



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΑ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ
ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΑ»

ΕΛΕΝΗ ΓΕΩΡΓΟΠΟΥΛΟΥ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2012

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ
ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ
ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ»**

Ελένη Γεωργοπούλου

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

Πειραιάς
Νοέμβριος 2012

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στη βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα 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.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

Σελίδα Τριμελούς 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:

- Αναπληρωτής Καθηγητής, Μιχαήλ Ι. Παζαρζής (επιβλέπων)
- Επίκουρος Καθηγητής, Γεώργιος Σαμιώτης
- Καθηγητής, Βασίλειος – Στυλιανός Τσελέντης

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

Περίληψη

Η δραστηριότητα της μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων με τα πλοία πραγματοποιείται με την αναγκαία συμμετοχή των εργαζομένων σε αυτά. Παράλληλα, **η διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων** πραγματοποιείται με το **ανθρώπινο δυναμικό** που εργάζεται στη στεριά σε όλες τις δραστηριότητες που απαιτούνται για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων της επιχείρησης της θαλάσσιας μεταφοράς.

Στη μελέτη αυτή θα μελετηθούν τα ζητήματα που αφορούν τον Πλοίαρχο και το Πλήρωμα όσον αφορά τη **ναυτολόγηση** και την **εργασιακή σχέση** και την **ναυτιλιακή δραστηριότητα** πάνω στο πλοίο. Θα μελετηθούν, επίσης, τα ζητήματα που αφορούν τους εργαζομένους στη ναυτιλιακή επιχείρηση και ασκούν τα σημαντικά καθήκοντα σε αυτήν. Παράλληλα, θα μελετηθούν ζητήματα που αφορούν στην **ιδιωτική και κοινωνική ασφάλιση** των εργαζομένων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις είτε βρίσκονται στη στεριά είτε στη θάλασσα και θα εξαχθούν συμπεράσματα που συνδέουν την ορθή επιλογή ανθρώπινου δυναμικού με την αξιοπλοΐα του πλοίου.

Abstract

The activity of transporting goods and people on ships is dependent on the participation of the workers in them. Furthermore, people who work ashore at the **shipping company offices** are responsible for all the various activities required in the business of shipping. This study will contain issues relating to the Captain and Crew on **the recruitment, employment contracts and shipping activity on board**. Also, it will refer to the issues and the important tasks that workers are occupied with in the shipping business. At the same time, subjects relating to the **private and/or public sector** of workers in shipping operations either on land or sea are examined. In conclusion, there will be a connection between **the ideal choice of employees** and the **safe and sound voyage with the vessel**.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

*Στους γονείς μου και
στον αδερφό μου*

Πρόλογος

Ο τίτλος της εργασίας είναι «Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ» και πραγματεύεται θέματα που αφορούν το ανθρώπινο δυναμικό των ναυτιλιακών εταιρειών.

Σκοπός της παρούσας μελέτης είναι να υποστηρίξει την ανάγκη σωστής επάνδρωσης των γραφείων, αλλά και των πλοίων των εταιρειών. Το εξειδικευμένο προσωπικό, η ολοκληρωμένη εκπαίδευσή του και οι εκσυγχρονισμένες γνώσεις του είναι απαραίτητα στοιχεία για την αξιοπλοΐα των πλοίων και την ποιοτική λειτουργία των γραφείων.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται περιλαμβάνει ανάλυση των βασικότερων σημείων που αφορούν το ανθρώπινο δυναμικό μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Ποια είναι τα χαρακτηριστικά των εργαζομένων και του πληρώματος, ποιες οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντά τους, τι συμπεριλαμβάνει η εκπαίδευσή τους, και πώς καλύπτονται ασφαλιστικά από κάθε κίνδυνο είναι μερικά από τα ερωτήματα που θα απαντηθούν στην εργασία. Στο τέλος, προκύπτουν συμπεράσματα που συνδέουν την ποιότητα με την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της ναυτιλιακής δραστηριότητας.

Η ανάλυση ξεκινάει με τον διαχωρισμό των εργαζομένων που απασχολούνται σε οποιαδήποτε επιχείρηση και εκείνων που είναι μέλη μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Η διαφορετικότητα έγκειται στο ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν επικοινωνία μεταξύ ξηράς και θάλασσας και οι εργασίες τους αφορούν την παγκόσμια αγορά.

Στο πρώτο και στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται τα χαρακτηριστικά και οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου και του πληρώματος, ενώ στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται εκτενής παρουσίαση της εκπαίδευσής τους. Στη συνέχεια, το τέταρτο κεφάλαιο συνδέει την ανάγκη ύπαρξης ικανού προσωπικού τόσο στην ξηρά όσο και στη θάλασσα, ώστε να επιτυγχάνεται η αξιοπλοΐα του πλοίου. Στο κεφάλαιο πέντε γίνεται αναφορά στη σύσταση, λειτουργία και τμηματοποίηση των γραφείων των ναυτιλιακών εταιρειών. Περαιτέρω, στα κεφάλαια έξι έως οκτώ παρατίθενται θέματα που αφορούν την ασφάλιση του ανθρώπινου δυναμικού, τη λειτουργία των P&I Clubs, τη διαχείριση των P&I απαιτήσεων και τις γενικές καλύψεις των P&I Clubs. Τέλος, η εργασία καταλήγει σε συμπεράσματα που τονίζουν τη σχέση του ποιοτικού εργασιακού περιβάλλοντος, με την αξιοπλοΐα του πλοίου και την αποδοτικότητα της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Ευχαριστώ θερμά τον καθηγητή μου, κ. Παζαρζή για την πολύτιμη βοήθειά του στη συγγραφή της διπλωματικής μου εργασίας, όπως, επίσης, και τους κ. Σαμιώτη και κ. Τσελέντη για την υποστήριξή τους στη διεκπεραίωση αυτής.



ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Δήλωση αυθεντικότητας	Σελ. 2
Σελίδα Τριμελούς Επιτροπής	Σελ. 3
Περίληψη	Σελ. 4
Αφιέρωση	Σελ. 5
Πρόλογος	Σελ. 6 - 7
ΕΙΣΑΓΩΓΗ: Ανθρώπινο Δυναμικό στη Ναυτιλία	Σελ. 10 - 13
1. Το ανθρώπινο δυναμικό στην επιχείρηση	
2. Το ανθρώπινο δυναμικό στην εμπορική ναυτιλία	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Πλοίαρχος	Σελ. 14- 17
1. Χαρακτηριστικά	
2. Αρμοδιότητες	
3. Ο πλοίαρχος ως φορέας δημόσιας εξουσίας	
4. Σχέσεις πλοιάρχου και επιχείρησης	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Πλήρωμα	Σελ. 18 - 22
1. Χαρακτηριστικά	
2. Σύνθεση πληρώματος	
3. Αρμοδιότητες	
4. Πλήρωμα και πολιτιστική συγκρότηση και διαφοροποίηση	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού στην Εμπορική Ναυτιλία	Σελ. 23 - 32
1. Ναυτική εκπαίδευση – ΑΕΝ	
2. Οι Σχολές	
3. Ενημερωτική εκπαίδευση του πληρώματος – ΚΕΣΕΝ	
4. SLIM- VRT: Εκπαίδευση από απόσταση	
5. Το προφίλ των σπουδαστών των ΑΕΝ Πλοιαρχών	

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Η έννοια της αξιοπλοΐας του πλοίου **Σελ. 33 - 37**

1. Ορισμός αξιοπλοΐας
2. Διαμόρφωση αξιοπλοΐας μέσω νηογνωμόνων και πιστοποιητικών
3. Η Ρήτρα Αναξιοπλοΐας

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Ανθρώπινο δυναμικό ναυτιλιακής εταιρείας στην ξηρά – Καθήκοντα **Σελ. 38 - 41**

1. Λειτουργία γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών
2. Σύσταση γραφείων ναυτιλιακών εταιρειών
3. Βασικές μορφές τμηματοποίησης ναυτιλιακών επιχειρήσεων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Ασφάλιση ανθρώπινου δυναμικού **Σελ. 42 - 45**

1. Ιστορική αναδρομή
2. Ασφαλιστικές Επιχειρήσεις
3. P&I Clubs

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η διαχείριση των P&I απαιτήσεων **Σελ. 46 - 48**

1. Ο χειρισμός των απαιτήσεων
2. Απαιτήσεις πληρωμάτων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Φορείς προστασίας ανθρώπινου δυναμικού **Σελ. 49 - 57**

1. Σύσταση, δομή, λειτουργία των P&I Clubs
2. Γενικές Καλύψεις

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Συμπεράσματα **Σελ. 58 - 59**

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ **Σελ. 60 – 64**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ **Σελ. 65 - 90**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ: ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

1. ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΤΗΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η σύσταση του ανθρώπινου δυναμικού είναι ο βασικότερος παράγοντας για την εξέλιξη, ανάπτυξη και διατήρηση μιας επιχείρησης. Οι υπεύθυνοι του τμήματος ανθρώπινου δυναμικού μιας εταιρείας βασίζονται στα φυσικά και τυπικά χαρακτηριστικά των υποψηφίων και επιλέγουν με ιδιαίτερη προσοχή τη στελέχωση των τμημάτων. Η επιλογή θεωρείται επιτυχημένη όταν τα άτομα έχουν τη δυνατότητα να αναπτυχθούν, μπορούν να λειτουργήσουν σαν ομάδα, αλλά και να έχουν και ισχυρή ατομική ώθηση για επιτυχία και να εμπνέουν εμπιστοσύνη ότι θα πετύχουν τους στόχους που έχουν προσυμφωνηθεί.¹ Με αφετηρία αυτά τα δεδομένα και με συνεχή αξιολόγηση της εργασίας του προσωπικού, η διοίκηση θα είναι αποτελεσματική, λειτουργική και αποδοτική.

Οι υπάλληλοι μιας επιχείρησης χρησιμοποιώντας τις γνώσεις τους και την εμπειρία τους οφείλουν να αγωνίζονται καθημερινά για το καλύτερο μέλλον της εταιρείας. Η βελτίωση πρέπει να είναι ο στόχος τους, όπως και η εύρυθμη λειτουργία όλων των τομέων μαζί. Η καλή συνεργασία και επικοινωνία θα οδηγήσει σύντομα στο επιθυμητό αποτέλεσμα.

Τα χαρακτηριστικά του ανθρώπινου δυναμικού είναι ανάλογα με την ιεραρχική θέση που κατέχει το άτομο στην επιχείρηση. Έτσι, η διαπροσωπική συμπεριφορά, η ακρίβεια, η συνέπεια, η συνεργασία, η απόδοση, η ικανότητα, η γνώση, η πρωτοβουλία, η οργάνωση, η λήψη αποφάσεων, οι δημόσιες σχέσεις και η πρωτοβουλία είναι στοιχεία που όλοι οι εργαζόμενοι- διευθυντές, προϊστάμενοι και απλοί υπάλληλοι - πρέπει να έχουν. Αντίθετα, επικοινωνία, ηγεσία, φιλοδοξία είναι τρία ανώτερα στοιχεία που χαρακτηρίζουν το εποπτικό και διοικητικό προσωπικό.² Επομένως, όλα τα παραπάνω συνδυασμένα με τον σωστό τρόπο επιτυγχάνουν παραγωγική εργασία.

Σε γενικές γραμμές, η λειτουργία Διοίκησης Ανθρώπινου Δυναμικού συγκέντρωσε ιδιαίτερο ενδιαφέρον από μελετητές, θεωρητικούς και ερευνητές, ώστε να συμβαδίσει με τις εξελίξεις της εποχής. Οι κοινωνικό-οικονομικές αλλαγές, η παγκοσμιοποίηση, η αυξανόμενη ταχύτητα προς μια οικονομία βασισμένη στις

1 Πετάρη, Α., (1995) Αξιοποίηση Ανθρώπινου Δυναμικού. Ένας Οδηγός Αξιολόγησης και Βελτίωσης της Απόδοσης, Αθήνα: ΕΛΚΕΠΑ, σελ. 15

² Πετάρη, Α., (1995) Αξιοποίηση Ανθρώπινου Δυναμικού. Ένας Οδηγός Αξιολόγησης και Βελτίωσης της Απόδοσης, Αθήνα: ΕΛΚΕΠΑ, σελ. 39

υπηρεσίες και οι αλλαγές στα χαρακτηριστικά του ανθρώπινου δυναμικού είναι ορισμένα δεδομένα που κάνουν τη μορφή της διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, τα κριτήρια για την επιλογή υπαλλήλων και την αξιολόγησή τους να παίρνουν ολοένα και διαφορετική μορφή.³

2. ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η κάθε επιχείρηση έτσι και η ναυτιλιακή αποτελεί ένα σύνολο λειτουργιών, οι οποίες χωρίζονται σε κύριες και υποστηρικτικές. Στις κύριες λειτουργίες συγκαταλέγονται η υποδοχή και αποθήκευση πρώτων υλών, η παραγωγή, η συλλογή και διανομή του προϊόντος, η προώθηση και οι πωλήσεις και οι υπηρεσίες μετά την πώληση. Υποστηρικτικές είναι οι λειτουργίες, όπως οι προμήθειες, η έρευνα, η ανάπτυξη, οι διοίκηση ανθρώπινων πόρων και η εσωτερική δομή. Η ναυτιλιακές εταιρείες ανήκουν στον δευτερογενή και τριτογενή τομέα, αφού η υπηρεσία που προσφέρουν – κάλυψη απόστασης – καταναλώνεται τη στιγμή που παράγεται. Με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει επικοινωνία με τους προμηθευτές και τους πελάτες της, ενώ αναλαμβάνει χρηματοοικονομική και πληροφοριοδοτική διαχείριση.

Στην εμπορική ναυτιλία η διοίκηση και διαμόρφωση του προσωπικού είναι περισσότερο περίπλοκη, αφού το ανθρώπινο δυναμικό χωρίζεται σε ξηράς και θάλασσας. Στην ξηρά, στα γραφεία, δηλαδή, της ναυτιλιακής εταιρείας υπάρχουν διάφορα τμήματα, τα οποία οργανώνουν τα ταξίδια, εφοδιάζουν και συντηρούν τα πλοία και προστατεύουν το συμφέρον του πλοιοκτήτη. Από την άλλη, στη θάλασσα ο πλοίαρχος και το πλήρωμα με τις γνώσεις τους και την εμπειρία τους μεταφέρουν ασφαλώς τα φορτία από λιμάνι σε λιμάνι. Οι σχέσεις μεταξύ των δύο ειδών προσωπικού πρέπει να είναι αρμονικές, ώστε το έργο της θαλάσσιας μεταφοράς να γίνεται ευκολότερο και αποτελεσματικότερο.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες για τη διοίκηση έχουν την ιδιαιτερότητα να απαιτούν μεγαλύτερη έμφαση στον έλεγχο, καθώς και λιγότερη σημασία στην οργάνωση, ενώ στο πλοίο η ηγεσία παίζει αποφασιστικό ρόλο. Ο ρόλος της ηγεσίας είναι σημαντικός, διότι κατευθύνει, παρέχει κίνητρα και εξομαλύνει διαμάχες.⁴

³ Δρ. Κανελλόπουλος, Χ.Κ., (2008) Στελέχη και Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού, Εξέλιξη, Τάσεις, Χαρακτηριστικά, Σταδιοδρομία, Ρόλοι, Καθήκοντα, Αθήνα: ICON, σελ. 33

⁴ Γουλιέλμος, Α.Μ., (2006) Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, τόμος β', Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 60

Όσον αφορά, τον πλοίαρχο και το πλήρωμα, είναι ομάδες προσώπων σε ιεραρχική τάξη με ειδικές γνώσεις πάνω στις ανάγκες του πλοίου. Η εργασία τους αναφέρεται στην τεχνική διοίκηση του πλοίου. Ενώ, η εμπορική διοίκηση ασκείται εκτός πλοίου από φυσικά ή νομικά πρόσωπα και είναι όλοι οι εργαζόμενοι στα γραφεία και οι ναυλομεσίτες.⁵

Τα χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος είναι, αρχικά, ότι βρίσκονται μακριά από τις οικογένειές τους υιοθετώντας άλλο τρόπο ζωής από έναν εργαζόμενο στο γραφείο. Οι διαφοροποιήσεις μεταξύ των ναυτικών εντοπίζονται στην ιεραρχία, την εξειδίκευση και την εθνικότητα. Επίσης, η συμβίωση με διαφορετικούς ανθρώπους, ο περιορισμένος εργασιακός χώρος και η μεταβολή των φυσικών συνθηκών είναι στοιχεία που πρέπει να αντιμετωπίζονται καθημερινά. Τέλος, το αίσθημα απομόνωσης οφείλεται στο γεγονός ότι οι ναυτικοί θεωρούνται «μετανάστες» στην παγκόσμια αγορά.

Οι παράγοντες που καθορίζουν το προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρείας είναι το μέγεθος του στόλου – όσο πιο μεγάλος ο στόλος τόσο πιο πολλές οι ανάγκες σε προσωπικό, η εξειδίκευσή του και η πολυπλοκότητα του διαχειριστικού έργου, η τεχνολογία επικοινωνιών, οι στόχοι και η στρατηγική που ακολουθούνται και το στυλ της διοίκησης και κουλτούρας της επιχείρησης. Στις ελληνόκτητες ναυτιλιακές εταιρείες συνηθίζεται οι πρώην ναυτικοί να αναλαμβάνουν θέσεις ξηράς, κυρίως σε επιτελικές διοικητικές εργασίες, με αποτέλεσμα το έργο να γίνεται ακόμα πιο αποτελεσματικό λόγω της μεταφοράς εμπειρίας από τη θάλασσα στην ξηρά.

