η τυπική καταγραφή των ωρών εργασίας των ναυτικών, ωστόσο για τους ναυτικούς που δεν ήταν πιστοποιημένοι σύμφωνα με την Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών» η καταγραφή των ωρών εργασίας δεν είχε ως στόχο να αποφύγει το φαινόμενο της κόπωσης των ναυτικών, αλλά κυρίως για να υπολογιστούν σωστά οι υπερωρίες. Σημαντικά προβλήματα εντοπίστηκαν και στον τομέα των εγκαταστάσεων ενδιαίτησης, καθώς διαπιστώθηκε πως δεν πληρούνταν οι προϋποθέσεις της Σύμβασης, ιδιαίτερα σε επίπεδο εξοπλισμού και επίπλων στις καμπίνες των ναυτικών.

Η έλλειψη επαρκών επιθεωρήσεων, ή η πραγματοποίηση ανεπαρκών επιθεωρήσεων και επισκέψεων οδήγησε σε σημαντικά προβλήματα στον τομέα της ενδιαίτησης, ιδιαίτερα σε παλαιότερα σκάφη. Σε αυτές τις περιπτώσεις διαπιστώθηκαν προβλήματα ιδιαίτερα στους τομείς του εξαερισμού και της υγιεινής, όπως και της εσωτερικής θερμοκρασίας όπου διαπιστώθηκε πως δεν γινόταν πάντοτε

οι απαραίτητες ρυθμίσεις στους θερμοστάτες, ενώ σημαντικά προβλήματα εντοπίστηκαν και στον τομέα των θορύβων και δονήσεων.<sup>28</sup>

Έτσι μέσα από την ανάλυση των διαδικασιών και των πολιτικών που ακολουθούν οι πλοιοκτήτες, είναι εφικτό να αξιολογηθούν σημαντικές παράμετροι οι οποίες έχουν να κάνουν με τις επικρατούσες συνθήκες αλλά και τον τρόπο λειτουργίας πολλών πλοίων ώστε κάθε εταιρεία μπορεί να εντοπίσει και να επιλύσει τα κενά που προκύπτουν από την εφαρμογή της νέας Σύμβασης. Πολλές επιχειρήσεις οι οποίες δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας, μάλιστα προχώρησαν στην έκδοση μίας δήλωσης εθελοντικής συμμόρφωσης με τη νέα Σύμβαση, γεγονός το οποίο τις βοήθησε να λάβουν ευκολότερα τα απαραίτητα πιστοποιητικά.

Ειδικότερα η ανάλυση χάσματος θα πρέπει σε κάθε περίπτωση να επικεντρωθεί στους εξής τομείς:

1. Επιθεώρηση των συνθηκών εργασίας και διαμονής εν πλω
2. Επιθεώρηση των εγγράφων σχετικά με τις ώρες εργασίας, τις διαδικασίες εκπαίδευσης, τα ιατρικά πιστοποιητικά, αλλά και τα συμφωνητικά απασχόλησης των ναυτικών
3. Παράλληλα εξαιρετικά σημαντικό είναι και το κομμάτι των συνεντεύξεων με τα μέλη του πληρώματος ώστε να διαπιστωθούν η δίκαιη μεταχείριση τους, η ύπαρξη των απαραίτητων καναλιών και διαδικασιών για την υποβολή παραπόνων, η καταλληλότητα των διαδικασιών διαμονής και ψυχαγωγίας.<sup>29</sup>

### **3.6 Αποτίμηση και Κριτική της Νέας Σύμβασης για την Ναυτική Εργασίας MLC 2006**

Αδιαμφισβήτητα η Νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας παρουσιάζει σημαντικά πλεονεκτήματα για τα όλα τα μέρη τα οποία και επηρεάζει, όπως τα κράτη-μέλη, τους πλοιοκτήτες, και κυρίως για τους ναυτικούς. Η Νέα Σύμβαση αποτέλεσε τον

---

<sup>28</sup> Javier Garcia de Duenas, Gap Assessment - Lessons Learned, Seafarer, Number 2 October 2011, Ανάκτηση από <http://www.veristar.com/content/static/veristarinfo/images/4637.1.seafarer%20newsletter%202.pdf>  
<sup>29</sup> Plan for Compliance, Standard Safety, March 2011, Ανάκτηση από <http://www.standard-club.com/docs/15135StandardSafetyMaritimeFeb2011v10-2.pdf>



τέταρτο πυλώνα της ποιοτικής ναυτιλίας καθώς προστέθηκε στο σύστημα των SOLAS, STCW και MARPOL και προσφέρει μία ολοκληρωμένη σειρά βασικών αρχών ναυτικής εργασίας και δικαιωμάτων και δημιουργεί ένα ισχυρό καθεστώς επιβολής του νόμου, το οποίο στηρίζεται σε ένα αυστηρό σύστημα πιστοποίησης. Σημαντικό πλεονέκτημα της Σύμβασης είναι η δυνατότητα που προσφέρει ως προς την επαλήθευση της συμμόρφωσης των πλοιοκτητών με τις βασικές ελάχιστες κοινωνικές απαιτήσεις και απαιτήσεις απασχόλησης.

Το βασικότερο πλεονέκτημα της Σύμβασης είναι πως μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα πλοία, ακόμη και σε εκείνα τα οποία των οποίων τα κράτη σημαίας τους δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση. Στόχος είναι η επίτευξη της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και η δημιουργία ενός ασφαλέστερου ναυτεργατικού δυναμικού. Ειδικότερα πλεονεκτήματα είναι τα εξής:

- Δημιουργία μίας περισσότερο κοινωνικά υπεύθυνης ναυτιλιακής βιομηχανίας
- Η βελτίωση του κοινωνικού διαλόγου σε όλα τα επίπεδα
- Καλύτερη ενημέρωση των ναυτικών σχετικά με τα δικαιώματά τους και τα ένδικα μέσα τα οποία μπορούν να χρησιμοποιήσουν για την αποκατάσταση των δικαιωμάτων τους
- Βελτιωμένη εποπτεία σε όλα τα επίπεδα: πλοίο, εταιρία, Σημαία, λιμάνι και ILO
- Παγκόσμια και ομοιόμορφη τήρηση και έλεγχος
- Βελτιωμένες δυνατότητες της διατήρησης συνθηκών εργασίας επίκαιρες
- Διατήρηση των όρων και συνθηκών εργασίας και διαβίωσης σε συνεχή αξιολόγηση κ.α.<sup>30</sup>

Αξίζει να μνημονευθεί το υψηλό επίπεδο συναίνεσης και συνεργασίας το οποίο επιτεύχθηκε μεταξύ των μερών, με στόχο τον εκσυγχρονισμό και τον εξορθολογισμό του δαιδαλώδους συστήματος συνθηκών το οποίο ρύθμιζε μέχρι πρότινος τον τομέα της ναυτιλιακής εργασίας, με την εισαγωγή μίας ενιαίας σύμβασης για την αντιμετώπιση των προκλήσεων του 21ου αιώνα. Η Σύμβαση

---

<sup>30</sup> Πλεονεκτήματα της Σύμβασης, Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Ανάκτηση από <http://www.hcg.gr/node/5540>

υιοθετήθηκε με την σύμφωνη γνώμη πλοιοκτητών, κυβερνήσεων αλλά και των ναυτικών. Με αυτό τον τρόπο απέκτησε παγκόσμια εμβέλεια και απέκτησε το απαραίτητο για να παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα τόσο σε πλοιοκτήτες όσο και σε ναυτικούς.