Δύο είναι τα στάδια για την πρόσληψη νέου ανθρώπινου δυναμικού: η προσέλκυση υποψηφίων με τον εντοπισμό και πρόσκληση κατάλληλων ατόμων για την κάλυψη κενών θέσεων εργασίας και η επιλογή υποψηφίων μετά την αξιολόγηση και επιλογή κατάλληλων προσώπων για τη θέση.

Το χαρακτηριστικό της πολύ-πολιτισμικότητας στο ανθρώπινο δυναμικό της ναυτιλιακής εταιρείας λόγω της αναζήτησης μείωσης του κόστους μέσω των μισθοδοσιών. Κάτι τέτοιο προϋποθέτει την ύπαρξη διοικητικών στελεχών στο γραφείο και πλοίαρχων στο πλοίο που θα είναι ικανοί στη διαχείριση της πολιτισμικής ποικιλίας.

Τα πλεονεκτήματα της ύπαρξης πολύ-πολιτισμικών πληρωμάτων είναι:

⁵ Ποταμίανος, Φ.Γ., (1966) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησία - Συμπλοιοκτησία - Ειδική Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ευθύνη Πλοιοκτησίας - Εφοπλισμός - Πλοίαρχος - Πλήρωμα, τεύχος Β', Αθήνα, σελ.107

Το εύρος των εισροών λόγω των διαφορετικών διανοητικών πολιτιστικών καταβολών και προτύπων, επωφελούνται οι πελάτες και τα πληρώματα με ίδια πολιτισμική ή γλωσσική προέλευση, η εξουσία του πλοιάρχου δεν αμφισβητείται, επιλέγονται οι πιο εξάιρετοι, η γνώση του κάθε μέλους για τον κόσμο βελτιώνεται και τέλος, βελτιώνεται η ναυτική εκπαίδευση και το επίπεδο των ναυτικών μέσω εκείνων των ναυτικών που κατάγονται από ανεπτυγμένες χώρες. Το βασικότερο πρακτικό πρόβλημα είναι η απειλή που αισθάνονται οι ναυτικοί από τις παραδοσιακές ναυτικές χώρες από εκείνους που προέρχονται από χώρες «χαμηλού κόστους» - δημιουργούνται άνισοι όροι λόγω των χαμηλών αμοιβών.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ

1.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Ο πλοίαρχος είναι ο κυβερνήτης των εμπορικών πλοίων και ταυτόχρονα ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη στο πλοίο. Είναι ο κύριος υπεύθυνος για την ασφάλεια του πλοίου, του πληρώματος, του φορτίου και των επιβατών.

Τα χαρακτηριστικά του πλοιάρχου πρέπει να είναι η υπευθυνότητα, αποφασιστικότητα και η κριτική σκέψη, ενώ παράλληλα πρέπει να είναι ώριμος, εύστροφος και υγιής. Πολύ σημαντικό είναι να έχει διοικητικές και οργανωτικές ικανότητες, αφού είναι απαραίτητο να χειρίζεται πολλά θέματα ταυτόχρονα και να διοικεί ικανοποιητικά το σύνολο του πληρώματος, το οποίο χαρακτηρίζεται από ανομοιογένεια, κάτω από τις δύσκολες καθημερινές συνθήκες που υπάρχουν στο πλοίο. Ακόμη, οφείλει να είναι δίκαιος και αμερόληπτος, να διαθέτει ευαισθησία και ενδιαφέρον για τα μέλη του πληρώματος και τις συνθήκες διαβίωσής τους στο πλοίο και να εμπνέει σεβασμό. Σήμερα, τα πλοία είναι αυτοματοποιημένα και γι' αυτό και απαιτούνται γνώσεις χρήσης ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων πολύ εξειδικευμένων ηλεκτρονικών μηχανημάτων. Επίσης, απαραίτητη θεωρείται η γνώση ξένων γλωσσών.

Οι πλοίαρχοι απασχολούνται σε ναυτιλιακές εταιρίες και αφού κλείσουν πολλά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας μπορούν να αναλάβουν διάφορες θέσεις στα ναυτιλιακά γραφεία και να προσφέρουν με την εμπειρία τους σε διοικητικά θέματα.

Σχετικά με τη σύναψη σύμβασης εργασίας, αυτή γίνεται σε δύο πράξεις, πρώτα γίνεται η πρόσληψη και αργότερα η εγγραφή στο νηολόγιο, με την οποία ναυτολογείται ο πλοίαρχος.⁶ Η σύμβαση περιέχει όρους που οι συμβαλλόμενοι καθορίζουν, αρκεί να μην παραβιάζονται οι διατάξεις του νόμου.

1.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Οι αρμοδιότητες του πλοιάρχου έχουν ευρύ πεδίο, αφού είναι υπεύθυνος εκτός από τη βασική λειτουργία του πλοίου και για τη μισθοδοσία του πληρώματος, τη

⁶ Ποταμιάνος, Φ.Γ., (1966) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησία - Συμπλοιοκτησία - Ειδική Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ευθύνη Πλοιοκτησίας - Εφοπλισμός - Πλοίαρχος - Πλήρωμα, τεύχος Β', Αθήνα, σελ.115

νοσηλευτική προστασία, την παλιννόστηση, την αποζημίωση σε περίπτωση λύσης της σύμβασης ή απόλυσης.⁷

Ο πλοίαρχος, επίσης, έχει την κυριότητα του πλοίου ασκώντας πλήρη εξουσία σε αυτό, ασκεί τη διακυβέρνηση και διοίκηση του πλοίου του, δηλαδή το πλοίο κυβερνάται αυτοπροσώπως από εκείνον, είναι υπεύθυνος για τη σύνταξη διαφόρων εγγράφων – ημερολόγιο, περιοδικές θεωρήσεις, φύλαξη ναυτιλιακών εγγράφων, εκθέσεις εκτάκτων συμβάντων. Ακόμη, έχει το δικαίωμα να εκπροσωπήσει δικαστικώς τον πλοιοκτήτη, είτε ενεργητικά είτε παθητικά. Έχει ευθύνη για την επιλογή και το συντονισμό των αρμοδιοτήτων του πληρώματος, την τήρηση της τάξης, τον έλεγχο καταλληλότητας και την καλή λειτουργία και ασφάλεια του πλοίου.

Ως προς τη λειτουργία του πλοίου, ο πλοίαρχος χαράζει την πορεία του πλοίου και παρακολουθεί την ταχύτητά του με τη βοήθεια ειδικών ηλεκτρονικών μηχανημάτων ναυσιπλοΐας και χαρτών. Επιπλέον, έχει τη γενική ευθύνη για τον ανεφοδιασμό του πλοίου, κρατάει το ημερολόγιο του πλοίου και κάνει τον αναγκαίο προγραμματισμό. Κατευθύνει και οργανώνει την εργασία όλων των μελών του πληρώματος παρακολουθώντας ταυτόχρονα τη σωστή εκτέλεση των καθηκόντων τους. Έχει γνώσεις πάνω στην παροχή ιατρικής βοήθειας στα μέλη του πληρώματος ή σε επιβάτες σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Προετοιμάζει το σχέδιο φόρτωσης και εκφόρτωσης του πλοίου, επιβλέπει τις αντίστοιχες διαδικασίες και φροντίζει για την ασφάλεια των εμπορευμάτων. Παράλληλα, κάνει τις απαραίτητες συνεννοήσεις με τις λιμενικές αρχές και τους φορτωτές, καθώς και τις διαπραγματεύσεις με τους παραλήπτες του φορτίου που μεταφέρει.

Στη διάρκεια του ταξιδιού έχει απόλυτη εξουσία όσον αφορά στη διοίκηση αλλά και σε νομικά θέματα. Μπορεί να διατάξει την κράτηση επιβατών που παραβαίνουν το νόμο, να αποφασίσει την απόρριψη εμπορευμάτων ή την εγκατάλειψη του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου για τη ζωή του πληρώματος. Είναι υπεύθυνος για την πληρωμή των μισθών του πληρώματος, καθώς και για τη σύνταξη αναφορών και εκθέσεων που απαιτούνται από τις αρχές ή τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Για τη διεκπεραίωση κάποιων από των καθηκόντων του συνεργάζεται με τους άλλους αξιωματικούς του πλοίου.

⁷ Ποταμιάνος, Φ.Γ., (1966) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησία - Συμπλοιοκτησία - Ειδική Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ευθύνη Πλοιοκτησίας - Εφοπλισμός - Πλοίαρχος - Πλήρωμα, τεύχος Β', Αθήνα, σελ.118

Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για ό,τι συμβαίνει στο πλοίο που κυβερνά, πράγμα που συνεπάγεται αυξημένες ευθύνες. Εξάλλου, και οι συνθήκες εργασίας του πλοιάρχου είναι ιδιαίτερες. Από τη φύση του το επάγγελμα απαιτεί παραμονή για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από την πατρίδα και την οικογένειά του. Επίσης, η σύσταση του πληρώματος ενός πλοίου είναι πολλές φορές ανομοιογενής, αφού αποτελείται από άτομα διαφόρων εθνικοτήτων, τα οποία δεν μιλούν την ίδια γλώσσα, έχουν διαφορετικές συνήθειες και αξίες, με αποτέλεσμα την πιθανότητα δημιουργίας προβλημάτων στην καθημερινή συμβίωση, πράγμα το οποίο ο πλοίαρχος καλείται να ελέγχει και να διευθετεί.

Ακόμα, στη διάρκεια του ταξιδιού οι κίνδυνοι και οι δυσκολίες που μπορεί να προκύψουν, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις κακοκαιρίας, είναι πολλοί. Σε έκτακτες περιστάσεις, ο πλοίαρχος μπορεί να χρειαστεί να εργάζεται για πολλές ημέρες χωρίς διακοπή. Στα σύγχρονα πλοία, οι συνθήκες διαβίωσης είναι ιδιαίτερα καλές. Ειδικότερα οι αξιωματικοί έχουν τις δικές τους καμπίνες, οι οποίες είναι πλήρως εξοπλισμένες, ενώ οι κοινόχρηστοι χώροι είναι λειτουργικοί.

Ο πλοίαρχος είναι απαραίτητο να διαθέτει ηγετικές δεξιότητες, προκειμένου να επιτυγχάνει τη διευθέτηση των όποιων προβλημάτων δημιουργούνται και τη διευκόλυνση της συνεργασίας των μελών του πληρώματος.

Τέλος, όσον αφορά τη λύση της σύμβασης της ναυτολόγησης αυτή έρχεται εκ του κοινού δικαίου λόγον⁸ – λήξη σύμβασης, παραίτηση, θάνατος.

1.3. Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΩΣ ΦΟΡΕΑΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΞΟΥΣΙΑΣ

Πέραν των βασικών του καθηκόντων ως εκπρόσωπος του πλοιοκτήτη και κυβερνήτης του πλοίου, ο πλοίαρχος, σε ορισμένες περιπτώσεις, λειτουργεί ως φορέας δημόσιας εξουσίας. Οι αρμοδιότητες του αυτές είναι: η σύνταξη ληξιαρχικών πράξεων γεννήσεως και θανάτου, η σύνταξη έκτακτης διαθήκης και η κατάρτιση απογραφής των πραγμάτων θανόντα ή δραπετεύοντα από το πλοίο, η διενέργεια προανακρίσεως για αδικήματα που έχουν διαπραχθεί στο πλοίο, η άσκηση αστυνομικών καθηκόντων προς το πλήρωμα και, τέλος, η άσκηση πειθαρχικής δικαιοδοσίας προς το πλήρωμα.⁹

⁸ Ποταμίανος, Φ.Γ., (1966) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησία - Συμπλοιοκτησία - Ειδική Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ευθύνη Πλοιοκτησίας - Εφοπλισμός - Πλοίαρχος - Πλήρωμα, τεύχος Β', Αθήνα, σελ.127

⁹ Αντωνιάδης, Ξ.Α., Ο Πλοίαρχος Ως Φορέας Δημόσιας Εξουσίας: Και Άλλα Θέματα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου, Ναυτικά Τεχνικά, Εκδ. Ε.Ν. Σταυριδάκης, σελ. 1

Αναλυτικότερα, ο πλοίαρχος ως συμβολαιογράφος έχει την ευθύνη σύνταξης διαθήκης, τη φύλαξη και παράδοση αυτής, τη διενέργεια απογραφής πραγμάτων μέλους που απεβίωσε ή ατόμου που δραπετεύσε από το πλοίο, τη διαδικασία και έκθεση απογραφής. Επίσης, ο πλοίαρχος ως ληξιαρχος, μπορεί να συντάξει ληξιαρχική πράξη γεννήσεως και θανάτου, να καταχωρήσει και να παραδώσει τις ληξιαρχικές πράξεις και να μην θεωρηθούν ουδέποτε πλαστές, αφού ο πλοίαρχος αποδίδει πλήρη εγκυρότητα προς αυτές. Περαιτέρω, ο πλοίαρχος ως ανακριτικός υπάλληλος, διεξάγει προανάκριση και προκαταρκτική εξέταση και καταθέτει φάκελο αυτής στην αρμόδια αρχή. Ακόμη, η αστυνομική εξουσία του πλοίαρχου περιλαμβάνει τη διατήρηση της τάξης και της ασφάλειας επί του πλοίου κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, μεταξύ των μελών του πληρώματος και οποιουδήποτε επιβαίνοντα. Σκοπός της εξουσίας αυτής είναι ο έλεγχος και η αποφυγή καταπάτησης του νόμου. Η αστυνομική εξουσία μπορεί να μεταβιβαστεί στον υποπλοίαρχο. Τέλος, η πειθαρχική εξουσία του πλοίαρχου συνίσταται στο δικαίωμά του να επιβάλει πειθαρχικές ποινές στα μέλη του πληρώματος για πειθαρχικά παραπτώματα.

1.4. ΣΧΕΣΕΙΣ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ ΚΑΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Ο πλοίαρχος ως εκπρόσωπος της ναυτιλιακής εταιρείας στη θάλασσα, χρειάζεται να διαθέτει συνέπεια, υπευθυνότητα, αίσθημα δικαιοσύνης και να αποπνέει κύρος, εμπιστοσύνη και σεβασμό. Οι σχέσεις με την επιχείρηση πρέπει να είναι στενές και να υπάρχει συγγή και άμεση επικοινωνία με τα τμήματα της εταιρείας. Σκοπός είναι η έγκαιρη ενημέρωση για την πορεία του πλοίου, τη φορτοεκφόρτωση και για τυχόν προβλήματα που προκύπτουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΤΟ ΠΛΗΡΩΜΑ

2.1. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Το πλήρωμα του πλοίου διαμορφώνεται από ομάδα προσώπων με εξειδικευμένες γνώσεις ανάλογα με τον τύπο του πλοίου. Όταν αναφερόμαστε στο πλήρωμα εννοούμε όλα τα μέλη πλην του πλοιάρχου, ο οποίος όπως αναφέρθηκε είναι ο κυβερνήτης του πλοίου. Η ιδιότητα του μέλους του πληρώματος προϋποθέτει εξαρτημένη σχέση με την εργασία που προσφέρει προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία.¹⁰

Η σύμβαση εργασίας του πληρώματος αποτελείται από δύο στάδια, η σύναψη της σύμβασης και η εγγραφή του στο ναυτολόγιο. Τα συμβαλλόμενα μέρη υπογράφουν τη σύμβαση ορίζοντας τη χρονική διάρκειά της και τους όρους της.

Παρακάτω, παρατίθενται αναλυτικά τα μέλη του πληρώματος και οι αρμοδιότητες αυτών.

2.2. ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Το πλήρωμα αποτελείται από τα παρακάτω μέλη:

Πλοίαρχος

Υποπλοίαρχος

2^{ος} Υποπλοίαρχος

3^{ος} Υποπλοίαρχος

Αρχιμηχανικός

2^{ος} Μηχανικός

3^{ος} Μηχανικός

Ηλεκτρολόγος

Λοστρόμος

Ναύτες

Λαδάς

Καθαριστής

Μάγειρας

Βοηθός Μάγειρα

¹⁰ Ποταμιάνος, Φ.Γ., (1966) Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησία - Συμπλοιοκτησία - Ειδική Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ευθύνη Πλοιοκτησίας - Εφοπλισμός - Πλοίαρχος - Πλήρωμα, τεύχος Β', Αθήνα, σελ. 130

2.3. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ

Ο μηχανικός πλοίων είναι υπεύθυνος για τη συντήρηση, την καλή λειτουργία των μηχανών του πλοίου, καθώς και για τον υπολογισμό και την προμήθεια καυσίμων, νερού, λιπαντικών και ανταλλακτικών στα πλοία. Εργάζεται, κατά βάση, στο μηχανοστάσιο και ελέγχει την καλή λειτουργία της μηχανής και των άλλων μηχανημάτων του πλοίου. Ο έλεγχος των μηχανών στα σημερινά πλοία γίνεται κυρίως μέσω της κονσόλας ελέγχου και με τη βοήθεια ηλεκτρονικού υπολογιστή.

Το επάγγελμα του μηχανικού πλοίων αφορά ανθρώπους που διαθέτουν ιδιαίτερες δεξιότητες και γνώσεις για τις μηχανές. Απαιτείται υπευθυνότητα και ιδιαίτερη προσοχή, καθώς από τις εντολές, οδηγίες και ενέργειες του μηχανικού εξασφαλίζεται ο σωστός και ασφαλής πλους του πλοίου μέσα στη θάλασσα.

Ο μηχανικός με την βοήθεια του πληρώματος μηχανής προγραμματίζει και επιβλέπει τις εργασίες συντήρησης. Αναλαμβάνει τις επιδιορθώσεις που μπορεί να απαιτούνται, ώστε το πλοίο να συνεχίζει τη λειτουργία του σωστά και με ασφάλεια. Εξασφαλίζει τη σωστή κατανάλωση καυσίμων και λιπαντικών, ώστε να ελαχιστοποιούνται τα έξοδα. Συνεργάζεται με τον πλοίαρχο για την ταχύτητα, τους ελιγμούς και τους χειρισμούς του σκάφους. Υπολογίζει τις απαραίτητες προμήθειες καυσίμων, λιπαντικών και άλλων ανταλλακτικών και θέτει τις παραγγελίες σε συνεννόηση με τη διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης. Ο μηχανικός μαζί με τον πλοίαρχο είναι οι αξιωματικοί με τις κυριότερες ευθύνες για την σωστή λειτουργία του πλοίου κι έτσι η αρμονική συνεργασία μεταξύ τους είναι απαραίτητη.

Η υπολογιστική και μαθηματική ικανότητα είναι αναγκαίες, ώστε ο μηχανικός να εκτελεί με ακρίβεια υπολογισμούς κατανάλωσης και προμήθειας καυσίμων, λιπαντικών και άλλων ανταλλακτικών. Οι τεχνικές γνώσεις και η επιδεξιότητα στα χέρια είναι προσόντα που πρέπει να διαθέτει ο μηχανικός πλοίων, ώστε να μπορεί να εκτελεί επιδιορθώσεις και να βρίσκει λύσεις σε βλάβες. Η γνώση ξένων γλωσσών και ιδιαίτερα της αγγλικής είναι επίσης απαραίτητη, τόσο για την προφορική, όσο και για την γραπτή επικοινωνία (σύνταξη αναφορών, κλπ.).

Ο μηχανικός χρειάζεται να διαθέτει υπευθυνότητα, ευσυνειδησία και διοικητική ικανότητα, ώστε να μπορεί να διευθύνει το πλήρωμα της μηχανής, αλλά και να διευθετεί τυχόν διαφορές μεταξύ τους. Επίσης, πρέπει να αποπνέει κύρος και αξιοπιστία και να έχει ικανότητα αρμονικής συνεργασίας με τους άλλους αξιωματικούς και τους εργαζόμενους στη μηχανή του πλοίου.

Σήμερα, τα πλοία είναι αυτοματοποιημένα και για το λόγο αυτό απαιτούνται και γνώσεις χειρισμού ηλεκτρονικών υπολογιστών, καθώς και άλλων πολύ εξειδικευμένων ηλεκτρονικών μηχανημάτων.

Το επάγγελμα αυτό εξακολουθεί να έχει ζήτηση με την ανάπτυξη του τουρισμού, την παγκοσμιοποίηση της αγοράς και την αύξηση του όγκου των θαλάσσιων μεταφορών και οι αποδοχές θεωρούνται αρκετά καλές.

Οι μηχανικοί εργάζονται για λογαριασμό ναυτιλιακών εταιριών σε εμπορικά και επιβατηγά πλοία, ενώ μετά από αρκετά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας μπορεί να αναλάβουν τη θέση του αρχιμηχανικού στα ναυτιλιακά γραφεία κάνοντας περιστασιακά ταξίδια. Ορισμένοι μηχανικοί δημιουργούν δικές τους μικρές εταιρείες επισκευής πλοίων.

Το επάγγελμα του μηχανικού πλοίων, είναι δύσκολο και απαιτητικό. Συνοδεύεται από πολλές ευθύνες και απαιτεί χειρωνακτικές εργασίες, ορθοστασία και συχνά, νυχτερινές βάρδιες. Η εργασία του εκτελείται κυρίως σε συνεργασία με άλλους εργαζόμενους στο πλοίο, το οποίο μπορεί και να αποτελείται από εργαζόμενους πολλών εθνικοτήτων με διαφορετικές συνήθειες και έθιμα. Το γεγονός αυτό μπορεί να δημιουργεί προβλήματα στη καθημερινή διαβίωση, καθώς η συνεργασία και η ομαδική δουλειά είναι απαραίτητη στον περιορισμένο χώρο του πλοίου.

Παλαιότερα, οι συνθήκες εργασίας της δουλειάς του μηχανικού ήταν ακόμη δυσκολότερες και ανθυγιεινές, με μεγάλη πιθανότητα ατυχημάτων στους χώρους των μηχανοστασίων εξαιτίας της λειτουργίας των μηχανών και των καυσίμων υλών. Στα σύγχρονα πλοία οι συνθήκες διαβίωσης είναι πολύ πιο καλές. Ειδικότερα, οι αξιωματικοί έχουν τις δικές τους καμπίνες πλήρως εξοπλισμένες. Στα καινούργια πλοία ο χώρος του μηχανοστασίου είναι πλήρως αυτοματοποιημένος και ο έλεγχος της καλής λειτουργίας γίνεται με το πάτημα πλήκτρων από ειδικό θάλαμο ελέγχου. Το συγκεκριμένο επάγγελμα περιλαμβάνει όλες τις δυσκολίες και τα προβλήματα που συνεπάγεται η ζωή του ναυτικού και τους επιπλέον κινδύνους ατυχήματος, που εγκυμονεί η απασχόλησή του στο χώρο του μηχανοστασίου.

Ο αξιωματικός γέφυρας είναι υπεύθυνος σχεδιασμού για την πραγματοποίηση του πλου και του προσδιορισμού της θέσης. Έχει την ικανότητα τήρησης ασφαλούς ναυσιπλοΐας και χρήσης ραντάρ για την τήρηση της ασφαλείας. Βρίσκεται σε επιφυλακή για να μπορεί να αντιμετωπίζει οποιαδήποτε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και να ανταποκρίνεται σε σήματα κινδύνου στη θάλασσα.

Επίσης, είναι γνώστης διεθνούς προτύπου ναυτικού λεξιλογίου όπως αντικαταστάθηκε από τις τυποποιημένες ναυτικές φράσεις επικοινωνίας του IMO και της αγγλικής γλώσσας. Ο αξιωματικός γέφυρας λαμβάνει πληροφορίες με οπτικά σήματα, ενώ παρακολουθεί και ελέγχει τη διαδικασία φόρτωσης, στοιβασίας, ασφάλισης και εκφόρτωσης φορτίων και τη φροντίδα τους κατά τον πλου. Ακόμη, γνωρίζει να χειρίζεται το πλοίο και να εφαρμόζει τις πρώτες βοήθειες αν αυτό χρειαστεί.

Ο αξιωματικός μηχανής έχει ικανότητα στη χρήση κατάλληλων εργαλείων για κατασκευές και επισκευές που πραγματοποιούνται σε πλοία και εργαλείων χειρός και εξοπλισμού μετρήσεων για συντήρηση, επισκευή, άρμωση των μηχανημάτων και εξοπλισμού του πλοίου. Είναι υπεύθυνος για τη διατήρηση της ασφάλειας στο μηχανοστάσιο, ενώ γνωρίζει να χειρίζεται την κύρια μηχανή και άλλα βοηθητικά μηχανήματα και εκείνα των σχετικών συστημάτων ελέγχου. Μπορεί να χειριστεί μετασχηματιστές, γεννήτριες και συστήματα ελέγχου, εξασφαλίζοντας τη συμμόρφωση στις απαιτήσεις πρόληψης της ρύπανσης. Περαιτέρω, ο αξιωματικός μηχανής οφείλει να διατηρεί την αξιοπλοΐα του πλοίου, να προλαμβάνει και να ελέγχει τα συστήματα πυρόσβεσης.

2.4. ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία δραστηριοποιείται παγκοσμίως, οι αγορές που εξυπηρετεί είναι διεθνείς και το ανθρώπινο δυναμικό που εργάζεται στον κλάδο είναι από όλες τις χώρες του κόσμου. Σε αυτό το σημείο, δημιουργούνται προβλήματα πολιτιστικών ποικιλιών και διαφορών. Τα πληρώματα έχουν διαφοροποιημένες μορφές ως προς την εθνικότητα, τη γλώσσα, την κουλτούρα και τις θρησκευτικές πεποιθήσεις. Οι ναυτιλιακές εταιρείες για λόγους μείωσης λειτουργικού κόστους προσλαμβάνουν αλλοδαπούς ναυτικούς. Είναι, λοιπόν, κρίσιμο ζήτημα η ενημέρωση του πληρώματος από το γραφείο για την πολιτιστική ποικιλία, ώστε να διατηρείται η ποιότητα της εργασίας στο πλοίο και των ναυτεργατών.

Το Διεθνές Κέντρο Έρευνας Ναυτικών ασχολείται σε βάθος με το ζήτημα της πολιτισμικής ποικιλίας των ναυτικών με τη διεξαγωγή πλήθους ερευνών. Οι ερευνητές εξέφρασαν την ανάγκη η ναυτική εργασία να γίνεται βάσει ορισμένων κοινών χαρακτηριστικών, όπως είναι η κοινή γλώσσα – Αγγλικά- η προώθηση πρακτικής σταθερότητας στην επιλογή πληρωμάτων, η ανάθεση από τον καπετάνιο

κοινωνικών δραστηριοτήτων εν πλω, η υιοθέτηση αντιρατσιστικών αντιλήψεων και η ανάπτυξη ικανοτήτων διαχείρισης ανθρώπινου δυναμικού για τους καπετάνιους.¹¹

Στην ελληνόκτητη ναυτιλία το φαινόμενο της πρόσληψης αλλοδαπών ναυτικών είναι σύνηθες, αφού παρατηρείται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό ναυτεργατών είναι Ασιατικής ή Ανατολικοευρωπαϊκής εθνικότητας. Σκοπός είναι η μείωση λειτουργικού κόστους με την απαλλαγή εισφορών από τα ασφαλιστικά ταμεία και την οικονομικότερη μισθοδοσία.

Μέχρι σήμερα δεν έχουν επισημοποιηθεί σεμινάρια στις ΑΕΝ με θεματολογία την αντιμετώπιση συναδέλφων με διαφορετικές πολιτιστικές πεποιθήσεις, ενώ μόνο το 3,5% των ναυτιλιακών εταιρειών προσφέρει μια άτυπη, προφορική ενημέρωση στους αλλοδαπούς αξιωματικούς. Έχει παρατηρηθεί, βέβαια, ότι τα γραφεία πληρωμάτων επιλέγουν με προσοχή την επάνδρωση των πλοίων, ώστε να αποφευχθούν διαφορές και διενέξεις κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Οι διενέξεις μπορεί να προκληθούν από την εθνικότητα του ναυτικού, τη γλώσσα, το αξίωμα, τις αρμοδιότητες, ενώ λιγότερες είναι οι περιπτώσεις που η θρησκεία είναι θέμα διενέξεων, αφού υπάρχει σεβασμός μεταξύ τους σε αυτό το θέμα.

¹¹ Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Μάρτιος 2010) Δημιουργική Συνύπαρξη: Ναυτική Εκπαίδευση, τεύχος 3ο, Χίος, σελ.73

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΣΤΗΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

3.1 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ – ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η άρτια, σφαιρική και εξειδικευμένη εκπαίδευση συμβάλλει θετικά σε όλα τα επαγγέλματα ανεξαρτήτως τομέα, ώστε να υπάρχει εξέλιξη, ανάπτυξη και εκσυγχρονισμός. Στην Εμπορική Ναυτιλία όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά επιδιώκονται σε συνδυασμό με τη χρήση νέων τεχνολογιών προσφέροντας προοπτικές ανάδειξης και ανέλιξης Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού. Στο τέλος των σπουδών, τα στελέχη έχουν αποκτήσει οικονομικές, νομικές και διοικητικές γνώσεις, αλλά και πρακτικές όσον αφορά το πλοίο και τη ναυσιπλοΐα.

Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, οι οποίες στην Ελλάδα είναι δέκα, είναι τα κέντρα εκπαίδευσης, όπου εγγράφονται και εκπαιδεύονται τα στελέχη του εμπορικού ναυτικού. Οι Σχολές χωρίζονται σε Πλοιάρχων και Μηχανικών και βρίσκονται στα παρακάτω μέρη της χώρας μας:

- ΑΕΝ Ασπροπύργου – Πλοιάρχων/Μηχανικών
- ΑΕΝ Μακεδονίας (Νέα Μηχανιώνα) - Πλοιάρχων/Μηχανικών
- ΑΕΝ Ηπείρου (Πρέβεζα) – Πλοιάρχων
- ΑΕΝ Κύμης – Πλοιάρχων
- ΑΕΝ Ιονίων Νήσων (Αργοστόλι) - Πλοιάρχων
- ΑΕΝ Χίου – Μηχανικών
- ΑΕΝ Ύδρας – Πλοιάρχων
- ΑΕΝ Οινουσσών – Πλοιάρχων
- ΑΕΝ Σύρου – Πλοιάρχων
- ΑΕΝ Κρήτης (Χανιά) - Πλοιάρχων/Μηχανικών

Για την εισαγωγή στις Ακαδημίες, ο υποψήφιος πρέπει να είναι κάτοχος Απολυτηρίου Γενικού Λυκείου εσωτερικού ή εξωτερικού, ή Ναυτικού Λυκείου ή Β' Κύκλου Σπουδών ΤΕΕ. Πρέπει να έχει ελληνική ιθαγένεια και να είναι κάτω των 26 ετών (γεννηθέντες έτους 1985 και μεταγενέστερα). Προϋπόθεση, επίσης, είναι να είναι ικανός σωματικά και πνευματικά για το ναυτικό επάγγελμα, το οποίο θα εγγυάται αρμόδια υγειονομική επιτροπή, και να γνωρίζει κολύμβηση, για την οποία εξετάζονται όλοι οι υποψήφιοι σε κολυμβητήρια. Το ποινικό του μητρώο πρέπει να είναι «καθαρό» και να μην του έχουν στερηθεί τα πολιτικά του δικαιώματα. Τέλος,

θα πρέπει να μην έχει αναφερθεί ποτέ κάποιο αδίκημα επί του πλοίου υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα.

Οι υποψήφιοι δηλώνουν τις ΑΕΝ στο μηχανογραφικό δελτίο του Υπουργείου Παιδείας και υποβάλλουν σε οποιαδήποτε ΑΕΝ ορισμένα δικαιολογητικά – αίτηση εγγραφής, γνωμοδότηση υγειονομικής επιτροπής, υπεύθυνη δήλωση με την οποία αποδέχονται ότι εφόσον εισαχθούν στην ΑΕΝ θα εξετασθούν στην κολύμβηση και σε περίπτωση επανεξετάσεων και εκ νέου αποτυχιών θα απομακρύνονται από την ΑΕΝ, φωτοτυπία δελτίου εξεταζόμενου στις Πανελλαδικές Εξετάσεις και φωτοτυπία του δελτίου αστυνομικής ταυτότητας. Για τους υποψηφίους τρίτης και τέταρτης κατηγορίας που είναι απόφοιτοι Γενικών Λυκείων και Επαγγελματικών Λυκείων, ΤΕΕ τριτοφύλου κύκλου σπουδών Ναυτικού και Ναυτιλιακού τομέα, η προκήρυξη προβλέπει την επιπλέον υποβολή επικυρωμένου αντίγραφου τίτλου απόλυσης δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, πιστοποιητικό θαλάσσιας υπηρεσίας – αν υπάρχει – και πτυχία αγγλικής γλώσσας σε επικυρωμένα φωτοαντίγραφα.

Η υποβολή των δικαιολογητικών πρέπει να γίνεται μέχρι την τελική ημερομηνία που ορίζεται από την προκήρυξη. Η παραλαβή και ο έλεγχος αυτών γίνεται υποχρεωτικά από έναν Αξιωματικό Λ.Σ. και από τον διευθυντή της Σχολής ή μέλος του εκπαιδευτικού προσωπικού. Η επιλογή των σπουδαστών γίνεται από το Υπουργείο Παιδείας με την ανακοίνωση των αποτελεσμάτων των Πανελλαδικών εξετάσεων. Η τελική κατανομή των επιτυχόντων πραγματοποιείται από το μηχανογραφικό σύστημα του Υπουργείου Ανάπτυξης Ανταγωνιστικότητας και Ναυτιλίας βάσει του τελικού βαθμού επιλογής, ο οποίος προκύπτει από τον γενικό βαθμό του απολυτήριου τίτλου της δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης προσαυξημένο κατά αντίστοιχα μόρια που προκύπτουν από το επίπεδο γνώσης των Αγγλικών και από τη θαλάσσια υπηρεσία που τυχόν υπάρχει.

Οι σπουδές στις ΑΕΝ περιλαμβάνουν 6 εξάμηνα θεωρητικής κατάρτισης και 2 εξάμηνα θαλάσσιας πρακτικής εκπαίδευσης με αμοιβή. Το πρώτο ταξίδι επιδοτείται από το Υπουργείο Παιδείας Δια Βίου Μάθησης και Θρησκευμάτων στο πλαίσιο του προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση». Το σύστημα που ακολουθείται είναι αυτό της Εναλλασσόμενης Εκπαίδευσης βάσει του οποίου η εκπαίδευση εναλλάσσεται μεταξύ σχολής και πλοίου. Η εκμάθηση της αγγλικής γλώσσας είναι πολύ σημαντική για τον ναυτικό και τη σταδιοδρομία του σ' ένα τόσο παγκοσμιοποιημένο επάγγελμα. Ακόμη, μαζί με τα θεωρητικά μαθήματα και τα πρακτικά σε εργαστήρια, χρησιμοποιούνται προσομοιωτές για αρτιότερη εκπαίδευση.