Η νέα σύμβαση χαρακτηρίστηκε από τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, Δρ Juan Somavia, ως ένα ιστορικό γεγονός στην ιστορία της ναυτιλιακής εργασίας, καθώς αντικατοπτρίζει τη διεθνή τριμερή συναίνεση η οποία επιτεύχθηκε σχετικά με τα πρότυπα που απαιτούνται για την επίτευξη μίας «δίκαιης παγκοσμιοποίησης» στον τομέα της ναυτιλίας. Η Σύμβαση αποτελείται από τα ελάχιστα πρότυπα για την εξασφάλιση συνθηκών αξιοπρεπούς εργασίας για τους εργαζόμενους και του θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των εργοδοτών.<sup>31</sup>

Η Σύμβαση έχει ως στόχο την ομοιόμορφη εφαρμογή της, σε κράτη μέλη αλλά και σε κράτη μη μέλη, με στόχο να εξαλείψει σημαντικά προβλήματα στον τομέα της ναυτιλίας, τα οποία προέκυπταν συχνά λόγω των διαφορετικών προτύπων και ερμηνειών των διεθνών κανονισμών, από λιμάνι σε λιμάνι. Εξαιρετικά σημαντικό είναι πως χαρακτηρίζεται από ένα σαφές σύστημα πιστοποίησης και παρακολούθησης της προόδου των ναυτιλιακών εταιρειών και των πλοιοκτητών όσον αφορά τη συμμόρφωσή τους με το περιεχόμενο της Σύμβασης.

Ο ίδιος ο ILO έχει καταβάλλει σημαντικές προσπάθειες για την υποστήριξη της MLC, αφιερώνοντας σημαντικούς πόρους για την προώθησή της, την αποτελεσματική της εφαρμογή από τα κράτη μέλη και τους πλοιοκτήτες, καθώς και για την επίτευξη του βασικού ζητούμενου το οποίο είναι η γρήγορη επικύρωση από τον απαραίτητο αριθμό κρατών. Ο ILO κατέβαλλε σημαντικές προσπάθειες για την προώθηση της MLC, διοργάνωσε και συμμετείχε σε σημαντικά συνέδρια και workshops με στόχο την ενημέρωση για την νέα Σύμβαση, ενώ προχώρησε και στην χρηματοδότηση σεμιναρίων και τριμερών συναντήσεων μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> Cleopatra Doumbia-Henry, Dominick Devlin and Moira L. McConnell, The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments, American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13, 2006

<sup>32</sup> International Labour Organization, Information Document on Ratifications and Standards Related Activities (as to 31 December 2009): Third Item on the Agenda : Information and Reports on the

Ωστόσο η νέα Σύμβαση έχει δεχθεί σημαντική κριτική, πριν ακόμη τεθεί σε ισχύ. Είναι σαφές πως οι καλά οργανωμένες ναυτιλιακές εταιρείες, οι οποίες ασχολούνται ιδιαίτερα με αυτού του είδους τις διαδικασίες και τους διεθνείς κανονισμούς θα ανταποκριθούν πλήρως στις απαιτήσεις της Σύμβασης. Βασική πεποίθηση κατά την κατάρτιση και ψήφιση της Σύμβασης ήταν ωστόσο πως ήταν ένας αποτελεσματικός τρόπος για να αναγκάσει τις λιγότερο υπεύθυνες επιχειρήσεις και πλοιοκτήτες να βελτιώσουν τον τρόπο λειτουργίας τους μέσα από την υποχρεωτική εισαγωγή νέων προτύπων και κανόνων.

Σκεπτικισμός μπορεί να αναπτυχθεί σχετικά με την αποτελεσματικότητα που μπορεί να έχει η Σύμβαση και προκύπτει από την εμπειρία που έχουμε πλέον από την εφαρμογή των SOLAS, MARPOL ή της STCW. Οι Συμβάσεις αυτές εφαρμόζονται και είναι σε ισχύ για ένα μεγάλο χρονικό διάστημα. Στην περίπτωση της SOLAS<sup>33</sup> η οποία έχει ως στόχο την ασφαλεία της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα, και η οποία είναι σε ισχύ για έναν περίπου αιώνα, δεν έχει καταφέρει να αποτρέψει πλήρως την εμφάνιση θαλάσσιων ατυχημάτων. Τα θετικότερα αποτελέσματα ωστόσο έχουν προέλθει από το μέτρο της παρακολούθησης της εφαρμογής των Συμβάσεων αυτών και της συμμόρφωσης των πλοιοκτητών στους κανονισμούς που έχουν επιβάλλει. Ωστόσο συχνά διαπιστώνουμε πως η πλειοψηφία των πλοίων που εμπλέκονται σε ναυτικά ατυχήματα κατέχουν τόσο τις απαραίτητες πιστοποιήσεις όσο και είναι μέλη της IACS. Η ναυτιλία παραμένει μία βιομηχανία η οποία είναι υψηλά προσανατολισμένη στην SOLAS, ενώ την ίδια στιγμή έχει διαπιστωθεί πως περίπου το 70% των ελλείψεων PSC σχετίζεται με την SOLAS.

Σημαντική δυσκολία η οποία προκύπτει για την επιτυχία της Σύμβασης είναι πως η Σύμβαση από μόνη της δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων της. Βασικός παράγοντας για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών εν πλω, όπως και για την αύξηση του ποσοστού των πιστοποιημένων ναυτικών παραμένει, σύμφωνα με τους επικριτές της σύμβασης, ο ανθρώπινος παράγοντας.