Οι σπουδαστές αξιολογούνται στα μαθήματά τους με γραπτές εξετάσεις ή με πρακτικές ασκήσεις ανάλογα τη φύση του μαθήματος. Οι επιτυχείς εξετάσεις των αποφοίτων τούς καταστούν ικανούς για Πλοιάρχους ή Μηχανικούς με αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας το πτυχίο της Σχολής. Αφού βγάλουν εις πέρας το Α' εξάμηνο και έχουν παρακολουθήσει σεμινάρια μικρής διάρκειας σχετικά με τα Σωστικά και Πυροσωστικά Μέσα, έχουν τη δυνατότητα απόκτησης ναυτικού φυλλαδίου. Στα ανωτέρω σεμινάρια παρέχεται εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας στο πλοίο, διάσωσης σε περίπτωση ναυαγίου, πυρκαγιάς και πρώτων βοηθειών.

Με την έκδοση και παραλαβή του ναυτικού φυλλαδίου από τα Λιμεναρχεία της περιοχής, οι σπουδαστές μπορούν να αναζητήσουν εργασία σε ναυτιλιακή εταιρεία που θα τους ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της στη θέση του Δόκιμου Πλοιάρχου ή Μηχανικού. Κατά τη διάρκεια της πρακτικής εκπαίδευσης στα πλοία οι σπουδαστές εφαρμόζουν στην πράξη όσα διδάχθηκαν υπό πραγματικές συνθήκες με εποπτεία των Αξιωματικών των πλοίων, αμειβόμενοι επιπρόσθετα με το μισθό του Δόκιμου Αξιωματικού βάσει των ισχυουσών συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Μετά την ολοκλήρωση του εκπαιδευτικού ταξιδιού, συνεχίζονται το Β' και Γ' εξάμηνο και στη συνέχεια αφού τελειώσουν πραγματοποιείται το δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι. Με τον επαναπατρισμό των σπουδαστών ξεκινούν τα δύο τελευταία έτη της Σχολής και παράλληλα, παρακολουθούνται επιπλέον σεμινάρια σωστικών και πυροσωστικών μέσων.

Επιπλέον, είναι υποχρεωτική η παρακολούθηση σεμιναρίων στο ΚΕΣΕΝ Ρ/Τ Ασπροπύργου με τα οποία οι σπουδαστές αποκτούν το δίπλωμα του Πλοιάρχου Γ' και τον τίτλο Γενικού Χειριστή GMDSS – General Operator – Δορυφορικές και Επίγειες Επικοινωνίες Κινδύνου και Ασφάλειας. Στη συνέχεια, αφού επιτύχουν στις εξετάσεις GMDSS τότε περνούν υγειονομικές εξετάσεις από την Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Υπηρεσία - ANYE στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά και αφού κριθούν κατάλληλοι παραλαμβάνουν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το δίπλωμα και τον τίτλο του Πλοιάρχου Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού.

Με την απόκτηση του διπλώματος, ο κάθε ανθυποπλοίαρχος για να ναυτολογηθεί και να αναλάβει καθήκοντα ανάλογα τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να υπηρετήσει περνά από ειδική εκπαίδευση σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση STCW σε διάφορα ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοΐας, ναυτιλιακά όργανα και προσομοιωτές - ECDIS, RADAR/ARPA, Bridge Resource Management - BRM, Bridge Team Management - BTM, Advanced Oil/Gas/Chemical Tanker Safety

Training, Accident & Risk Assessment, Bridge Maneuvering Simulator - BMS, Cargo Handling Simulator, Crowd & Crisis Management, Ship Security Officer Training - SSO, Ice Navigation, Voyage Planning, Accident & Incident Investigation, Adverse Weather Course και άλλα ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης.

Αφού αποφοιτήσει σπουδαστής και κατέχει το δίπλωμα του Πλοιάρχου ή Μηχανικού Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού, έχει τη δυνατότητα ταξιδεύοντας 24 μήνες να αποκτήσει το δίπλωμα του Υποπλοιάρχου ή Β' Μηχανικού αντίστοιχα. Έπειτα, με θαλάσσια υπηρεσία 36 μηνών αποκτά τον τίτλο του Πλοιάρχου ή Α' Μηχανικού. Εκτός, όμως, από τη σταδιοδρομία στη θάλασσα, ο ναυτικός μπορεί να εργασθεί και σε ναυτιλιακή εταιρεία, σε ναυπηγεία, σε εταιρείες επισκευών, εφοδιασμών, πρακτορεύσεων, ασφαλίσεις πλοίων και νηογνώμονες. Επιπλέον, ορισμένοι γίνονται αξιωματικοί στο Λιμενικό Σώμα, όπου μετά από μια σειρά εξετάσεων μπαίνουν στις σχολές Αξιωματικών Λ.Σ. και αποφοιτούν από εκεί με το βαθμό του Σημαιοφόρου.

Συμπληρωματικά, η εκπαίδευση των αξιωματικών ασυρμάτου διαφέρει από εκείνη των Πλοιάρχων και Μηχανικών λόγω της φύσης του επαγγέλματος των ραδιοτηλεγραφητών. Δεν χρειάζεται να έχουν ναυτική εμπειρία για να ασκήσουν τα καθήκοντά τους, δεν έχουν διοικητικές αρμοδιότητες και η εκμάθησή τους αποτελείται από θεωρητικό και πρακτικό κομμάτι, χωρίς να συμπεριλαμβάνεται εκπαιδευτικό ταξίδι. Τέλος, μπορούν εύκολα να μεταβούν από το πλοίο στο γραφείο και αντίθετα, χωρίς να είναι απαραίτητη κάποια επιπλέον μετεκπαίδευση.¹²

3.2 ΟΙ ΣΧΟΛΕΣ

ΑΕΝ ΥΔΡΑΣ

Είναι η αρχαιότερη σχολή πλοιάρχων παγκοσμίως. Πρωτολειτούργησε το 1749 ως ναυτικό σχολείο με την ονομασία «Η Ναυτική της Ύδρας Σχολή». Πριν την Επανάσταση, Ιταλοί και Πορτογάλοι διδάσκαλοι δίδαξαν τη ναυτική θεωρία, τη ναυτική τέχνη και ξένες γλώσσες – Ιταλικά, Ισπανικά και Γαλλικά. Από το 1837, το νεοσύστατο ελληνικό κράτος έστειλε δασκάλους για να διδάξουν τα ναυτικά μαθήματα στην Ύδρα, τη Σύρο και το Ναύπλιο. Το 1927, η Σχολή της Ύδρας βρίσκεται υπό την ευθύνη του «Σωματείου Ενώσεως Ναυτικών Ύδρας» και λειτουργεί ως ιδιωτική ναυτική σχολή. Το 1930, αλλάζει σύσταση και γίνεται

¹² Γκουζούλη, Ολγα Δ. (1980) Ναυτική Εκπαίδευση, Ειδικές μελέτες 10. Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, σελ. 66

δημόσια «Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας Ύδρας». Η Σχολή λειτουργεί μέχρι σήμερα κανονικά στο κτίριο που ανήκε σε δύο Υδραίους εφοπλιστές, τον Αναστάσιο Τσαμαδό και Αθανάσιο Κουλουρά.

ΑΕΝ ΚΥΜΗΣ

Με πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή και του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας "Κυμαίου" Γεωργίου Βογιατζή, ιδρύεται η Ακαδημία της Κύμης. Βρίσκεται στο Ανατολικότερο άκρο της Εύβοιας. Είναι αποκλειστικά σχολή Πλοιάρχων και παρέχει στους σπουδαστές τη δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.

ΑΕΝ ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

Ιδρύθηκε το 1951 στον Ασπρόπυργο και είναι η μεγαλύτερη σχολή της Ελλάδας με τους περισσότερους σπουδαστές. Λειτουργεί ως σχολή Πλοιάρχων και Μηχανικών μαζί. Μέχρι το 2008 ήταν η μόνη σχολή που δεχόταν εγγραφές και από γυναίκες. Σήμερα, βέβαια, εγγραφές από γυναίκες πραγματοποιούνται σε όλες τις Σχολές της χώρας. Η σχολή είναι εξωτερικής φοίτησης, δηλαδή δεν παρέχει δυνατότητα εσωτερικής διαμονής. Στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα που παρέχει συμπεριλαμβάνονται και τα σεμινάρια Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων, αφού διαθέτει την αντίστοιχη σχολή στον ίδιο χώρο.

ΑΕΝ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Από την ίδρυσή της το 1969 έως το 1975 λειτουργούσε ως σχολή Μηχανικών, το 1975 και μετά εντάχθηκε σε αυτή και η σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται στο δήμο Νέας Μηχανιάνας και είναι η δεύτερη μεγαλύτερη σχολή στην Ελλάδα μετά του Ασπρόπυργου. Η σχολή παρέχει στους σπουδαστές εσωτερική φοίτηση, ενώ δίπλα στη σχολή βρίσκεται το κτίριο της Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.

ΑΕΝ ΟΙΝΟΥΣΣΩΝ

Το 1965 στο λιμάνι των Οινουσσών ιδρύεται η σχολή Πλοιάρχων. Οι σπουδαστές έχουν την δυνατότητα να μείνουν στην εστία της σχολής, δηλαδή τους παρέχεται δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.

ΑΕΝ ΧΙΟΥ

Την ίδια χρονιά ιδρύεται και η Σχολή Μηχανικών της Χίου. Βρίσκεται μέσα στην πόλη της Χίου και παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.

ΑΕΝ ΣΥΡΟΥ

Από το 1961 ιδρύθηκε η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Σύρου, σχολή αποκλειστικά Πλοιάρχων που παρέχει εσωτερική φοίτηση.

ΑΕΝ ΗΠΕΙΡΟΥ

Από το 1973 ως το 1992 η Ακαδημία ήταν ως σχολή Ραδιοτηλεγραφητών. Το 1991 λειτούργησε και η Σχολή Πλοιάρχων. Η σχολή βρίσκεται στην Πρέβεζα και έχει τη δυνατότητα παροχής στους σπουδαστές εσωτερική διαμονή στην σχολή. Η σχολή διαθέτει ένα ολοκληρωμένο παλαιό σύστημα επικοινωνιών πλοίου.

ΑΕΝ ΚΡΗΤΗΣ

Το 1963 η Ακαδημία λειτουργεί ως σχολή Μηχανικών, ενώ το 1972 εντάσσεται και η Σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται στη Σούδα Χανίων και παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης και σύγχρονες εγκαταστάσεις.

ΑΕΝ ΙΟΝΙΩΝ ΝΗΣΩΝ

Βρίσκεται στο Αργοστόλι της Κεφαλονιάς και λειτουργεί από το 1975 σαν σχολή Πλοιάρχων. Παράλληλα, παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.

3.3. ΕΝΗΜΕΡΩΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ - ΚΕΣΕΝ

Οι απόφοιτοι των ΑΕΝ έχοντας λάβει τη βασική εκπαίδευση είτε στις Σχολές Πλοιάρχων είτε στις Σχολές Μηχανικών, προχωρούν σε προγράμματα επιμόρφωσης τα λεγόμενα ΚΕΣΕΝ (Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού), τα οποία ιδρύθηκαν το 1973. Το πρόγραμμα διαρκεί συνολικά 10-12 μήνες και παρέχει επιστημονική κατάρτιση διοικητικού, οικονομικού και τεχνικού περιεχομένου και τη δυνατότητα απόκτησης πτυχίου πανεπιστημιακού επιπέδου.¹³ Τα ΚΕΣΕΝ χωρίζονται σε αυτά των Πλοιάρχων, Μηχανικών και Ραδιοηλεκτρονικών - Ραδιοεπικοινωνιών ΡΗ-ΡΕ και αναλόγως τις ανάγκες του κάθε Κέντρου διαμορφώνονται τα προγράμματα των μαθημάτων.

Ο κύκλος σπουδών των ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων περιλαμβάνει τα εξής μαθήματα: 1. Ειδικό Σχολείο Ασφάλειας (tanker safety, basic tanker safety, safety in chemical TKS, safety in LPG carriers). Κάθε σεμινάριο ολοκληρώνεται σε 48 ώρες ή 60 ώρες. 2. Ειδικό Σχολείο Ασφάλειας Ο/Γ-Ο/Ε (Ro-Ro/Passengers). Οι διδασκόμενες ώρες είναι 42.

¹³ Γκουζούλη, Όλγα Δ., (1980) Ναυτική Εκπαίδευση, Ειδικές μελέτες 10, Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών, Περίληψη

3. Ειδικό Σχολείο BRM – BMS – BTM, πρόκειται για μαθήματα συντήρησης που ολοκληρώνονται σε 30 ώρες.
4. Ειδικό Σχολείο Ηλεκτρονικών Χαρτών με 30 ώρες διδασκαλίας.
5. Ειδικό Σχολείο Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων βάσει του ISPS Code.
6. Για την ανανέωση πτυχίων πάνω σε θέματα Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων βάσει του ISPS Code, το σεμινάριο διαρκεί 3 ώρες.
7. Ειδικό Σχολείο Ιατρικής Μέριμνας (Medical Care) 36 ωρών.
8. Για την ανανέωση παλαιού πτυχίου BMS προγραμματίζονται σεμινάρια 6 ωρών.
9. Ειδικό Σχολείο επικίνδυνων φορτίων σε πακέτα Hazmat διάρκειας 6 ωρών.
10. Γ' Κύκλος σπουδών «NHO» που διαρκεί 54 ώρες.
11. Ειδικό Σχολείο Automatic Radar Plotting Aid “ARPA”, που ολοκληρώνεται σε 30 ώρες.
12. Σχολείο Δορυφορικής Α' Πλοιάρχων διάρκειας 12 ωρών.

Το πρόγραμμα του κύκλου σπουδών των *ΚΕΣΕΝ Μηχανικών* ολοκληρώνεται σε 9 μήνες του έτους – από Σεπτέμβριο έως Ιούνιο – και τα σεμινάρια αφορούν μαθήματα Board's Meetings και Αγγλικών, ενώ πραγματοποιούνται εξετάσεις εμβόλιμες, τελικές και συνεχείς ικανότητας.

Τα *ΚΕΣΕΝ ΡΗ-ΡΕ*, αρχικά το 1986, ήταν δύο – η Δημόσια Σχολή Μετεκπαίδευσης Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού Ραδιοτηλεγραφητών και η Δημόσια Σχολή Ηλεκτρονικών Ναυτικών Οργάνων – και δραστηριοποιούνται από το 1986 με σκοπό την επιμόρφωση των υποψηφίων Ραδιοτηλεγραφητών για την απόκτηση διπλώματος Ραδιοτηλεγραφητή Α' τάξης. Το 1989 παίρνουν τη μορφή των *ΚΕΣΕΝ ΡΗ-ΡΕ*.

Αντικείμενο εκπαίδευσης είναι οι Ραδιοεπικοινωνίες – σύστημα GMDSS- σύμφωνα με το SOLAS του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και τους Διεθνείς Κανονισμούς Ραδιοεπικοινωνιών της Διεθνούς Ένωσης Ραδιοεπικοινωνιών (ITU). Τα πιστοποιητικά που διατίθενται μετά την παρακολούθηση των σεμιναρίων έχουν 5ετή ισχύ σύμφωνα με τη Διεθνή Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης, Τήρησης Φυλακής (STCW). Η ανανέωσή τους προϋποθέτει την απόκτηση θαλάσσιας υπηρεσίας για ένα έτος. Διαφορετικά, διεξάγονται προφορικές εξετάσεις που οργανώνουν τα *ΚΕΣΕΝ ΡΗ-ΡΕ*.

Τα διδασκόμενα μαθήματα με τα αντίστοιχα τμήματα είναι τα εξής:

1. First class Radiotelegraphy Operators – GMDSS, Επίγειες Επικοινωνίες, Δορυφορικές Επικοινωνίες, Εφαρμογές Ραδιοηλεκτρικών Συσκευών, Η/Υ
2. REC B Class - Ηλεκτρονική Θεωρία, Εργαστήρια Ηλεκτρονικών, Θεωρία Ψηφιακής Λογικής, ΝΗΟ ραδιοναυτιλιακές συσκευές, ΝΗΟ ραντάρ, Η/Υ, Συμπτώματολογία βλαβών
3. GOC – Διεθνείς Κανονισμοί Ραδιοεπικοινωνιών, GMDSS, Δορυφορικές Επικοινωνίες, Εισαγωγή Ραδιοεπικοινωνιών, Γενικές Επαγγελματικές Γνώσεις
4. Ειδικό GOC – GMDSS
5. ROC – GMDSS
6. Ειδικό ROC – GMDSS
7. ΝΗΟ / ραντάρ – Αυτόματα πηδάλια, Δρομόμετρα, Γυροπυξίδες, Ραντάρ
8. ΝΗΟ Κυβερνητών – Ραντάρ, Πυξίδες, Αυτόματα πηδάλια, Δρομόμετρα, Βυθόμετρα, Δορυφόροι
9. ΠΜ – GMDSS

Οι διδακτικοί στόχοι είναι η εκμάθηση των στελεχών να επικοινωνούν με τα Κέντρα Διάσωσης, χρησιμοποιώντας τις κατάλληλες συσκευές ανά περιοχή. Επιπλέον, να γνωρίζουν τις πηγές ενέργειας και τις δυνατότητές τους, να κατονομάζουν τον εξοπλισμό των πλοίων, να ορίζουν τις περιοχές Α1, Α2, Α3, Α4, να περιγράφουν τις ενέργειες των ΚΣΕΔ σε περιπτώσεις κινδύνου. Τέλος, αποκτούν γνώσεις σχετικές με τα δορυφορικά και επίγεια συστήματα και με τις γενικές αρχές GMDSS.

3.4. SLIM- VRT: ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΑΠΟ ΑΠΟΣΤΑΣΗ

Το SLIM- VRT είναι μια ενιαία ολοκληρωμένη μέθοδος εκμάθησης, που εμπλουτίζει το θαλάσσιο εκπαιδευτικό σύστημα, επιτρέποντας στους σπουδαστές που έχουν πρόσβαση σε αυτό να έχουν αποτελεσματική εκμάθηση σ' ένα εύχρηστο, προσβάσιμο και ευέλικτο περιβάλλον.¹⁴ Από το 2005 είναι σε ισχύ και σκοπεύει, βάσει των νέων τεχνολογιών, να παρουσιάζει εικονικά κάποιες εφαρμογές, να προωθεί πρόσωπα ικανά στον τομέα και να τα κάνει γνωστά στον ναυτιλιακό κύκλο και να προσφέρει μια πλήρη ψηφιακή βιβλιοθήκη.

Η εκμάθηση εξ αποστάσεως έχει θετικά αποτελέσματα στους εκπαιδευόμενους της ξηράς, αλλά και της θάλασσας. Το σύστημα λειτουργεί με παράδοση μαθημάτων,

¹⁴ Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Μάρτιος 2010) Δημιουργική Συνύπαρξη: Ναυτική Εκπαίδευση, τεύχος 3ο, Χίος, σελ.28

μαθήματα διαχείρισης, διαχείριση φοιτητών, πρόσβαση και καταγραφή διαχείρισης και θαλάσσιες υπηρεσίες προστιθέμενης αξίας –προσδιορισμό δεξιοτήτων, διαθεσιμότητα ναυτικών μαθημάτων κ.ά.¹⁵ Τα μαθήματα που προσφέρονται είναι η «Διοίκηση του πλοίου», «Διαχείριση φορτίου», «Διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού» και η «Διαχείριση επιθεωρήσεων». Στα δύο πρώτα μαθήματα υπάρχουν εφαρμογές με πολυμέσα και εικονική πραγματικότητα. Διδάσκονται θέματα ασφάλειας στο πλοίο, προστασία περιβάλλοντος, φορτοεκφόρτωση φορτίων, εφοδιασμός και ναυσιπλοΐα. Επιπλέον, υπάρχει τρισδιάστατη απεικόνιση της κονσόλας στη γέφυρα και των οργάνων που χρησιμοποιούνται, τόσο για την καλύτερη κατανόηση λειτουργίας και χρήσεις αυτών όσο και την εξοικείωση του σπουδαστή με τη γέφυρα.

Τέλος, τα προϊόντα και οι υπηρεσίες που παρέχει το πρόγραμμα SLIM- VRT είναι η παροχή εκπαιδευτικού υλικού με την καλύτερη λειτουργική εφαρμογή, οι συμβουλευτικές υπηρεσίες που αφορούν τη ναυτιλιακή βιομηχανία και η ανάπτυξη ενός τρισδιάστατου περιβάλλοντος μάθησης από απόσταση.¹⁶

3.5. ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΩΝ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ ΤΩΝ ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία έρευνας των ΑΕΝ¹⁷, οι εισακτέοι στις Ακαδημίες έχουν ένα συγκεκριμένο προφίλ, το οποίο αντανακλά την ελληνική κουλτούρα. Εξετάστηκαν χαρακτηριστικά, όπως είναι ο τόπος καταγωγής, το επάγγελμα των γονέων, τα κίνητρα επιλογής του συγκεκριμένου επαγγέλματος και η πηγή άντλησης πληροφοριών πάνω στο χώρο της ναυτιλίας.

Συγκεκριμένα, οι περισσότεροι που επιθυμούν να σταδιοδρομήσουν στην Εμπορική Ναυτιλία, δηλώνουν στο μηχανογραφικό τους, βάσει του συστήματος των Πανελληνίων εξετάσεων, την ΑΕΝ Ασπροπύργου ως πρώτη προτίμηση, όπου και φιλοδοξούν να αποκτήσουν τις γνώσεις και τον τίτλο του αξιωματικού της ποντοπόρου ναυτιλίας στην ίδια Ακαδημία. Επίσης, άνδρες είναι το 77,5% των ατόμων που προορίζονται γι' αυτές τις Σχολές, ενώ οι γυναίκες κατέχουν μόνο το 22,5%. Το μορφωτικό επίπεδο της οικογένειας του υποψηφίου, κυρίως, είναι Λυκείου, και παράλληλα το ετήσιο εισόδημά τους κυμαίνεται από 12.000 έως 45.000 ευρώ.

¹⁵ Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Μάρτιος 2010) Δημιουργική Συνύπαρξη: Ναυτική Εκπαίδευση, τεύχος 3ο, Χίος, σελ.36

¹⁶ Πανεπιστήμιο Αιγαίου (Μάρτιος 2010) Δημιουργική Συνύπαρξη: Ναυτική Εκπαίδευση, τεύχος 3ο, Χίος, σελ.49

¹⁷ Πάλλης, Θάνας, Επίκουρος Καθηγητής και Μπίσιας, Ηλίας, (2011) «Η Επόμενη Γενιά Πλοίαρχων», *Ναυτικά Χρονικά*, αρ. Φύλλου 138, www.naftikachronika.gr, σελ.56 - 66

Όσον αφορά τις πόλεις που μεγάλωσαν οι σπουδαστές έχουν ναυτιλιακή παράδοση και υπάρχουν θέσεις εργασίας που σχετίζονται με το αντικείμενο, αφού η Ελλάδα είναι χώρα που παραδοσιακά στηρίζει την οικονομία της στη θάλασσα.

Σχετικά με την ενημέρωση που έχουν οι νέοι πάνω στα ναυτιλιακά θέματα, θεωρούν ότι είναι ικανοποιητική. Αποφοιτώντας από τις ΑΕΝ τα στελέχη επιθυμούν ελάχιστα να ασχοληθούν με τη δημόσια διοίκηση και το λιμενικό σώμα, ενώ προτιμούν κατά ένα μεγάλο ποσοστό να εργαστούν ως στελέχη μιας ναυτιλιακής εταιρείας είτε στο γραφείο είτε στο πλοίο. Τελικά, οι νέοι που επιλέγουν να σταδιοδρομήσουν στους κόλπους της ναυτιλίας, με τα κίνητρα και τα χαρακτηριστικά που τους συνοδεύουν, αποδεικνύουν ότι η ελληνική ναυτιλία μπορεί να συνεχίσει την παραδοσιακή της πορεία και είναι αναπόσπαστο κομμάτι της ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας.

Παρολ' αυτά, η κοινωνία από την πλευρά της οφείλει να φροντίζει ακόμα περισσότερο τα στελέχη της ναυτιλίας, την εκπαίδευσή τους και την επαγγελματική τους αποκατάσταση. Αρχικά, λόγω των ανεξέλεγκτων τεχνολογικών επιτευγμάτων, πρέπει ο τρόπος εκπαίδευσης και τα μέσα που χρησιμοποιούνται να είναι τα πλέον εκσυγχρονισμένα. Οι διδάσκαλοι να έχουν την απόλυτη εργασιακή εμπειρία στη θάλασσα και στο γραφείο της ναυτιλιακής εταιρείας, επομένως να είναι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί του Εμπορικού Ναυτικού. Περαιτέρω, οι συνθήκες διαβίωσης και ποιότητας εργασίας στα πλοία πρέπει να χαρακτηρίζονται από την ασφάλεια, την εξοικονόμηση ενέργειας και τον έλεγχο. Ακόμη, η διδακτέα ύλη είναι αναγκαίο να συμβαδίζει με τις τεχνολογικές εξελίξεις, ώστε τα μαθήματα που διεξάγονται να είναι επικαιροποιημένα και σύγχρονα. Τέλος, οι ΑΕΝ θα πρέπει να συνεργάζονται με τα Πανεπιστήμια για να αποκτούν οι σπουδαστές πρακτικές, αλλά και ακαδημαϊκές γνώσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΞΙΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

4.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Όταν συνάπτεται συμφωνία μεταξύ ναυλωτή και πλοιοκτήτη για την προσφορά μεταφορικής υπηρεσίας τόνων φορτίου, ο πλοιοκτήτης οφείλει να επιβεβαιώσει έμπρακτα ότι το πλοίο είναι κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐα, δηλαδή είναι αξιόπλοο. Η αξιοπλοΐα του σκάφους κρίνεται από το αν η γάστρα του και ο μηχανικός εξοπλισμός έχουν συντηρηθεί και μπορούν να λειτουργήσουν με ασφάλεια, τα καύσιμα και οι προμήθειες είναι τόσα σε ποσότητα που επαρκούν για την ολοκλήρωση του ταξιδιού, το πλήρωμά του είναι εκπαιδευμένο και εξειδικευμένο ανάλογα με τις απαιτήσεις του ταξιδιού και το πλοίο είναι σχεδιασμένο για θαλάσσιες επιχειρήσεις για το χρόνο που έχει προγραμματιστεί το ταξίδι.¹⁸

Σύμφωνα με τον όρο “The owners let and the charterers hire the vessel. The vessel shall be in every way fitted for ordinary cargo service” που συμπεριλαμβάνεται στα χρονοναυλοσύμφωνα¹⁹, ο πλοιοκτήτης οφείλει να ναυλώσει πλοίο κατάλληλο για θαλάσσια υπηρεσία, πλήρως εξοπλισμένο και αξιόπλοο. Παρ’ αυτά, κάτι τέτοιο δεν είναι απόλυτο, αν μάλιστα δείξει τη δέουσα επιμέλεια (reasonable diligence) προκειμένου να παραδώσει το πλοίο κατάλληλο.

Ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος να διαθέσει πλοίο εξοπλισμένο, κατασκευασμένο και επανδρωμένο, ώστε να μεταφέρει με ασφάλεια το φορτίο στον προορισμό του και να μπορεί να αντιμετωπίσει τυχόν κινδύνους που θα εμφανιστούν στην πορεία του ταξιδιού. Επίσης, το πλοίο πρέπει να είναι κατάλληλο και ανάλογα τις καιρικές συνθήκες που επικρατούν στο λιμάνι προορισμού, άλλη, δηλαδή, προετοιμασία χρειάζεται για τους καλοκαιρινούς μήνες και άλλη για τους χειμερινούς, άλλη για τα τροπικά κλίματα και άλλη για τον Ατλαντικό Ωκεανό.

Επιπρόσθετα, το σκάφος πρέπει να είναι και νομικά καλυμμένο για την εκάστοτε μεταφορά. Είναι μια υποχρέωση που συμβαδίζει με την αρχή της καλής πίστης που πρέπει να συνοδεύει μια συμφωνία. Κατά το αγγλικό εθιμικό δίκαιο, η υποχρέωση του εκναυλωτή αποτελεί τυπικό “implied innominate term”, είναι απόλυτη. Οι κανόνες Χάγης – Βίσμπυ υποχρεώνουν τον εκναυλωτή να δείξει πριν και στην έναρξη του ταξιδιού την κατάλληλη φροντίδα και επιμέλεια, ώστε να παρέχει πλοίο

¹⁸ Rodda, William H., (1970) Marine insurance: Ocean and inland, New Jersey: Prentice Hall Inc, p.18

¹⁹ Baltimore 1939, edition 2001, clause 1

αξιόπλοο, να μεταφέρει το φορτίο με ασφάλεια και να ανταπεξέλθει στις συνθήκες κινδύνου που αναμένεται να συναντήσει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.²⁰ Αν, όμως, προκύψει ακαταλληλότητα, είτε στους χώρους είτε στην πλεύση του πλοίου, μετά την έναρξη του ταξιδιού, τότε η ευθύνη του πλοιοκτήτη προσαρμόζεται διαφορετικά.

Το Carriage of Goods by Sea Act, με σκοπό την υπογράμμιση της νομικής σχέσης μεταξύ πλοιοκτήτη και ναυλωτή, ορίζει ότι ούτε ο μεταφορέας ούτε το πλοίο είναι υπεύθυνοι για απώλεια ή ζημιά ως αποτέλεσμα αναξιοπλοΐας εκτός αν προκύπτουν από έλλειψη προσήκουσας επιμέλειας εκ μέρους του μεταφορέα, εξαιτίας του οποίου το πλοίο ήταν αναξιόπλοο.²¹

Ο όρος της αναξιοπλοΐας αρχίζει να ισχύει όταν το πλοίο αναχωρεί από ένα μέρος και όχι κατά την παραμονή του στο λιμάνι. Ωστόσο, αν συμπεριληφθεί ο όρος “the ship is to be tight, staunch and strong in every way fitted for the voyage”, ο πλοιοκτήτης εγγυάται αξιόπλοο πλοίο από την έναρξη του «προκαταρκτικού ταξιδιού – preliminary voyage» προς το λιμάνι φόρτωσης. Δηλαδή, ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει κατάλληλο πλοίο υπονοώντας το, χωρίς να το αναφέρει ρητά στο ναυλοσύμφωνο.²²

Η καταλληλότητα του πλοίου είναι απαραίτητη τόσο για να τελειώσει το ταξίδι με αίσιο τέλος όσο και για να μεταφερθεί το φορτίο σε καλή κατάσταση. Συγκεκριμένα, «ο εκναυλωτής υποχρεούται να έχει το πλοίο κατάλληλο προς θαλασσοπλοΐαν και εν γένει προς την αντίστοιχον προς τον σκοπόν της ναυλώσεως κατάστασιν, εξοπλισμόν, εφοδιασμόν και επάνδρωσιν». ²³ Επομένως, ο ζητούμενος βαθμός αναξιοπλοΐας εξαρτάται από τις δοθείσες πληροφορίες κατά την έναρξη του ταξιδιού, τον τύπο του πλοίου, τη φύση του φορτίου και τις ιδιαιτερότητες του συμφωνημένου ταξιδιού.

Περαιτέρω, η αναξιοπλοΐα ορίζεται από τη φύση και τους κινδύνους που πρόκειται να αντιμετωπίσει το πλοίο στο ταξίδι του. Τα χαρακτηριστικά ενός κατάλληλου πλοίου για να ανταπεξέλθει στις αντίξοες συνθήκες είναι:

- α) Ο σωστός σχεδιασμός, η κατασκευή, αντοχή και η ευστάθεια.
- β) Η τεχνική πληρότητα του εξοπλισμού, μηχανές, όργανα πλεύσης, χάρτες.
- γ) Τα απαραίτητα αναλώσιμα, καύσιμα, νερό, τρόφιμα.

²⁰ Γεωργακόπουλος, Ι., (1990) Το Ναυλοσύμφωνο και οι Όροι του, Αθήνα: εκδ. Σταυριδάκη, σελ. 23

²¹ Rodda, William H., (1970) Marine insurance: Ocean and inland, New Jersey: Prentice Hall Inc, p.18

²² Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος, Α.Ι. και Πλωμαρίτου, Ε.Η., (2002) Εισαγωγή στις Ναυλώσεις, Αθήνα: εκδ. Σταμούλη Α.Ε., σελ. 469

²³ Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, (2003) Ναυτικό Δίκαιο, τόμος 2, Θεσσαλονίκη: εκδ. Σάκκουλα, σελ. 62

δ) Η νόμιμη επάνδρωση του πλοίου, ποιοτικά και αριθμητικά.

Από την πλευρά του φορτίου, ο εκναυλωτής υποχρεούται να το προφυλάσσει υπό συνθήκες κατάλληλες για να διατηρείται μέχρι να εκφορτωθεί στο λιμάνι. Έτσι, το πλοίο να είναι εξοπλισμένο ανάλογα με τις ανάγκες του φορτίου, ώστε να μείνει αναλλοίωτο. Οι καταψύκτες και τα ψυγεία για κατεψυγμένα είδη και οι δεξαμενές για καύσιμα και άλλα υγρά φορτία είναι εξοπλισμοί που πρέπει να διαθέτει το πλοίο. Επίσης, κατάλληλη διαρρύθμιση χώρου, καθαριότητα και εξαερισμός βοηθούν στη μεταφορά φορτίων που δεν απαιτούν ιδιαίτερες συνθήκες μεταφοράς.

Όσον αφορά την υποχρέωση του πλοιοκτήτη απέναντι στον ναυλωτή να τον αποζημιώσει για ζημιά ή απώλεια, αυτή πραγματοποιείται για τους εξής λόγους:

α) Αναξιοπλοΐα κατά την έναρξη του ταξιδιού, εκτός αν υπάρχουν απαλλακτικές ρήτρες από το ναυλοσύμφωνο.

β) Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, όταν το ναυλοσύμφωνο δεν περιλαμβάνει απαλλακτικές ρήτρες.

γ) Αναξιοπλοΐα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και αμέλεια αποκατάστασης της ζημιάς από τον πλοιοκτήτη σε εύλογο χρονικό διάστημα, παρόλο που το ναυλοσύμφωνο περιλαμβάνει απαλλακτικές ρήτρες.

Βέβαια, ο πλοιοκτήτης δεν είναι υποχρεωμένος να ελέγχει την αξιοπλοΐα του πλοίου σε περιόδους που βρίσκεται υπό τη διάθεση του ναυλωτή, αλλά πρέπει να επιδιορθώσει τις ζημιές που πέφτουν στην αντίληψή του.²⁴

Αν, λοιπόν, υπάρξει παραβίαση του εθιμικού δικαίου σχετικά με την αξιοπλοΐα στο λιμάνι φόρτωσης, ο ναυλωτής δικαιούται να αρνηθεί τη φόρτωση του φορτίου. Ακόμη, ο ίδιος έχει το δικαίωμα να ακυρώσει το συμβόλαιο αν αντιληφθεί ότι το πλοίο είναι αναξιοπλοΐο πριν ξεκινήσει το ταξίδι και δεν υπάρχει χρόνος για να επιδιορθωθεί. Τέλος, αφού ξεκινήσει το ταξίδι, ο ναυλωτής δεν μπορεί να ακυρώσει το ναυλοσύμφωνο, αλλά μπορεί να ζητήσει αποζημίωση για τυχόν ζημιές που προκλήθηκαν από την αναξιοπλοΐα.