---

Application of Conventions and Recommendations : International Labour Conference, 99th Session 2010, σ. 20

<sup>33</sup> Για την SOLAS βλ. International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974

[http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)

Παρακάτω είναι οι βασικότεροι παράγοντες οι οποίοι μπορούν να συντελέσουν στην κινητοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα. Ωστόσο η νέα Σύμβαση δεν περιλαμβάνει αναφορές στους παράγοντες αυτούς οι οποίοι θα ενισχύσουν την ομοιομορφία του ναυτιλιακού κλάδου, ώστε να αποφευχθούν οι διαφοροποιήσεις και να προσελκύσει με αυτό τον τρόπο πιστοποιημένα πληρώματα, όταν η παρούσα τάση είναι οι πλοιοκτήτες να στρέφονται προς τις ανατολικές χώρες για την εύρεση φτηνού εργατικού δυναμικού. Οι παράγοντες αυτοί είναι οι εξής:<sup>34</sup>

1. Καθορισμός του ελάχιστου μισθού στο οποίο από χώρα σε χώρα υπάρχουν σημαντικές διαφορές και αυξομειώσεις.
2. Επιβολή μίας μέγιστης διάρκειας συμβολαίων απασχόλησης, κάτι το οποίο θα ρυθμίσει την αγορά του κλάδου.
3. Εγγύηση μίας μέγιστης περιόδου παραμονής εν πλω και μίας ελάχιστης περιόδου παραμονής στην ακτή.
4. Ασφαλής επάνδρωση του πλοίου οι οποίες θα εξαρτάται από τον τύπο του σκάφους, το μέγεθος και τις εμπορικές του δραστηριότητες.
5. Σαφέστερος καθορισμός των υποχρεώσεων και των δύο πλευρών, όπως και η επιβολή ποινών αλλά και οικονομικών αποζημιώσεων σε περίπτωση αθέτησης. Επισημαίνεται επίσης πως η Σύμβαση αναφέρεται στις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών, ενώ δεν παραθέτει μαζί με τα δικαιώματα των ναυτικών και τις υποχρεώσεις τους.
6. Σαφείς νομικές αρμοδιότητες για το ποιος μπορεί να επιλύσει τη διαφορά.

Σημαντικό μειονέκτημα της MLC μπορεί να αποδειχθεί το γεγονός πως συντάχθηκε και ψηφίστηκε το έτος 2006, μία εποχή δηλαδή πολύ πριν εμφανιστούν τα πρώτα σημάδια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης. Η Σύμβαση καταρτίστηκε με άλλα λόγια σε μία περίοδο οικονομικής άνθησης κατά την οποία υπήρχαν τα διαθέσιμα κεφάλαια από τις ναυτιλιακές εταιρείες για την πραγματοποίηση των αλλαγών που προέβλεπαν οι νέες ρυθμίσεις. Η πτώση της κατανάλωσης σε παγκόσμιο επίπεδο το 2008 ξεκίνησε να έχει σημαντικές επιπτώσεις στον ναυτιλιακό

<sup>34</sup> Apostolos Belokas, WILL ILO MLC DELIVER AS PROMISED?, 08 May 13 , Ανάκτηση από <http://www.safety4sea.com/analysis/1/181/will-ilo-mlc-deliver-as-promised->

κλάδο ο οποίος είναι στενά συνδεδεμένος με την πορεία της παγκόσμιας οικονομίας.<sup>35</sup> Σήμερα εν έτη 2013, χρονικό σημείο κατά το οποίο η Σύμβαση ξεκινά να τίθεται επίσημα σε εφαρμογή, η πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιρειών έχει πληγεί σοβαρά τόσο σε επίπεδο μεγάλων όσο και σε επίπεδο μικρών ναυτιλιακών εταιρειών.<sup>36</sup> Η οικονομική δυσπραγία των τελευταίων έξι ετών αναπόφευκτα έχει κάνει τις ναυτιλιακές εταιρείες, ιδιαίτερα προσεκτικές όσον αφορά τη διαχείριση των κεφαλαίων τους, σε μία περίοδο όπου η εφαρμογή της νέας Σύμβασης απαιτεί τη δαπάνη σημαντικών ποσών για την συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς.

Σημαντική πρόκληση για την αποτελεσματική εφαρμογή αλλά και την επιτυχία της MLC 2006, θα είναι η απήχηση που θα έχει στους ίδιους τους ναυτικούς. Βασικό σημείο διερεύνησης θα πρέπει να είναι εάν οι ναυτικοί έχουν ενημερωθεί σχετικά με την νέα Σύμβαση και ιδιαίτερα με τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών σχετικά με την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαμονής εν πλω. Βασικό μειονέκτημα μπορεί να αποδειχθεί για τη Σύμβαση και την πλήρη κατανόησή της από τους ναυτικούς, ο νομικός τρόπος γραφής της, μειονέκτημα το οποίο μπορεί να αντιμετωπιστεί με την πραγματοποίηση σεμιναρίων και ενημερωτικών συναντήσεων, οι οποίες θα απευθύνονται στους ναυτικούς.

Παράλληλα σημαντικά εμπόδια θα τεθούν στην αποτελεσματική εφαρμογή της Σύμβασης από τα φαινόμενα διαφθοράς, τα οποία χαρακτηρίζουν πολλά κράτη, ανάμεσα στα οποία και η Ελλάδα, αλλά και από την τάση των πλοιοκτητών να προσπαθούν να βρίσκουν τρόπους να αποφύγουν τις υποχρεώσεις τους. Τέλος ένα σημαντικό ζήτημα είναι η δυνατότητα υποβολής παραπόνων η οποία παρέχεται από τη νέα Σύμβαση σε κάθε ναυτικό και στην υφιστάμενη πραγματικότητα της ύπαρξης μαύρων λιστών. Σύμφωνα με την αθέμιτη αυτή πρακτική η οποία ακολουθείται όμως κατά κόρον στην ναυτιλιακή βιομηχανία, και αναφέρεται στον αποκλεισμό που αντιμετωπίζουν από την εύρεση μελλοντικής εργασίας, πολλοί ναυτικοί οι οποίοι έχουν παραπονεθεί σχετικά με άνηση μεταχείριση από πλοιοκτήτριες εταιρείες ή ανήκουν σε κάποιο συνδικάτο. Οι ναυτικοί αυτοί μπαίνουν στη συνέχεια σε ειδικές λίστες από εταιρείες και επιχειρήσεις οι οποίες προσφέρουν υπηρεσίες στον τομέα

<sup>35</sup> Thomas Schulz, That Sinking Feeling: Global Crisis Hits Shipping Industry Hard, December 05, 2008, Spiegel International, Ανάκτηση από <http://www.spiegel.de/international/business/that-sinking-feeling-global-crisis-hits-shipping-industry-hard-a-594710.html>

<sup>36</sup> Shipping industry faces rough economic waters, Deutsche Welle, Ανάκτηση από <http://www.dw.de/shipping-industry-faces-rough-economic-waters/a-16850466>

της επάνδρωσης πλοίων και είναι πιθανό να μην μπορέσουν να εργαστούν ξανά στην ναυτιλιακή βιομηχανία.<sup>37</sup> Όπως είναι εύλογο είναι πιθανό παρά την πρόβλεψη της Σύμβασης, τόσο να συνεχιστεί η πρακτική αυτή όσο και να αποτρέψει πολλούς ναυτικούς από την υποβολή παραπόνων και καταγγελιών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την παρούσα μελέτη, συνάγουμε κάποια πολύτιμα στοιχεία τα οποία αντανακλούν την ιδιόρρυθμη και πολύπλοκη φύση της ναυτικής εργασίας, που χρήζει ευέλικτης και προσαρμοστικής νομοθετικής κάλυψης.