²⁴ Γεωργακόπουλος, Ι., (1990) Το Ναυλοσύμφωνο και οι Όροι του, Αθήνα: εκδ. Σταυριδάκη,σελ. 55-56

4.2. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ ΜΕΣΩ ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΩΝ ΚΑΙ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ

Κάθε νηογνώμονας αξιολογεί ένα πλοίο, το ταξινομεί σε κλάση ανάλογα με συγκεκριμένα πρότυπα και χορηγεί πιστοποιητικά. Κατά περιόδους, εκδίδονται βιβλία που αναφέρονται όλα τα εγγεγραμμένα πλοία στον συγκεκριμένο νηογνώμονα.

Οι αλληλασφαλιστικές ενώσεις που καλύπτουν τα φορτία συμπεριλαμβάνουν τη Ρήτρα Ταξινόμησης του Πλοίου, διότι με αυτόν τον τρόπο διαμορφώνονται τα ασφάλιστρα. Άλλα ασφάλιστρα χρεώνεται ένα πλοίο μειωμένης ικανότητας και άλλα ένα πλοίο πρώτης κλάσης. Με αυτή τη Ρήτρα προβλέπονται η ηλικία του πλοίου, το μέγεθός του και ο τύπος των φορτίων που μεταφέρει.

Οι λιμενικές αρχές για να προσδιορίσουν τα κατάλληλα σκάφη για επιθεώρηση, χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων, όπως είναι οι SIRENAC, APCIS και MOU. Η αρμοδιότητά τους είναι να παρέχουν στοιχεία, όπως ημερομηνίες και λιμάνια προορισμού, προγράμματα ναυτιλίας, θέσεις σκαφών και εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρητών. Ακόμη, το EQUASIS είναι βάση δεδομένων που παρέχει στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έγιναν στη συγκεκριμένη περιοχή, αλλά στο διεθνή χώρο.

Οι διαδικασίες επιθεώρησης γίνονται από τον Επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων, τον λεγόμενο Port State Control Officer, αφού έχει ενημερώσει την πλοιοκτήτρια εταιρεία για την επίσκεψή του στο πλοίο. Στην περίπτωση που υπάρξουν ενδείξεις ότι το σκάφος δεν πληρεί τις προϋποθέσεις αξιοπλοΐας, τότε οι επιθεωρήσεις προχωρούν σε πιο λεπτομερή έλεγχο. Αντίθετα, αν δεν βρει ο επιθεωρητής ελαττώματα, τότε το πλοίο απαλλάσσεται από οποιαδήποτε περαιτέρω επιθεώρηση στο διάστημα των επόμενων έξι μηνών. Ωστόσο, επιθεωρήσεις μπορεί να γίνονται απροειδοποίητα, ειδικά στις περιοχές που υπάρχει το Port State Control.

Αν υπάρχουν ζημιές ή φθορές, για να μην επιβληθεί στην πλοιοκτήτρια εταιρεία πρόστιμο αναξιοπλοΐας, ο καπετάνιος θα πρέπει μπαίνοντας στο λιμάνι να ενημερώνει τη σημαία ή το Νηογνώμόνά του για αυτές άμεσα. Επίσης, θα πρέπει να υποβάλλονται εκθέσεις στις λιμενικές αρχές που να αναφέρουν τα αίτια του ατυχήματος και τη φύση της ζημιάς, ώστε να αποφύγει την κράτηση.

Ο πλοίαρχος έχει το δικαίωμα να βρίσκεται σε συνεχή επαφή με το γραφείο, το κράτος σημαίας ή το Νηογνώμόνά του για υποστήριξη καθ' όλη τη διάρκεια του ελέγχου.

Οι Νηογνώμονες πρέπει να συνεργάζονται με τις λιμενικές αρχές επιδιώκοντας:

1. Επικοινωνία με τις αρχές λιμενικού ελέγχου για να εξασφαλίσουν ότι οι επιθεωρητές ελέγχουν το πλοίο ανάλογα με την κλάση του και βάσει νομικών αρχών.
2. Επικοινωνία με τους ανώτερους υπαλλήλους κρατικού ελέγχου για να εξασφαλίσουν ομοιομορφία της ερμηνείας της κλάσης και των νομικών απαιτήσεων.
3. Την παροχή εκθέσεων, μετά το πέρας της επιθεώρησης, με πληροφορίες για τα αποτελέσματά της.
4. Επικοινωνία με το κράτος σημαία για να εξασφαλιστεί ότι τα συμβαλλόμενα μέρη, κράτος σημαία και πλοιοκτήτης, γνωρίζουν τη λήψη ενεργειών σχετικά με την ασφάλεια του πλοίου.

Αν οι λιμενικές αρχές στείλουν αίτημα διόρθωσης κάποιου τομέα πάνω στο πλοίο, τότε η κλάση πρέπει να βοηθήσει ώστε να καλυφθεί το τυχόν ανεπαρκές υλικό ή οποιαδήποτε άλλη απόκλιση που στερεί την αξιοπλοΐα του πλοίου και να προτείνει την καλύτερη δράση για τις μη συμμορφώσεις των συστημάτων διαχείρισης ασφάλειας.

4.3. Η ΡΗΤΡΑ ΑΝΑΞΙΟΠΛΟΪΑΣ

Η υπονοούμενη εγγύηση της αξιοπλοΐας εφαρμόζεται σε όλες τις ναυτιλιακές πολιτικές. Για τον μετριασμό της αυστηρότητας της εφαρμογής εγγυήσεων στην αξιοπλοΐα σχετικά με το φορτίο, η ρήτρα 5 θεωρείται εγγύηση στο Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο.

Σύμφωνα με τη ρήτρα 5.2, «Οι ναυτασφαλιστές παραιτούνται του δικαιώματός τους για αθέτηση των ισχυουσών εγγυήσεων της αξιοπλοΐας και της καταλληλότητας του πλοίου να μεταφέρει το ασφαλισμένο αντικείμενο στον προορισμό του, εκτός αν οι ασφαλισμένοι ή οι υπάλληλοί τους έχουν ενοχική σχέση σε περίπτωση αναξιοπλοΐας ή ακαταλληλότητας».

Η ρήτρα 5.1 δεν αναφέρει και δεν ασχολείται με τις ισχύουσες εγγυήσεις της αξιοπλοΐας που εφαρμόζονται στην έναρξη του ταξιδιού, αλλά με την αξιοπλοΐα που προκύπτει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΗΝ ΞΗΡΑ

5.1. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΝΑΥΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Τα γραφεία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχουν σαν βασική αρμοδιότητά τους την οργάνωση, την εποπτεία και τη διεύθυνση των πλοίων, των επενδύσεων, δηλαδή, της εταιρείας, τα οποία βρίσκονται σε διάφορα μέρη του κόσμου υπό μεταβαλλόμενα οικονομικά, νομικά και πολιτικά καθεστάτα και παράγουν μεταφορικό έργο.²⁵ Η επίτευξη αποτελεσματικής διοίκησης γίνεται μέσω της άμεσης, έγκαιρης και συνεχούς πληροφόρησης που πρέπει να δέχονται τα στελέχη της επιχείρησης, της αρμονικής συνεργασίας μεταξύ των συναδέλφων του γραφείου και της πειθαρχίας των τμημάτων. Βασικό συστατικό της επιτυχίας είναι όχι μόνο οι διευθυντικές ικανότητες και οι γνώσεις που έχει το ανθρώπινο δυναμικό, αλλά και το περιβάλλον υπό το οποίο λειτουργεί, ώστε να επιλύονται προβλήματα και να δίνονται εναλλακτικές προτάσεις σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Με το πέρασμα των χρόνων, η ιεραρχική δομή των εταιρειών μεταφέρεται από την κορυφή σε όλα τα επίπεδα της πυραμίδας. Με άλλα λόγια, λειτουργεί οριζόντια πληροφόρηση, εκτός από κάθετη, με αποτέλεσμα τη δημιουργία κύκλων συνεργασίας στο ίδιο ιεραρχικό επίπεδο και αποκέντρωση στη λήψη αποφάσεων. Κάθε ένα στέλεχος επιθυμεί να εργάζεται για το σύνολο αντί για το άτομό του, ενώ η πλήρης γνώση, πάνω στα προβλήματα που προκύπτουν, ενθαρρύνει την υπευθυνότητά του. Επίσης, η ανάγκη για ανεύρεση αποτελεσματικότερων και άμεσων λύσεων οδήγησε στην εξειδίκευση και τμηματοποίηση των εργασιών, η οποία έφερε ουσιαστικά οφέλη, αφού τα θέματα αντιμετωπίζονται σε περισσότερο βάθος και ορθότερα από το κάθε αρμόδιο τμήμα.²⁶ Η εξειδίκευση αυτή για να μην μειώσει το βαθμό συντονισμού, θα πρέπει η ροή πληροφοριών μεταξύ των διαχειριστών να είναι συνεχής και το κλίμα συνεργασίας μεταξύ τους να είναι θετικό.

Οι ανάγκες κάθε εταιρείας, ανάλογα με το τι μεταφορική υπηρεσία προσφέρουν, μπορεί να δημιουργήσει διαφοροποιήσεις ως προς την οργάνωσή τους. Οι παράγοντες που καθορίζουν το προσωπικό της είναι το μέγεθος του στόλου, η ειδίκευση του στόλου και η πολυπλοκότητα του διαχειριστικού έργου, η τεχνολογία

²⁵ Γουλιέλμος, Α.Μ., (2006) Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, τόμος β', Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 47

²⁶ Γουλιέλμος, Α.Μ., (2006) Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, τόμος β', Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης, σελ. 49

επικοινωνιών, οι στόχοι και η στρατηγική που ακολουθείται για την επίτευξή τους και ο τύπος και η κουλτούρα της διοίκησης.

5.2. ΣΥΣΤΑΣΗ ΓΡΑΦΕΙΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Τα τμήματα από τα οποία απαρτίζεται μια ναυτιλιακή εταιρεία μεγάλου μεγέθους είναι τα παρακάτω.

Αρχικά, το τμήμα αγοραπωλησιών πλοίων εξερευνά την αγορά, αναλύει το εξωτερικό περιβάλλον και τις ευκαιρίες που προσφέρονται, εξετάζει το εσωτερικό της εταιρείας και τους διαθέσιμους πόρους και προχωρά βάσει στρατηγικών στη λήψη αποφάσεων και δράσεων που είναι συμφέρουσες για την επιχείρηση. Στόχος τους είναι η ανανέωση του στόλου της είτε με την αγορά νέων πλοίων είτε με πώληση υπαρχόντων.

Στο τμήμα ασφαλίσεων και ασφαλιστικών απαιτήσεων διαχειρίζονται εκθέσεις απαιτήσεων που εκκρεμούν, για ζημιές στο σκάφος και στη μηχανή, εκθέσεις για απαιτήσεις P&I Clubs, για το φορτίο, για τραυματισμούς, για θάνατο και λιποταξία ναυτικών, αναφορές συμβάντων και περιληπτικές αναφορές της προόδου για την είσπραξη των απαιτήσεων.

Το τεχνικό τμήμα, ασχολείται με την κατάσταση του πλοίου και τον έλεγχο του νηογνώμονα, της απόδοσης, των τεχνικών συνθηκών, του δεξαμενισμού και των επισκευών. Οι ευθύνες του αφορούν στον ασφαλή και ποιοτικό πλου και μεταφορική υπηρεσία. Οι εργαζόμενοι σε αυτό το τμήμα ελέγχουν όλους τους διεθνείς κανονισμούς και τα πρότυπα λειτουργίας και συντήρησης ώστε να είναι πάντοτε επικαιροποιημένα. Η αξιοπλοία του πλοίου αποτελεί προϋπόθεση για την αποδοτική διαχείρισή του. Αρχιμηχανικοί και στελέχη με ανάλογες γνώσεις είναι αρμόδιοι για τη συντήρηση των μηχανών του πλοίου, τη μορφοποίηση των πλάνων εργασιών, την παροχή ανταλλακτικών και εξοπλισμών και την επίβλεψη του τεχνικού προσωπικού των πλοίων.

Το τμήμα ναυλώσεων, επιβεβαιώνει τους όρους που συμφωνήθηκαν για το κάθε ταξίδι, εκτιμά τα αποτελέσματα της ναύλωσης και παρακολουθεί την κατάσταση της ναυλαγοράς. Η λειτουργία του τμήματος έχει καθαρά στρατηγικό χαρακτήρα, αφού πρέπει να ορίσει τη στάση που θα κρατήσει η επιχείρηση απέναντι στους κινδύνους που προέρχονται από τις διακυμάνσεις της αγοράς. Επίσης, η εξεύρεση φορτίων για τα πλοία αποτελεί έργο των ναυλομεσιτών. Ο ρόλος τους είναι ιδιαίτερα

επικοινωνιακός αφού φροντίζουν για την προώθηση της καλής εικόνας της εταιρείας και τη διατήρηση των καλών σχέσεων της με τους φορτωτές.

Η λειτουργική διαχείριση των πλοίων γίνεται από το operation department. Οι δραστηριότητές του περιλαμβάνουν το σχέδιο ταξιδιού, δηλαδή, τη θαλάσσια διαδρομή και τα λιμάνια φόρτωσης και εκφόρτωσης, τον ορισμό πρακτόρων στα λιμάνια, τη ρύθμιση πετρέλευσης των πλοίων, τον έλεγχο του κόστους και τον χειρισμό απαιτήσεων που συνδέονται με ζημιά ή ελλείψεις στο φορτίο.

Το τμήμα προμηθειών είναι υπεύθυνο για την απογραφή αποθεμάτων και ανεφοδιασμό των πλοίων. Βασική αποστολή του είναι ο επαρκής εξοπλισμός και ανεφοδιασμός, ώστε να γίνει το ταξίδι χωρίς κίνδυνο και ελλείψεις για το πλήρωμα, πάντοτε με υψηλή ποιότητα και όσο το δυνατό λιγότερο κόστος.

Το τμήμα επιχειρήσεων ασχολείται με τη μηνιαία απόδοση κάθε πλοίου και τους υπολογισμούς για τους χρόνους που το πλοίο είναι off-hire.

Το τμήμα πληρωμάτων, οργανώνει τη μισθοδοσία των ναυτικών και εκθέτει αναφορές με τις αξιολογήσεις του πλοιάρχου, αλλά και των άλλων μελών του πληρώματος, προσελκύει, εκπαιδεύει και προσλαμβάνει ναυτικούς, μεταβάλλει τη σύνθεση των πληρωμάτων και αναλαμβάνει την ασφαλιστική κάλυψη και συνταξιοδότησή τους.

Τέλος, το τμήμα ασφάλειας, ποιότητας και εκπαίδευσης είναι αρμόδιο στο να συμμορφώνει την επιχείρηση με τις απαιτήσεις μιας σειράς κανονισμών και ρυθμίσεων, σχετικών με την προστασία της ανθρώπινης ζωής και του περιβάλλοντος και τη διασφάλιση της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχουν.²⁷

5.3.ΒΑΣΙΚΕΣ ΜΟΡΦΕΣ ΤΜΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Οι βασικές μορφές τμηματοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων ανάλογα με τις ανάγκες της καθημίας είναι:

1. Κατά λειτουργία, βάσει λειτουργικής εξειδίκευσης εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις που συμμετέχουν σε σταθερό περιβάλλον. Το εξειδικευμένο προσωπικό, οι ξεκάθαρες αρμοδιότητες, ο έλεγχος και η εμπάθυνση σε λειτουργικά ζητήματα βοηθούν στην αποτελεσματικότητα της επιχείρησης. Βέβαια, δεν υπάρχει ολική

²⁷ Θεοτοκάς, Γ., (2009) Σημειώσεις για το Μάθημα Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, σελ. 50

εποπτεία των στελεχών, πράγμα το οποίο δημιουργεί προβλήματα οριζόντιας επικοινωνίας.

2. Κατά προϊόν ή υπηρεσία, βάσει των εκροών του οργανισμού, των τύπων των πλοίων της επιχείρησης εφαρμόζεται σε ασταθές περιβάλλον. Μεγάλες επιχειρήσεις με διαφοροποιημένους στόλους οργανώνονται με αυτόν τον τρόπο, ώστε να είναι εύκολη και γρήγορη η προσαρμογή στις αλλαγές που εμφανίζονται. Κύριο μειονέκτημα είναι το αυξημένο κόστος υλοποίησης, λόγω του ότι εργάζεται μεγάλος αριθμός υπαλλήλων με τα ίδια καθήκοντα.

3. Μήτρας, εφαρμόζεται σε επιχειρήσεις καινοτομικού χαρακτήρα που λειτουργούν σε δυναμικά περιβάλλοντα

4. Κατά ομάδες, θεωρείται η κατάλληλη μορφή τμηματοποίησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, διότι υπάρχει αποκέντρωση στη λήψη αποφάσεων, εξειδικευμένα στελέχη και συνολική εποπτεία. Οι εργαζόμενοι προσανατολίζονται στην υπηρεσία που παρέχεται στα πλοία, αφού ένας διαχειριστής στόλου και οι εργαζόμενοι ασχολούνται με ένα πλοίο ξεχωριστά.

5. Αρθρωτή τμηματοποίηση ή Δίκτυο, εφαρμόζεται από επιχειρήσεις που αναθέτουν σε εταιρείες που ανήκουν στον ίδιο όμιλο ή σε εξωτερικούς συνεργάτες πολλές από τις διοικητικές λειτουργίες τους.