Το πλοίο συνιστά τον χώρο διαμονής, εργασίας καθώς και τον χώρο ανάπαυσης και ψυχαγωγίας του ναυτικού. Επομένως, ο ναυτικός ζει λειτουργεί και εργάζεται σε ελεγχόμενο περιβάλλον για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Επίσης, τα προσόντα και οι ικανότητες που θα πρέπει να έχει ο ναυτικός για την ορθή και ασφαλή παροχή ναυτικής εργασίας, είναι σημαντικό να είναι κατάλληλα ανεπτυγμένα και προσαρμοσμένα ώστε να ανταποκρίνονται στην ιδιαίτερη φύση του ναυτικού επαγγέλματος, καθότι αποτελεί τον κινητήριο μοχλό της «ναυτιλιακής μηχανής» και τον συνδετικό κρίκο μεταξύ του πλοίου στη θάλασσα και της εταιρίας που εδρεύει στην ξηρά. Το θέμα της ποιότητας της ναυτικής εργασίας έρχεται να ενισχύσει η νέα Σύμβαση για την Ναυτική Εργασία, MLC.

Η νέα Σύμβαση ανοίγει το δρόμο στην ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για την εξασφάλιση αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας στον όλο και περισσότερο διεθνοποιημένο ναυτικό χώρο. Τίθεται, πλέον, ένα κοινωνικοοικονομικό

---

<sup>37</sup> A. D. Couper, Ben Stanberry, *Voyages of Abuse: Seafarers, Human Rights and International Shipping*, Pluto Press, 1999, σ. 52.

πλαίσιο στον παγκόσμιο ανταγωνισμό του ναυτιλιακού τομέα και αναγνωρίζεται ότι οι φτωχές συνθήκες εργασίας και η ποιοτική ναυτιλία δεν μπορούν να συμβαζίζονται.

Η νέα Σύμβαση θέτει ως στόχο να επιτύχει μεγαλύτερη συμμόρφωση από τις διαχειρίστριες εταιρίες και τους πλοιοκτήτες και να ενισχύσει την επιβολή των προτύπων μέσω των μηχανισμών σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένων των καταγγελιών από τους ναυτικούς, της πρόβλεψης για την επίβλεψη των πλοιοκτητών και των καπετάνιων για τις συνθήκες εργασίας που επικρατούν στο πλοίο, των ελέγχων του κράτους σημαίας και της επιθεώρησης από τις λιμενικές αρχές ξένων σκαφών.

Η MLC ισορροπεί την ανάγκη για προστασία των ναυτικών με την ευελιξία στην διεθνή αγορά ναυτικής εργασίας. Το κείμενο της Σύμβασης έχει καταφέρει να καθιερώσει τους σαφείς ορισμούς των δικαιωμάτων και των ελαχίστων προδιαγραφών εργασιακής απασχόλησης, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπει τον απαραίτητο βαθμό εθνικής διακριτικότητας στην διαμόρφωση των παραπάνω μέσα από τη διαφάνεια, τις διαβουλεύσεις και την υπευθυνότητα. Επομένως, αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω ανάλογα με τις ανάγκες στην πορεία της εξέλιξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Η παγκόσμια βιομηχανία βρίσκεται στην αρχή νέων προκλήσεων. Απαιτείται σκληρή εργασία για να εξασφαλιστεί ότι η Σύμβαση δεν είναι ένα βιβλίο που κρατιέται στο ράφι. Το κείμενο πέτυχε την ευρεία συναίνεση και επικύρωση και βρίσκεται στο στάδιο της εφαρμογής.

Συνοψίζοντας μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε τα πλεονεκτήματα της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, όπως παρακάτω:

- Μια παγκόσμια αναφορά σε ναυτιλιακά ζητήματα εργασίας
- 4ος στυλοβάτης ποιοτικής ναυτιλίας (μαζί με SOLAS, STCW, MARPOL)
- Ένα περιεκτικό σύνολο βασικών αρχών και δικαιωμάτων ναυτικής εργασίας
- Απλοποίηση διεθνών απαιτήσεων
- Σύστημα πιστοποίησης, που επιβάλλει ένα καθεστώς ισχυρής επιβολής
- Επαληθεύσιμη συμμόρφωση με τη βασική ελάχιστη απασχόληση και τις κοινωνικές απαιτήσεις

- Εφαρμογή σε όλα τα πλοία, ακόμα και σε Μέλη που δεν έχουν κυρώσει την σύμβαση
- Βελτιωμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς
- Ασφαλέστερο και πιο υπεύθυνο ναυτικό εργατικό δυναμικό
- Κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία
- Βελτιωμένος κοινωνικός διάλογος σε όλα τα επίπεδα
- Καλύτερη πληροφόρηση δικαιωμάτων ναυτικών
- Βελτιωμένη εποπτεία σε όλα τα επίπεδα: πλοίο, εταιρία, κράτος σημαίας, αρμόδια αρχή, ILO
- Παγκόσμια και ενωποιημένη συμμόρφωση και πιστοποίηση
- Μόνιμη παρακολούθηση των συνθηκών ναυτικής εργασίας
- Θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια στην θάλασσα
- Θετικό αντίκτυπο στην προστασία του περιβάλλοντος

Για τις κυβερνήσεις

- Απλοποίηση των υποχρεώσεων ( μια Σύμβαση αντί για πολλές)
- Ευρύτερες δυνάμεις επιβολής σε όλα τα πλοία
- Βελτιωμένη ποιότητα ναυτιλιακών υπηρεσιών
- Βελτιωμένη προστασία του περιβάλλοντος
- Επιπλέον ευελιξία με ταυτόχρονη αυστηρότητα στις αρχές
- Προστασία απέναντι στον αθέμιτο ανταγωνισμό, λόγω πλοίων χωρών που δεν έχουν υιοθετήσει την Σύμβαση
- Εφαρμογή υποχρεωτικών απαιτήσεων μέσω μέτρων που είναι κατ' ουσία ομότιμα με τα σημερινά δεδομένα
- Πλεονεκτήματα στα πλοία χωρών που έχουν κυρώσει την Σύμβαση

Για τους πλοιοκτήτες

- Πλαίσιο εξασφάλισης δίκαιου ανταγωνισμού και περιθωριοποίησης υποδεέστερων επιχειρήσεων
- Πλεονεκτήματα μέσω ενός συστήματος πιστοποίησης
- Κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία
- Προστατευμένο και αποδοτικότερο εργατικό δυναμικό
- Ασφαλέστερη και καλύτερη λειτουργία των πλοίων με λιγότερες καθυστερήσεις στους λιμένες