6. Υβριδική μορφή, αποτελεί συνδυασμό άλλων μορφών τμηματοποίησης προσαρμοσμένο στις ιδιαίτερες στρατηγικές κατευθύνσεις των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και των πόρων τους.

7. Απλή ή επιχειρηματική δομή, δεν περιλαμβάνει τμηματοποίηση και εμφανίζεται σε μικρές επιχειρήσεις. Χαρακτηριστικά της είναι ο υψηλός βαθμός συγκέντρωσης στη λήψη αποφάσεων και η στενή παρακολούθηση των εργαζομένων από τον πλοιοκτήτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

6.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Η ναυτική ασφάλιση έχει τις ρίζες της στη Βαβυλώνα 4.000 χρόνια προ Χριστού στον Κώδικα του Χαμουραμί. Μέσα από τις διατάξεις του Κώδικα προκύπτει η έννοια της αποζημίωσης του τυχόν υπάρχοντος κινδύνου²⁸. Ενώσεις ατόμων υποχρεούνταν να αποζημιώσουν τα μέλη τους που από κάποιο κίνδυνο ζημιώθηκαν. Στα Ομηρικά έπη και στη Μυκηναϊκή εποχή ο θεσμός της αποζημίωσης εδραιώθηκε, ώστε να αντιμετωπίζονται τα προβλήματα που συναντούσαν οι αρχαίοι Έλληνες στην καθημερινότητά τους. Επίσης, στην εποχή του Σόλωνα, αναπτύχθηκαν θεσμοί που έμοιαζαν με την ασφάλιση, κυρίως για την κάλυψη των δαπανών κηδείας και ταφής, με τη μορφή ενώσεων πολιτών, ναυτικών και ομοτράπεζων. Σκοπός των ενώσεων αυτών ήταν η αλληλοϋποστήριξη και η κατανομή της ζημιάς σε περισσότερα πρόσωπα.

Πρώτο είδος θαλάσσιας ασφάλισης θεωρείται από πολλούς το ναυτικό δάνειο. Σύμφωνα με αυτό, ο έμπορος που επιχειρούσε μια υπερπόντια ναυτική επιχείρηση λάμβανε ένα χρηματικό ποσό από κάποιο χρηματοδότη, το οποίο επέστρεφε σ' αυτόν σε περίπτωση που το πλοίο έφθανε στο λιμάνι προορισμού, συνοδευόμενο από υψηλό τόκο. Σε περίπτωση απώλειας του πλοίου ή του φορτίου ο δανειζόμενος δεν είχε καμία υποχρέωση εξόφλησης του δανείου στο χρηματοδότη του.²⁹ Η διαφορά με τη σύγχρονη ασφάλιση είναι ότι στο ναυτικό δάνειο ο τόκος καταβάλλεται μόνο όταν δεν πραγματοποιείται ζημιά από κίνδυνο, ενώ στην ασφάλιση καταβάλλεται ούτως ή αλλιώς.

Κατά τη διάρκεια του 17^{ου} αιώνα τη ναυτική ασφάλιση αναλαμβάνουν ανεξάρτητοι ασφαλιστές – τραπεζίτες ή δανειοδότες – που έχουν την υποχρέωση να σημειώσουν στο ασφαλιστήριο συμβόλαιο το ποσό για το οποίο καθίστανται υπεύθυνοι και υπογράφουν με το όνομά τους. Παράλληλα, ιδρύονται και οι πρώτες ασφαλιστικές εταιρείες, οι οποίες θα μπορούσαν να έχουν μεγαλύτερη οικονομική δύναμη για να καλύπτουν αποζημιώσεις, σε αντίθεση με τους ιδιώτες ασφαλιστές που συχνά αδυνατούσαν να τις καλύψουν. Έτσι, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα οι μεγάλες ασφαλιστικές εταιρείες βρίσκονται στην προτίμηση των ασφαλιζόμενων περισσότερο από τους μεμονωμένους ασφαλιστές.

²⁸ Παζαρτζής, Μ.Ι., (2007) Ναυτoασφαλίσεις, Πειραιάς, σελ. 19

²⁹ Παζαρτζής, Μ.Ι., (2007) Ναυτoασφαλίσεις, Πειραιάς, σελ. 22

6.2. ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Η ναυτική ασφάλιση διευκολύνει την επιχειρηματικότητα στον χώρο της πλοιοκτησίας. Αυτή, όντας παράγων που αναλαμβάνει την κάλυψη διαφόρων κινδύνων που αφορούν τόσο τη νομική και τεχνική λειτουργία του πλοίου όσο και τους κινδύνους της θάλασσας, επιτρέπει στον πλοιοκτήτη να επικεντρωθεί κυρίως στο χρηματοοικονομικό ρίσκο της επένδυσής του.

Η διαμόρφωση και η συμφωνία των όρων του ασφαλιστηρίου βασίζονται σε νομικές γνώσεις και στη γνώση όσον αφορά την κατασκευή του και των διαδικασιών που απαιτούνται κατά την παραγωγική του διαδικασία. Επιπλέον, πρέπει να είναι γνωστές όχι μόνο οι πιθανές συνέπειες που υφίσταται το πλοίο από τους φυσικούς παράγοντες, αλλά και οι κοινωνικό-πολιτικές συνθήκες της περιοχής που θα δραστηριοποιηθεί αυτό. Συνεπώς, η ναυτική εμπειρία και η διαρκής ενημέρωση των διεθνών τεκταινομένων είναι απαραίτητες για τη διαμόρφωση του ασφαλιστρού προς όφελος του πλοιοκτήτη.

Από την πλευρά του πλοιοκτήτη επιδιώκεται να καλυφθούν οικονομικές επιπτώσεις θανάτου, τραυματισμού, απώλειας ή καταστροφής που προκαλείται τυχαία ή από άλλα μέσα. Ένας πλοιοκτήτης έχει διάφορες ασφαλιστικές απαιτήσεις, με κυριότερες την κάλυψη απώλειας ή καταστροφής του δικού του πλοίου – Hull & Machinery – και η κάλυψη νομικής ευθύνης σε τρίτους - P&I Clubs.

Οι πρώτες ασφαλιστικές επιχειρήσεις, αρχικά, παρείχαν πολύ περιορισμένη κάλυψη, ενώ δέχονταν να ασφαλίσουν τους πιο «ασφαλείς» κινδύνους. Η Royal Exchange είναι η πρώτη εταιρεία που ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1720 και δραστηριοποιείται μέχρι σήμερα. Από το 1824 και ύστερα, σε ολόκληρη την Ευρώπη δημιουργούνται ασφαλιστικές αγορές.

Η ασφαλιστική επιχείρηση αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποκαταστήσει τη ζημία που υπέστη ο ασφαλισμένος υπό ορισμένες προϋποθέσεις έναντι της καταβολής ασφαλιστρού, συνάπτοντας σύμβαση που βασίζεται στην ιδιωτική ασφάλιση³⁰. Υπάρχουν δύο κατηγορίες ασφάλισης που μπορούν να καλύψουν οι επιχειρήσεις, εκείνες των προσώπων και εκείνες των πραγμάτων. Σύμφωνα με τον

³⁰ Παζαρζής, Μ.Ι., (2007) Ναυτασφαλίσεις, Πειραιάς, σελ. 9

εμπορικό νόμο και το άρθρο 189, οι ασφαλίσεις διακρίνονται σε ασφαλίσεις κατά ζημιών και ασφαλίσεις προσώπων³¹.

Παρολ' αυτά, υπάρχουν κάποιοι κίνδυνοι που οι ασφαλιστικές εταιρείες δεν δύνανται να καλύψουν λόγω του μεγάλου ποσού της αξίας τους και κατ' επέκταση της αποζημίωσής τους. Αποτελεσματικά, ορισμένοι κίνδυνοι καλύπτονται από τα P&I Clubs.

6.3. P&I CLUBS

Τα P&I Clubs είναι μη κερδοφόροι συνασπισμοί πλοιοκτητών, ναυλωτών, εφοπλιστών που σκοπό έχουν την κάλυψη της αστικής ευθύνης των μελών τους. Για να προφυλαχθούν οι πλοιοκτήτες από ζημιές προς τρίτους που δεν καλύπτονται από τους ασφαλιστικούς οργανισμούς, δημιούργησαν τις Ενώσεις Αμοιβαίας Ασφάλισης (Protection & Indemnity Clubs). Τα P&I Clubs είναι οργανισμοί ή ενώσεις που έχουν σαν σκοπό την ασφάλιση των πλοιοκτητών που είναι εγγεγραμμένοι ως μέλη σε αυτούς. Ο σκοπός των P&I Clubs είναι να προσφέρουν προστασία και αποζημίωση στα μέλη τους. Ο όρος προστασία – Protection, αφορά τις ευθύνες που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου ως σκάφος, ενώ ο όρος Indemnity αφορά κάλυψη τυχόν ευθυνών που προκύπτουν από τη λειτουργία του πλοίου ως μεταφορέας φορτίων.

Στα P&I Clubs τον πρωταρχικό ρόλο κατέχουν τα βρετανικά και τα σκανδιναβικά P&I Clubs μαζί με το Lloyd's του Λονδίνου. Στον IMO αντιπροσωπεύονται από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη της Βαλτικής (Baltic International Maritime Conference, BIMC) και τη Διεθνή Ένωση Ναυτιλιακών Ασφαλιστών (International Union of Maritime Insurers, IUMI).

Οι βασικότερες καλύψεις που προσφέρονται από ένα σύγχρονο φορέα ασφάλισης P&I Club είναι η αποζημίωση από ιατρικές δαπάνες από τραυματισμό ή θάνατο πληρώματος, επιβατών και τρίτων προσώπων, η ζημιά από σταθερό ή κινητό αντικείμενο ή περιουσία οποιασδήποτε φύσης, καθέλκυση ναυαγίων, πρόστιμα από την παραβίαση των νόμων κάποιας πολιτείας, σύγκρουση πλοίων, ζημιές περιουσίας τρίτων.

Οι κίνδυνοι για τους οποίους παρέχουν προστασία τα P&I Clubs προς το ασφαλιζόμενο μέλος για την ασφάλιση του πληρώματος είναι οι εξής:

³¹ Παζαρζής, Μ.Ι., (2007) Ναυτασφαλίσεις, Πειραιάς, σελ. 10

1. Θάνατος, τραυματισμός ή ασθένεια μέλους του πληρώματος
2. Κόστος ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης που σχετίζεται με θάνατο, τραυματισμό ή ασθένεια μέλους του πληρώματος
3. Απώλεια ή βλάβη στα σωματικά χαρίσματα
4. Πληρωμή μισθών στα μέλη του πληρώματος σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού, θανάτου στα προστατευόμενα μέλη τους.
5. Κόστος αντικατάστασης μέλους του πληρώματος λόγω θανάτου, ασθένειας, τραυματισμού ή επαναπατρισμού
6. Κόστος επαναπατρισμού των μελών του πληρώματος σε περίπτωση ολικής απώλειας του ασφαλισμένου πλοίου
7. Κάλυψη κινδύνων που αφορά στους συγγενείς μελών του πληρώματος και επιβαίνουν στο πλοίο
8. Άτομα, των οποίων η παρουσία είναι απαραίτητη για τη σωστή λειτουργία του πλοίου ή έχουν εγκριθεί από τα P&I Clubs.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Η ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΩΝ Ρ&Ι ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

7.1. Ο ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Τα Ρ&Ι Clubs ενεργοποιούνται αμέσως μόλις εμφανιστεί κάποιο περιστατικό εναντίον κάποιου από τα μέλη τους. Αρχικά, παρέχεται συμβουλευτική συμπαράσταση και προσλαμβάνονται πραγματογνώμονες, εξειδικευμένοι δικηγόροι και επιθεωρητές που οφείλουν να κάνουν γνωστή οποιαδήποτε πληροφορία σχετικά με την υπόθεση τόσο στο club όσο και στο μέλος. Κάθε πλοιοκτήτης οφείλει να κάνει σαφή και ξεκάθαρη αναφορά του συμβάντος, διότι έτσι τα Ρ&Ι Clubs μπορούν να διακρίνουν άμεσα τις νέες τάσεις στο πρότυπο των απαιτήσεων και να διασφαλίζουν ότι πάντα τα συμφέροντα των μελών τους προστατεύονται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, παίρνοντας τα κατάλληλα μέτρα προστασίας όσο πιο σύντομα γίνεται.³²

Αν ο πλοιοκτήτης αργήσει να ενημερώσει το Ρ&Ι του για κάποιο συμβάν, τότε είναι στη διακριτική ευχέρεια της Επιτροπής ή του Συμβουλίου για το αν θα καλυφθεί η χρηματική απαίτηση που θα προκαλέσει το συμβάν. Οποιαδήποτε καθυστέρηση μπορεί να φανεί αρνητική στη διαδικασία έρευνας από το club.

Αφού γίνει η αναφορά του περιστατικού το προσωπικό των Ρ&Ι Clubs συνεργάζεται στενά με το μέλος, ώστε να γίνει κάποιος διακανονισμός ή να περάσει η υπόθεση στα δικαστήρια. Για να μην χάνεται πολύτιμος χρόνος και χρήμα, το club στέλνει εκπρόσωπό του στον τόπο του περιστατικού για να ληφθούν άμεσα αποφάσεις. Επίσης, το club έχει δικαίωμα να ελέγξει ή να κατευθύνει μια απαίτηση ή τις όποιες νομικές διαδικασίες που σχετίζονται με ευθύνη του πλοιοκτήτη, να ζητήσει από το μέλος να πάρει οποιοδήποτε αναγκαίο μέτρο κατά τη διάρκεια διαχείρισης της υπόθεσης και, τέλος, να ζητήσουν από τον πλοιοκτήτη να προβεί σε διακανονισμό ή συμβιβασμό της υπόθεσης.³³

Στην περίπτωση που το μέλος δεν προβεί σε διακανονισμό, η αποζημίωση από το club θα περιορίζεται στο ποσό που θα είχε πάρει αν είχε φερθεί κατά τον τρόπο που οριζόταν στο club. Αν επιτευχθεί ο διακανονισμός μεταξύ των δύο μερών, ο πλοιοκτήτης θα πληρώσει απευθείας το ποσό και ύστερα θα ζητήσει την ανάλογη αποζημίωση από το club. Αφού εγκριθεί η αποζημίωση, αν το ποσό είναι μεγάλο, τότε η επιταγή υπογράφεται και από ένα εκ των μελών της Επιτροπής και από τους

³² Hill, Christopher, Robertson, Bill and Hazelwood, Steven J., (1996) Introduction to P&I ,chapter 2, London: LLP, p.113-114

³³ Hill, Christopher, Robertson, Bill and Hazelwood, Steven J., (1996) Introduction to P&I ,chapter 2, London: LLP, p. 109-112

διαχειριστές. Αν το ποσό είναι χαμηλότερο, οι διαχειριστές μπορούν να υπογράψουν άμεσα τις σχετικές επιταγές.³⁴

Ακόμη, μια από τις βασικότερες λειτουργίες των P&I Clubs είναι η παροχή εγγυήσεων για να απελευθερώνονται τα πλοία υπό κράτηση λόγω κάποιας απαίτησης που έχει αναφερθεί εναντίον της εκάστοτε πλοιοκτήτριας εταιρείας. Οι εγγυήσεις αυτές ονομάζονται Guarantee και οι επιστολές ανάληψης της ευθύνης Letter of Undertaking και αποτελούν αποδείξεις ότι οποιαδήποτε χρηματική αξίωση θα καλυφθεί εκ μέρους του P&I Club.

7.2. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Τα P&I Clubs από τις πλέον συνηθισμένες απαιτήσεις που διαχειρίζονται είναι εκείνες που αφορούν τραυματισμό, ασθένεια ή θάνατο μελών του πληρώματος και θεωρούνται πολύ βασικές, αλλά και ακριβές καλύψεις. Είναι περίπλοκες υποθέσεις αφού για να καλυφθούν πρέπει να ληφθούν υπόψη η ισχύουσα νομοθεσία, η εθνικότητα του μέλους του πληρώματος, η εθνική νομοθεσία του κράτους που προέρχεται, το λιμάνι ή τα χωρικά ύδατα που έγινε το περιστατικό, το κράτος σημαίας του πλοίου, η συλλογική σύμβαση που έχει υπογράψει το μέλος με την εταιρεία και ο ασφαλιστικός φορέας των πληρωμάτων.

Αναλυτικότερα, για τον τραυματισμό μέλους του πληρώματος, η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι υποχρεωμένη να καλύψει τα έξοδα που αφορούν την περίθαλψη του ναυτικού. Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος να ενημερώσει την εταιρεία του για το περιστατικό και τις συνθήκες κάτω από τις οποίες έλαβε χώρα. Περαιτέρω έρευνα πραγματοποιείται από τον εμπειρογνώμονα ή τον αντιπρόσωπο του P&I Club. Το club πρέπει να γνωρίζει που νοσηλεύεται ο ναυτικός, έτσι ώστε να διασφαλίσει την καλύτερη δυνατή περίθαλψη με το χαμηλότερο κόστος και σε σύντομο χρονικό διάστημα. Από την πλευρά του ο πλοιοκτήτης, αναλαμβάνει με δικά του έξοδα, τα οποία καλύπτονται από την ένωση, να στείλει τον ναυτικό στην πατρίδα του.