- Η νέα Σύμβαση περιέχει τα ελάχιστα πρότυπα, τα οποία καλύπτονται ήδη από τη σημερινή εργασιακή πρακτική και θα είναι εύκολο να ακολουθηθούν και στη συνέχεια

Για τους ναυτικούς

- Ένα πλήρες πλαίσιο βασικών αρχών ναυτικής εργασίας
- Διαθέσιμες μέθοδοι ενημέρωσης των δικαιωμάτων των ναυτικών
- Βελτιωμένη επιβολή των ελάχιστων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης
- Δικαίωμα καταγγελιών εν πλω και στην ξηρά
- Καθαρή ταυτοποίηση του υπεύθυνου, πλοιοκτήτης ή εταιρία διαχείρισης, για τους σκοπούς αυτής της Σύμβασης.

Με την MLC 2006, θα δημιουργηθεί ένα νέο σύστημα επιθεώρησης που θα σχετίζεται αποκλειστικά με τα εργασιακά ζητήματα και οι πλοιοκτήτες πολυεθνικών στόλων θα πρέπει να καταβάλλουν προσπάθειες ώστε να συντονιστούν με την ποικιλία των εθνικών απαιτήσεων και τις ουσιαστικές αδυναμίες και εξαιρέσεις του 1 μέρους της DMLC. Η νέα Σύμβαση έχει ένα ευρύ περιεχόμενο αλλά δεν παύει να είναι πολύπλοκη όσον αφορά τις λεπτομέρειες και την εφαρμογή της, γι' αυτό απαιτείται πάρα πολύ καλή προετοιμασία από τις ναυτιλιακές εταιρίες. Επίσης πολύ σημαντική είναι η αφύπνιση του προσωπικού του πλοίου όσον αφορά τα δικαιώματα του και τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

Εν κατακλείδι, η νέα Σύμβαση του ΔΟΕ εξετάζει θέματα που σχετίζονται με τις αιτίες της κόπωσης, την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία, την πρόσληψη, τις Συνθήκες διαβίωσης και εργασίας, τη προσπάθεια διατήρησης του πληρώματος και τη παροχή κινήτρων σε αυτό, βελτιώνοντας κατά αυτόν το τρόπο την ασφάλεια και το “status” της ναυτιλίας.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- American Bureau of Shipping, (2009), Guidance notes on the ILO Maritime Labour Convention, 2006, May  
[http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164\\_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164\\_ILO\\_MLC\\_GN](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164_ILO_MLC_GN)
- Apostolos Belokas, (2013), Will ILO MLC deliver as promised? May  
<http://www.safety4sea.com/analysis/1/181/will-ilo-mlc-deliver-as-promised->
- Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Εμ., (1999), Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης, Πειραιάς: Εκδόσεις J&J Hellas.
- Βλάχος Γ.Π., (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης
- DNV, Who needs to be inspected and certified,  
[http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/mlc/who\\_needs\\_to\\_be\\_certified.asp](http://www.dnv.com/industry/maritime/servicessolutions/statutoryservices/mlc/who_needs_to_be_certified.asp), τελευταία επίσκεψη: 01/06/13
- Couper D., Stanberry Ben, (1999), Voyages of Abuse: Seafarers, Human Rights and International Shipping, Pluto Press
- Doumbia-Henry Cleopatra, Devlin Dominick and McConnell Moira L., (2006) The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments, American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13
- Europa, Ενίσχυση των προτύπων ναυτικής εργασίας, Ανάκτηση από [http://europa.eu/legislation\\_summaries/employment\\_and\\_social\\_policy/employment\\_rights\\_and\\_work\\_organisation/c11801\\_el.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/employment_and_social_policy/employment_rights_and_work_organisation/c11801_el.htm)
- Garcia R., Castanos A., Irastorza I., (2011) Progress on Security of Seafarers in the MLC Maritime Labour Convention, Journal of Maritime Research (JMR), Vol VIII. No.2, pp.63-74
- Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler
- Πιανα Christodoulou-Varotsi, Dimitry A. Pentsov, (2007), Maritime Work Law fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, Springer
- International Labour Organization. International Labour Standards Department and Sectoral Activities Branch 2009, Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, Retrieved April 14, 2009, from the World Wide Web: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_101787.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf)

- International Labour Organization. International Labour Standards Department and Sectoral Activities Branch 2009, Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, Retrieved April 14, 2009, from the World Wide Web: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_101788.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf)
- International Labour Office Geneva. International Labour Conference 94th Maritime Session 2006, Adoption of an Instrument to Consolidate Maritime Labour Standards, <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/re-p-i-1a.pdf>
- ILO, (1998) Maritime labour conventions and recommendations. (4th revised edition)
- ILO, (2012) Improvements in the standards-related activities of the ILO: A progress report on the implementation of the interim plan of action for the standards-related strategy, 316th Session, Geneva, 1–16 November, [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_192295.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/--ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_192295.pdf)
- ILO, 2010, Information Document on Ratifications and Standards Related Activities (as to 31 December 2009): Third Item on the Agenda : Information and Reports on the Application of Conventions and Recommendations : International Labour Conference, 99th Session, [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_123773.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms_123773.pdf)
- ILO, (2013), Greece ratifies the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_204588/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_204588/lang--en/index.htm), February, τελευταία επίσκεψη: 02/10/13
- IMO, International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974 [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx)
- Javier Garcia de Duenas, (2011), Gap Assessment - Lessons Learned, Bureau Veritas, <http://www.veristar.com/content/static/veristarinfo/images/4637.1.seafarer%20newsletter%202.pdf>, October
- Jesús A. MENACHO Piérola, How the “Maritime Labour Convention, 2006” will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?, MSEA Class of 2010 - WMU
- Klaus Jansen, (2013), Shipping industry faces rough economic waters, Ανάκτηση από <http://www.dw.de/shipping-industry-faces-rough-economic-waters/a-16850466>, Deutsche Welle, May

- Κουκάκης Θ., (2006), Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε., Ναυτική Ελλάς, Σεπτέμβριος, σσ. 31-2
- Lloyd's Register, (2011), Lloyd's Register issues industry's first certificate of compliance with new Maritime Labour Convention and secures major related contracts, Ανάκτηση από [http://www.lr.org/news\\_and\\_events/press-releases/206081-lloyds-register-issues-industrys-first-certificate-of-compliance-with-new-maritime-labour-convention-and-secures-major-related-contracts.aspx](http://www.lr.org/news_and_events/press-releases/206081-lloyds-register-issues-industrys-first-certificate-of-compliance-with-new-maritime-labour-convention-and-secures-major-related-contracts.aspx)
- Mc Connell ML, (2011), The ILO's Maritime Labour Convention 2006: filling a gap in the law of the sea, Mepielan E-Bulletin, April
- Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.
- Oldenburg Marcus, Baur Xaver, Schlaich Clara, (2010), Occupational Risks and Challenges of Seafaring, Journal of Occupational Health pp.249-256
- Orbie Jan, Tortell Lisa, (2008) The European Union and the Social Dimension of Globalization: How the Eu Influences the World, Routledge, Philip Gibson,
- Παπαγιαννούλης Κ. Ν., (2002) Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης
- Papadakis Konstantinos, (2008), Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework, ILO
- Papathanassis Alexis, Petra Milde, (2011), Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Springer
- Republic of the Marshall Islands, (2012), Marine Safety Advisory NO. 51-12, Maritime Labour Convention 2006, [http://www.register-iri.com/forms/upload/MSAdvisory\\_51-12.pdf](http://www.register-iri.com/forms/upload/MSAdvisory_51-12.pdf), , τελευταία επίσκεψη: 05/09/13
- Thomas Schulz, (2008), That Sinking Feeling: Global Crisis Hits Shipping Industry Hard, Spiegel International, Ανάκτηση από <http://www.spiegel.de/international/business/that-sinking-feeling-global-crisis-hits-shipping-industry-hard-a-594710.html>
- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Πλεονεκτήματα της Σύμβασης, <http://www.hcg.gr/node/5540>, τελευταία επίσκεψη: 02/10/13
- ΦΕΚ -Α-179-2012, Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, <http://nomoi.info/%CE%A6%CE%95%CE%9A-%CE%91-179-2012-%CF%83%CE%B5%CE%BB-155.html>, τελευταία επίσκεψη: 01/10/13

## Παραρτήματα

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

#### 37 Συμβάσεις που περιλαμβάνονται στην MLC-2006

	Επικυρώθηκε	Αποσύρθηκε	Αντικαταστάθηκε από	Κατάσταση
Minimum Age (Sea) (Ελάχιστη Ηλικία), 1920 (N° 7)	5	48	138	1
Unemployment Indemnity Shipwreck (Αποζημίωση Ναυαγίου), 1920 (N° 8)	60	0		3
Placing of Seamen (Τοποθέτηση Ναυτικών), 1920 (N° 9)	34	7	179	1
Medical Examination of Young Persons (Ιατρικές Εξετάσεις Νέων), 1921 (N° 16)	82	0		3
Seamen's Articles of Agreement (Συμφωνητικά Εργασίας Ναυτικών), 1926 (N° 22)	60	0		3
Repatriation of Seamen (Επαναπατρισμός Ναυτικών), 1926 (N° 23)	46	1	166	1
Officers' Competency Certificates (Πιστοποιητικά Ικανότητας των Αξιωματ.), 1936 (N° 53)	37	0		2
Holidays with Pay (Αργίες μετ' αποδοχών), 1936 (N° 54)	4	2	91	1
Shipowners' Liability – Sick & Injured Seamen (Ευθύνη Πλοιοκτητών – Ασθενείς & Τραυματίες Ναυτικοί), 1936 (N° 55)	18	0		3
Sickness Insurance (Ασφάλιση για Ασθένεια), 1936 (N° 56)	19	1	165	1

Hours of Work and Manning (Ώρες Εργασίας και Επάνδρωση), 1936 (N° 57)	1	2	180	1
Minimum Age (Ελάχιστη Ηλικία), αναθεωρημένη, 1936 (N° 58)	17	34	138	2
Food and Catering-Ships' Crews (Διατροφή & Τροφοδοσία Πληρωμάτων.), 1946 (N° 68)	25	0		3
Certification of Ships' Cooks (Πιστοποίηση των Μαγείρων), 1946 (N° 69)	38	0		3
Social Security (Κοινωνική Ασφάλιση Ναυτικών), 1946 (N° 70)	6	1	165	1
Paid Vacations (Άδειες επί πληρωμή), 1946 (N° 72)	1	4	91	1
Medical Examination (Ιατρικές Εξετάσεις Ναυτικών), 1946 (N° 73)	46	0		3
Certification of Able Seamen (Πιστοποίηση Ικανότητας Ναυτικών), 1946 (N° 74)	29	0		3
Accommodation of Crews, (Ενδιαίτηση Πληρωμ.) 1946 (N°75)	1	4	92	1
Wages, Hours of Work and Manning (Μισθοί, Ώρες Εργασίας & Επάνδρωση), 1946 (N° 76)	0	0		1
Paid Vacations (Άδειες επί πληρωμή), αναθεωρ., 1949 (N° 91)	18	7	146	1
Accommodation of Crews (Ενδιαίτηση Πληρωμ.), αναθεωρ., 1949 (N° 92)	47	0		2

Wages, Hours of Work and Manning (Μισθοί, Ωρες Εργασίας & Επάνδρωση), αναθεωρ., 1949 (N° 93)	5	0		1
Wages, Hours of Work and Manning (Μισθοί, Ωρες Εργασίας & Επάνδρωση), 1958 (N°109)	11	4	180	1
Accommodation of Crews (Ενδιαίτηση Πληρωμ.), 1970 (N° 133)	32	0		2
Prevention of Accidents (Πρόληψη Ατυχημάτων), 1970 (N° 134)	29	0		3
Continuity of Employment (Διάρκεια Απασχόλ), 1976 (N° 145)	17	0		4
Seafarers' Annual Leave with Pay, (Ετήσια Άδεια Ναυτικών μετ' Αποδοχών) 1976 (N° 146)	17	0		4
Merchant Shipping - Minimum Standards (Ελάχιστα Επίπεδα των Εμπορικών Πλοίων), 1976 (N° 147)	55	0		4
Protocol 1996 to the Merchant Shipping, (Πρωτόκολλο '96 για την Εμπορική Ναυτιλία) 1976 (N° 147P)	23	0		4
Seafarers' Welfare, (Κοινωνική Πρόνοια Ναυτ.) 1987 (N° 163)	17	0		5
Health Protection and Medical Care (Ιατρική Φροντίδα & Προστασία), 1987 (N° 164)	14	0		5
Social Security (Κοινωνική Ασφάλιση), αναθεωρ., 1987 (N° 165)	3	0		5
Repatriation of Seafarers (Επαναπατρισμός Ναυτ.), αναθ., 1987 (N° 166)	13	0		5

Labour Inspection (Επιθεώρηση Εργασίας), 1996 (N° 178)	15	0	5
Recruitment & Placement of Seafarers, (Ναυτολόγηση & Εύρεση Εργασίας Ναυτ.), 1996 (N° 179)	10	0	5
Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships, (Ωρες Εργασίας Ναυτικών & Επάνδρωση Πλοίων), 1996 (N° 180)	21	0	5

### 3 Συμβάσεις αναθεωρημένες από την MLC-2006, που όμως δεν συμπεριλαμβάνονται

Seafarers' Pensions, (Συντάξεις Ναυτικών), 1946 (N° 71)	13	0	3
Seafarers' Identity Documents, (Εγγραφα Ταυτότητας Ναυτ.), 1958 (N° 108)	61	3	185
Seafarers' Identity Documents, 2003 (N° 185)	14	0	5

#### **Υπόμνημα για την τρέχουσα κατάσταση:**

1 = ξεπερασμένο όργανο

2 = άλλο όργανο

3 = που πρόκειται να αναθεωρηθεί

4 = επικαιροποιημένο όργανο

5 = επικαιροποιημένο όργανο. Η παρούσα Σύμβαση υιοθετήθηκε μετά το 1985 και θεωρείται ότι ισχύει μέχρι και σήμερα.

Πηγή: Jesus A. Menacho Pierola

## **ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2**

### **29 Συστάσεις στην MLC**



<b>N° 9</b>	National Seamen's Codes Recommendation, 1920.
<b>N° 10</b>	Unemployment Insurance (Seamen) Recommendation, 1920.
<b>N° 26</b>	Migration (Protection of Females at Sea) Recommendation, 1920.
<b>N° 27</b>	Repatriation (Ship Masters and Apprentices) Recommendation, 1926.
<b>N° 48</b>	Seamen's Welfare in Ports Recommendation, 1936.
<b>N° 49</b>	Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1936.
<b>N° 75</b>	Seafarers' Social Security (Agreements) Recommendation, 1946.
<b>N° 76</b>	Seafarers' (Medical Care for Dependants) Recommendation, 1946.
<b>N° 77</b>	Vocational Training (Seafarers) Recommendations, 1946.
<b>N° 78</b>	Bedding, Mess Utensils and Miscellaneous Provisions (Ships' Crews), 1946.
<b>N° 105</b>	Ships' Medicine Chests Recommendation, 1958.
<b>N° 106</b>	Medical Advice at Sea Recommendation, 1958.
<b>N° 107</b>	Seafarers' Engagement (Foreign Vessels) Recommendation, 1958.
<b>N° 108</b>	Social Conditions and Safety (Seafarers) Recommendation, 1958,
<b>N° 109</b>	Wages, Hours of Work and Manning (Sea) Recommendation, 1958.
<b>N° 137</b>	Vocational Training (Seafarers) Recommendation, 1970.
<b>N° 138</b>	Seafarers' Welfare Recommendation, 1970.
<b>N° 139</b>	Employment of Seafarers (Technical Developments) Recommendation, 1970
<b>N° 140</b>	Crew Accommodation (Air Conditioning) Recommendation, 1970.
<b>N° 141</b>	Crew Accommodation (Noise Control) Recommendation, 1970.
<b>N° 142</b>	Prevention of Accidents (Seafarers) Recommendation, 1970.
<b>N° 153</b>	Protection of Young Seafarers Recommendation, 1976.
<b>N° 154</b>	Continuity of Employment (Seafarers) Recommendation, 1976.
<b>N° 155</b>	Merchant Shipping (Improvement of Standards) Recommendation, 1976.
<b>N° 173</b>	Seafarers' Welfare Recommendation, 1987.
<b>N° 174</b>	Repatriation of Seafarers Recommendation, 1987.
<b>N° 185</b>	

	Labour Inspection (Seafarers) Recommendation, 1996.
<b>N° 186</b>	Recruitment and Placement of Seafarers Recommendation, 1996.
<b>N° 187</b>	Seafarers' Wages, Hours of Work and the Manning of Ships Recom., 1996.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

### ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

Πίνακας κρατών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση

Country	Date	Status
<b>Antigua and Barbuda</b>	11 Aug 2011	In Force
<b>Australia</b>	21 Dec 2011	In Force
<b>Bahamas</b>	11 Feb 2008	In Force
<b>Barbados</b>	20 Jun 2013	Not in force
<b>Belgium</b>	20 Aug 2013	Not in force
<b>Benin</b>	13 Jun 2011	In Force
<b>Bosnia and Herzegovina</b>	18 Jan 2010	In Force
<b>Bulgaria</b>	12 Apr 2010	In Force
<b>Canada</b>	15 Jun 2010	In Force
<b>Croatia</b>	12 Feb 2010	In Force
<b>Cyprus</b>	20 Jul 2012	In Force
<b>Denmark</b>	23 Jun 2011	In Force
<b>Faeroe Islands</b>	23 Jun 2011	In Force

Country	Date	Status
<b>Fiji</b>	21 Jan 2013	Not in force
Finland	09 Jan 2013	Not in force
France	28 Feb 2013	Not in force
— <i>New Caledonia</i>	28 Feb 2013	Not in force
Gabon	12 May 2011	Not in force
Germany	16 Aug 2013	Not in force
Ghana	16 Aug 2013	Not in force
Greece	04 Jan 2013	Not in force
Hungary	31 Jul 2013	Not in force
Japan	05 Aug 2013	Not in force
<b>Kiribati /</b>	24 Oct 2011	In Force
<b>Latvia</b>	12 Aug 2011	In Force
Lebanon	18 Feb 2013	Not in force
<b>Liberia</b>	07 Jun 2006	In Force
Lithuania	20 Aug 2013	Not in force

Country	Date	Status
Luxembourg	20 Sep 2011	In Force
Malaysia	20 Aug 2013	Not in force
Malta	22 Jan 2013	Not in force
Marshall Islands	25 Sep 2007	In Force
Morocco	10 Sep 2012	Not in force
Netherlands	13 Dec 2011	In Force
Nigeria	18 Jun 2013	Not in force
Norway	10 Feb 2009	In Force
Palau	29 May 2012	In Force
Panama	06 Feb 2009	In Force
Philippines	20 Aug 2012	In Force
Poland	03 May 2012	In Force
Russian Federation	20 Aug 2012	In Force
Saint Kitts and Nevis	21 Feb 2012	In Force
Saint Vincent and the Grenadines	09 Nov 2010	In Force

Country	Date	Status
Serbia	15 Mar 2013	Not in force
Singapore	15 Jun 2011	In Force
South Africa	20 Jun 2013	Not in force
Spain	04 Feb 2010	In Force
Sweden	12 Jun 2012	In Force
Switzerland	21 Feb 2011	In Force
Togo	14 Mar 2012	In Force
Tuvalu	16 Feb 2012	In Force
United Kingdom	07 Aug 2013	Not in force
— Gibraltar	07 Aug 2013	Not in force
— Isle of Man	07 Aug 2013	Not in force
Viet Nam	08 May 2013	Not in force

Πηγή: ILO

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

**Maritime Labour Convention, 2006**

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

*(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)*

Issued under the authority of: ..... *(insert name of competent authority as defined in Article II, paragraph 1(a), of the Convention)*

With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Name of ship	IMO number	Gross tonnage

is maintained in accordance with Standard A5.1.3 of the Convention.

The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

- (a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;
- (b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;
- (c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> *(strike out the statement which is not applicable)*;
- (d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and
- (e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

- 1. Minimum age (Regulation 1.1)
- 2. Medical certification (Regulation 1.2) .....
- 3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3) .....
- 4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1) .....
- 5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4) .....
- 6. Hours of work or rest (Regulation 2.3) .....
- 7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7) .....
- 8. Accommodation (Regulation 3.1) .....
- 9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1) .....
- 10. Food and catering (Regulation 3.2) .....
- 11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3) .....

- 12. On-board medical care (Regulation 4.1) .....
- 13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5) .....
- 14. Payment of wages (Regulation 2.2) .....

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

Substantial equivalencies

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following substantial equivalencies, as provided under Article VI, paragraphs 3 and 4, of the Convention, except where stated above, are noted *(insert description if applicable)*:

.....

.....

No equivalency has been granted.

Name: .....

Title: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

Exemptions

*(Note: Strike out the statement which is not applicable)*

The following exemptions granted by the competent authority as provided in Title 3 of the Convention are noted:

.....

.....

No exemption has been granted.

Name: .....

Title: .....



Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Παράρτημα 5

### Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

#### *Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections*

The following measures have been drawn up by the shipowner, named in the Maritime Labour Certificate to which this Declaration is attached, to ensure ongoing compliance between inspections:

*(State below the measures drawn up to ensure compliance with each of the items in Part I)*

1. Minimum age (Regulation 1.1)   
.....
2. Medical certification (Regulation 1.2)   
.....
3. Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)   
.....
4. Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)   
.....
5. Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)   
.....
6. Hours of work or rest (Regulation 2.3)   
.....
7. Manning levels for the ship (Regulation 2.7)   
.....
8. Accommodation (Regulation 3.1)   
.....
9. On-board recreational facilities (Regulation 3.1)   
.....
10. Food and catering (Regulation 3.2)   
.....
11. Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)   
.....
12. On-board medical care (Regulation 4.1)   
.....
13. On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)   
.....
14. Payment of wages (Regulation 2.2)   
.....

I hereby certify that the above measures have been drawn up to ensure ongoing compliance, between inspections, with the requirements listed in Part I.

Name of shipowner:<sup>1</sup> .....

Company address: .....

Name of the authorized signatory: .....

Title: .....

Signature of the authorized signatory: .....

Date: .....

(Stamp or seal of the shipowner<sup>1</sup>)

The above measures have been reviewed by *(insert name of competent authority or duly recognized organization)* and, following inspection of the ship, have been determined as meeting the purposes set out under Standard A5.1.3, paragraph 10(b), regarding measures to ensure initial and ongoing compliance with the requirements set out in Part I of this Declaration.

Name: .....

Title: .....

Address: .....

Signature: .....

Place: .....

Date: .....

(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

---

<sup>1</sup> *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

Παράρτημα 6  
**Interim Maritime Labour Certificate**

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the  
Maritime Labour Convention, 2006  
(referred to below as “the Convention”)  
under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....  
(full designation and address of the competent authority or recognized organization  
duly authorized under the provisions of the Convention)

Particulars of the ship

Name of ship .....

Distinctive number or letters .....

Port of registry .....

Date of registry .....

Gross tonnage <sup>1</sup> .....

IMO number .....

Type of ship .....

Name and address of the shipowner <sup>2</sup> .....

.....  
This is to certify, for the purposes of Standard A5.1.3, paragraph 7, of the Convention,  
that:

- (a) this ship has been inspected, as far as reasonable and practicable, for the matters listed in Appendix A5-I to the Convention, taking into account verification of items under (b), (c) and (d) below;
- (b) the shipowner has demonstrated to the competent authority or recognized organization that the ship has adequate procedures to comply with the Convention;
- (c) the master is familiar with the requirements of the Convention and the responsibilities for implementation; and
- (d) relevant information has been submitted to the competent authority or recognized organization to produce a Declaration of Maritime Labour Compliance.

<sup>1</sup> For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

<sup>2</sup> *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4.

Completion date of the inspection referred to under (a) above was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official  
issuing the interim certificate .....

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

## Παράρτημα 7

### Maritime Labour Certificate

*(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)*

Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the Maritime Labour Convention, 2006 (referred to below as “the Convention”) under the authority of the Government of:

.....  
(full designation of the State whose flag the ship is entitled to fly)

by .....  
(full designation and address of the competent authority or recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention)

#### Particulars of the ship

Name of ship .....  
Distinctive number or letters .....  
Port of registry .....  
Date of registry .....  
Gross tonnage<sup>1</sup> .....  
IMO number .....  
Type of ship .....  
Name and address of the shipowner<sup>2</sup> .....  
.....  
.....

<sup>1</sup> For ships covered by the tonnage measurement interim scheme adopted by the IMO, the gross tonnage is that which is included in the REMARKS column of the International Tonnage Certificate (1969). See Article II(1)(c) of the Convention.

<sup>2</sup> *Shipowner* means the owner of the ship or another organization or person, such as the manager, agent or bareboat charterer, who has assumed the responsibility for the operation of the ship from the owner and who, on assuming such responsibility, has agreed to take over the duties and responsibilities imposed on shipowners in accordance with this Convention, regardless of whether any other organizations or persons fulfil certain of the duties or responsibilities on behalf of the shipowner. See Article II(1)(j) of the Convention.



This is to certify:

1. That this ship has been inspected and verified to be in compliance with the requirements of the Convention, and the provisions of the attached Declaration of Maritime Labour Compliance.

2. That the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention. These national requirements are summarized in the Declaration of Maritime Labour Compliance, Part I.

This Certificate is valid until ..... subject to inspections in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued

at ..... on ..... is attached.

Completion date of the inspection on which this Certificate is based was .....

Issued at ..... on .....

Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

*Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection*

This is to certify that the ship was inspected in accordance with Standards A5.1.3 and A5.1.4 of the Convention and that the seafarers' working and living conditions specified in Appendix A5-I of the Convention were found to correspond to the abovementioned country's national requirements implementing the Convention.

*Intermediate inspection:*  
(to be completed between the second and third anniversary dates)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional endorsements (if required)*

This is to certify that the ship was the subject of an additional inspection for the purpose of verifying that the ship continued to be in compliance with the national requirements implementing the Convention, as required by Standard A3.1, paragraph 3, of the Convention (re-registration or substantial alteration of accommodation) or for other reasons.

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

*Additional inspection:*  
(if required)

Signed .....  
(Signature of authorized official)

Place .....

Date .....  
(Seal or stamp of the authority,  
as appropriate)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