Στην περίπτωση ασθένειας του ναυτικού, πρέπει να εξακριβωθεί ότι εμφανίστηκε κατά τη διάρκεια του ταξιδιού και δεν προϋπήρχε. Γι' αυτό το λόγο, πριν ναυτολογηθούν οι ναυτικοί, περνούν από διάφορες ιατρικές εξετάσεις. Αυτή η διαδικασία χρεώνεται επιπλέον στα μέλη του club, διότι παρέχονται εξετάσεις σε

³⁴ Hill, Christopher, Robertson, Bill and Hazelwood, Steven J., (1996) Introduction to P&I, chapter 2, London: LLP, p.112

ιατρικά κέντρα που συνεργάζονται τα P&I Clubs και βρίσκονται σε πόλεις, όπου πραγματοποιούνται πολλές ναυτολογίες.

Όσον αφορά το θάνατο ναυτικού, μπορεί να στοιχίσει μεγάλο κόστος στον πλοιοκτήτη, αλλά και στο κύρος της εταιρείας του. Γι' αυτό το λόγο, όλες οι πράξεις που γίνονται για την κάλυψη τέτοιου συμβάντος, πρέπει να διέπονται από διακριτικότητα. Η πλοιοκτήτρια εταιρεία οφείλει να ελέγξει με προσοχή τις συνθήκες κάτω από τις οποίες συνέβη το περιστατικό, να διατάξει πραγματογνωμοσύνη και να μεταφέρει το πτώμα και τα προσωπικά του αντικείμενα στην πατρίδα του. Και σε αυτή την περίπτωση, η επιχείρηση θα πρέπει να κινηθεί βάσει της νομοθεσίας του τόπου του συμβάντος. Τέλος, υποχρέωσή της είναι να αποζημιώσει τη σύζυγο και κάθε ανήλικο παιδί του εκλιπόντος. Όλα τα παραπάνω έξοδα καλύπτονται, όπως έχει συμφωνηθεί, από το P&I Club, στο οποίο είναι εγγεγραμμένος ο πλοιοκτήτης.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΦΟΡΕΙΣ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ

8.1. ΣΥΣΤΑΣΗ, ΔΟΜΗ, ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ P&I CLUBS

Τα P&I Clubs είναι ο πιο σύγχρονος και πλήρης τρόπος αλληλασφαλιστικής κάλυψης, ο οποίος κατέχει περισσότερα από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων. Όπως αναφέρθηκε, καλύπτουν την αστική ευθύνη των πλοιοκτητών από ζημιές τρίτων.

Τα P&I Clubs αποτελούνται από ασφαλιστικούς πράκτορες, δικηγόρους και πραγματογνώμονες. Έχουν σκοπό να βοηθήσουν τον πλοιοκτήτη εξοφλώντας την απαίτηση ευθύνης του. Συχνά υπάρχει συνεργασία μεταξύ δύο, ώστε να επιλυθούν τα προβλήματα του πλοιοκτήτη. Οι Ενώσεις αυτές δεν παρέχουν μόνο ασφαλιστική κάλυψη, αλλά και συμβουλές για τον χειρισμό των απαιτήσεων μέσω δικηγόρων.

Η νομική τους υπόσταση έχει αλλάξει από την αρχή της ύπαρξής τους. Από Ενώσεις ελεύθερου χαρακτήρα χωρίς συλλογικά δικαιώματα, σήμερα έχουν πάρει τη μορφή εταιρειών περιορισμένης ευθύνης χωρίς καταβεβλημένο κεφάλαιο ή ανήκουν στην κατηγορία των Companies Limited by Guarantee του αγγλικού δικαίου.³⁵

Η σύσταση ενός P&I Club ορίζεται από το καταστατικό της Ένωσης. Ανώτατο όργανο θεωρείται η γενική συνέλευση, η οποία συνεδριάζει μια φορά το χρόνο. Έκτακτες συνελεύσεις μπορούν να συγκαλεστούν σε περίπτωση έκτακτου περιστατικού. Αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης είναι, εκτός των άλλων, η εκλογή του Συμβουλίου, ο καθορισμός του ύψους των καταβλητέων εισφορών, η τροποποίηση των κανονισμών και η κατάρτιση των ετήσιων καταστάσεων.³⁶

Στη διοίκηση των P&I Clubs εμπλέκονται είτε διαχειριστές είτε διαχειρίστριες εταιρείες. Τα κύρια καθήκοντά τους είναι η διαχείριση των απαιτήσεων, ενώ θεωρούνται εκτελεστικό όργανο της Ένωσης. Διορίζονται με σύμβαση εργασίας και στις αρμοδιότητες τους συγκαταλέγονται η συλλογή των εισφορών, ο διακανονισμός των απαιτήσεων, η διατήρηση των αρχείων και η απόφαση για το ποιος πλοιοκτήτης πληρεί τις προϋποθέσεις για να εγγραφεί στο Club.

Η εγγραφή μελών στο P&I Club γίνεται με την παρέμβαση μεσιτών, από τους πλοιοκτήτες άμεσα ή από τους ανταποκριτές του club. Η είσοδος πραγματοποιείται μέσω μιας αίτησης, τα στοιχεία της οποίας αποτελούν δεδομένα της σύμβασης. Στην

³⁵ Hill, Christopher, Robertson, Bill and Hazelwood, Steven J., (1996) Introduction to P&I ,chapter 2, London: L.I.P, p.9

³⁶ Hazelwood, Steven J., (2000) P&I Clubs – Law and Practice, Lloyd's Shipping Law Library, chapter 2, p.16

αίτηση πρέπει να αναφερθούν: η Hull & Machinery ασφάλιση του αιτούντος, η διάρκεια ασφαλιστικής κάλυψης που επιθυμεί το μέλος, ο τύπος, το μέγεθος και η ηλικία του πλοίου που θα ασφαλιστεί, ο τύπος του φορτίου που μεταφέρει, η γεωγραφική περιοχή που δραστηριοποιείται, η διαχείριση του πλοίου, η εθνικότητα του πληρώματος, το ιστορικό απωλειών του πλοίου και η σημαία του.

Η αίτηση εξετάζεται από τη διοίκηση του Club και είναι στη διακριτική της ευχέρεια αν θα απορριφθεί ή όχι. Στην περίπτωση που η αίτηση γίνει δεκτή, εκδίδεται πιστοποιητικό εισόδου στο P&I Club που αποδεικνύει μόνο τη σχέση μεταξύ Ένωσης και πλοιοκτήτη και δεν αποτελεί ασφαλιστήριο σύμβολαιο. Στο πιστοποιητικό αναγράφονται όλοι οι κανονισμοί του club και διευκρινίζονται οι κίνδυνοι που καλύπτονται. Με τη σύναψη αυτής της σχέσης, το μέλος ωφελείται στο να καλύπτεται από ορισμένους κινδύνους, ενώ, παράλληλα, έχει την υποχρέωση να συνεισφέρει στις απώλειες των υπόλοιπων μελών.

Η λύση της αλληλασφάλισης επέρχεται για διάφορους λόγους:

1. Το μέλος να τερματίσει την προστασία για δικούς του λόγους.
2. Το πλοίο να δεχθεί ολική απώλεια.
3. Το μέλος να πουλήσει μέρος ή ολόκληρο το πλοίο
4. Να γίνει αναφορά ότι το πλοίο έχει χαθεί ή εξαφανιστεί
5. Να κηρύξει πτώχευση ή να γίνει εκκαθάριση της πλοιοκτήτριας εταιρείας ή ρευστοποίηση των περιουσιακών της στοιχείων
6. Το μέλος δεν πληρώνει ή δεν επιθυμεί να πληρώσει τις εισφορές.

Τα πιο σημαντικά P&I Clubs είναι τα παρακάτω³⁷:

American Steamship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association, Inc

Από το 1998 γίνεται μέλος του Διεθνούς γκρουπ των P&I Clubs. Ενώ, κάποτε δεχόταν πλοιοκτήτριες εταιρείες υπό αμερικάνικη σημαία, τώρα δέχεται από όλο τον κόσμο. Τα είδη των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα είναι bulk carriers και tankers.

Assurance Fornigen Skuld (G.Jensing)

Με έδρα το Όσλο και μέλη από τις Σκανδιναβικές χώρες, κυρίως, έχει υποκαταστήματα στο Παρίσι και στο Χόνγκ Κόνγκ. Οι ασφαλισμένοι είναι ιδιοκτήτες πλοίων κάτω των 500 κόρων και προτού εγγραφούν ως μέλη περνούν από την έγκριση της Διεθνούς Ένωσης Νηογυμνώνων.

³⁷ <http://www.igpandi.org/Group+Clubs>

Gard P&I (Bermuda) Ltd.

Το δεύτερο μεγαλύτερο club όσον αφορά τους τόνους χωρητικότητας των εγγεγραμμένων πλοίων. Η έδρα του βρίσκεται στη Νορβηγία. Είναι δημοφιλές club, διότι προσαρμόζεται εύκολα στις αλλαγές πολιτικής πλοιοκτητών και παρέχει πολλές ευκολίες και προγράμματα στα μέλη του.

The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited

Η ίδρυσή του έγινε το 1855 και τα μέλη του προέρχονται, κυρίως, από τις ΗΠΑ, την Ανατολή, τη Μ. Βρετανία και την Ισπανία. Προτιμά για μέλη του δεξαμενόπλοια μεγάλων εταιρειών πετρελαίου.

The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association

Ιδρύθηκε το 1950 για να καλύψει τις ανάγκες του όλο και αυξανόμενου στόλου της Ιαπωνίας.

The London Steamship Owner's Mutual Insurance Association Limited

Η έδρα του βρίσκεται στο Λονδίνο και διατηρεί γραφεία και στο Χόνγκ Κόνγκ και στην Ελλάδα. Η πολιτική του βασίζεται στη δημιουργία μελλοντικών εισοδημάτων εκ αποθεμάτων, στην εκλεκτική επιλογή μελών και στη βελτίωση του μέσου όρου ηλικίας των πλοίων. Τα μέλη του προέρχονται από τις ΗΠΑ, την Ευρώπη, τη Μ. Βρετανία και την Ανατολή.

The North of England Protection and Indemnity Association Limited

Με έδρα το Newcastle ιδρύθηκε το 1860 και διαθέτει και περιφερειακά γραφεία στο Χόνγκ Κόνγκ, την Ιαπωνία, τον Πειραιά και τη Σιγκαπούρη. Τα τελευταία χρόνια παρατηρείται ανάπτυξη, διότι βασίζεται στις βασικές αξίες της εταιρείας, την ιδιότητα του μέλους, την ποιότητα των υπηρεσιών και τη χρηματοπιστωτική σταθερότητα. Ως μέλος της Διεθνούς Ομάδας των P&I Clubs βοηθά στην προστασία και προώθηση των συμφερόντων της βιομηχανίας για πλοιοκτήτριες εταιρείες.

The Ship Owners' Mutual Protection and Indemnity Association (Luxembourg)

Πάνω από 150 χρόνια εξυπηρετεί απαιτήσεις μικρών ακτοπλοϊκών πλοίων που λειτουργούν στη Νότια Ακτή της Βρετανίας. Το μεγαλύτερο μέρος των ασφαλισμένων πλοιοκτητών είναι ιδιοκτήτες αλιευτικών σκαφών.

The Standard Steamship Owner's Protection and Indemnity Association (Bermuda Limited)

Με έδρα στις Βερμούδες και μέλη, κυρίως, από την Ευρώπη θεωρείται ένα από τα μεγαλύτερα clubs που εξυπηρετούν πλοία γραμμής.

The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited

Ιδρύθηκε στο Λονδίνο και διατηρεί έδρα και στο Χόνγκ Κόνγκ. Στα μέλη του συμπεριλαμβάνονται κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά οχηματαγωγά.

The Swedish Club

Σουηδοί πλοιοκτήτες ιδρύουν αυτή την ένωση το 1982 και εγγράφουν μέλη από τη Βόρεια Ευρώπη, την Ελλάδα, το Χόνγκ Κόνγκ και τη Σιγκαπούρη. Διατηρεί γραφεία στον Πειραιά και στο Χόνγκ Κόνγκ, ενώ ασφαλίζει, κυρίως, φορτηγά πλοία.

The United Kingdom Mutual Steamship Assurance Association (Bermuda) Limited

Είναι το μεγαλύτερο P&I Club με γραφεία στο Λονδίνο, το Μαϊάμι, το Σαν Φρανσίσκο, τη Νέα Υόρκη και το Τόκιο. Τα μέλη του προέρχονται από όλο τον κόσμο, ενώ συνεργάζεται και με άλλα P&I Clubs.

The West of England Ship Owner's Mutual Insurance Association (Luxembourg)

Ιδρύθηκε από πλοιοκτήτες της Δυτικής Βρετανίας και έχει μέλη από όλο τον κόσμο, με περισσότερα από Ευρώπη, Αραβικά Εμιράτα, Νότιο Αφρική και ΗΠΑ. Διαθέτει γραφεία στον Πειραιά και στο Χόνγκ Κόνγκ.

8.2. ΓΕΝΙΚΕΣ ΚΑΛΥΨΕΙΣ

1. Τραυματισμός προσώπου, ασθένεια ή απώλεια ζωής μελών του πληρώματος

Ο πλοιοκτήτης συχνά καλείται να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους απαιτήσεις. Τα έξοδα της ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, νοσηλείας και κηδείας καλύπτονται από

τα P&I Clubs, όπως και η αποστολή ενός αντικαταστάτη ναυτικού στη θέση εκείνου που ασθενεί, έχει τραυματιστεί ή αποβίωσε.

2. Τραυματισμός προσώπου ή απώλεια ζωής στοιβαδόρου

Οι τραυματισμοί αυτοί δημιουργούν υψηλές απαιτήσεις που υπόκεινται σε θεσμούς ή νόμους κατά των πλοιοκτητών και στη συνέχεια κατά των ασφαλιστικών εταιρειών.

3. Τραυματισμός προσώπου ή ασθένεια ή απώλεια ζωής επιβατών ή άλλων

Ο πλοιοκτήτης εκτός από το πλήρωμά του είναι υποχρεωμένος να ασφαρίζει για τραυματισμούς, ασθένειες, θανάτους και τους επιβάτες που μεταφέρονται στο πλοίο του. Επίσης, είναι υπεύθυνος για όλους όσους επιβαίνουν στο πλοίο για διάφορες εργασίες, τεχνικοί, επιθεωρητές, τελωνιακοί, στοιβαδόροι κ.ά.

4. Απώλεια προσωπικών αντικειμένων

Η ευθύνη του πλοιοκτήτη προς το πλήρωμα, επιβάτες και άλλους, σε σχέση με την απώλεια ή τη ζημιά σε προσωπικά είδη αυτών των προσώπων, επίσης καλύπτεται.

5. Έξοδα λόγω παρέκκλισης

Οι ασφαλιστές καλύπτουν έξοδα, τα οποία προέρχονται από τυχόν παρεκκλίσεις, όπως είναι έκτακτα έξοδα για ιατρική βοήθεια ή μεταφορά αρρώστου, τραυματία ή λαθρεπιβάτη, ακόμα και λιμενικά τέλη που καταβάλλονται για τους παραπάνω σκοπούς. Ομοίως, το κόστος της πάροχής φαγητού και άλλων αναγκαίων για τους λαθρεπιβάτες δύναται να επιστραφεί στον πλοιοκτήτη από το club.

6. Διάσωση ζωής

Ο πλοιοκτήτης ενδέχεται να βρεθεί στην κατάσταση διάσωσης κάποιου προσώπου στη θάλασσα ή προσώπων που βρίσκονταν πάνω στο διασωθέν πλοίο. Η συνήθης πρακτική σε περίπτωση διάσωσης πλοίου είναι να δίνεται ένα χρηματικό ποσό ως αναγνώριση της υπηρεσίας που παρασχέθηκε για τη διάσωση ζωής, περιουσίας κλπ. Η συνολική αμοιβή, λοιπόν, είναι πληρωτέα από τους ασφαλιστές κινδύνων θαλάσσης του συγκεκριμένου πλοίου. Αν, όμως, ο κάτοχος προτιμά να επιλέξει την απαίτηση ζωής μόνο, αυτό θα εισπραχθεί από την ασφάλειά του.

7. Ευθύνες από σύγκρουση

Συμπεριλαμβάνεται η ευθύνη σύγκρουσης κατά το ¼, όπου ο αγγλικός τύπος της Hull policy απαιτεί ο ασφαλιστής της Hull να πληρώσει τα ¾ μόνο της υποχρέωσης – ευθύνης του ασφαλισμένου πλοίου όσον αφορά τη ζημιά και απώλεια σε άλλο πλοίο ή το φορτίο του ως αποτέλεσμα σύγκρουσης. Το υπόλοιπο ¼ του ποσού καλύπτεται

από τα P& I Clubs του ασφαλισμένου. Επίσης, καλύπτονται και άλλοι κίνδυνοι, όπως απώλεια ζωής και ζημιά του φορτίου του πλοίου και ρύπανση εξ αυτού.

8. Απώλεια ή βλάβη – ζημιά περιουσίας άλλης από αυτή του φορτίου

Οι ασφάλειες παρέχουν κάλυψη για τις ζημιές που προέρχονται από επαφή – σύγκρουση μεταξύ ασφαλισμένου πλοίου και περιουσίας που ανήκει σε άλλα πρόσωπα, όπως οι προβλήτες ή οι δεξαμενές. Ο πλοιοκτήτης δεν θα χρειάζεται να ασφαλιστεί με το club, διότι τον καλύπτει η ασφάλεια Hull & Machinery. Παρολ' αυτά, έχει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει το Club για συμπληρωματική κάλυψη, αν ξεπερνάει το όριο που μπορεί να καλύψει η ασφαλιστική εταιρεία..

Επίσης, το Club μπορεί να καλύψει ζημιές που προκαλούνται μεταξύ πλοίου εν κινήσει σε πλοίο που είναι προσδεμένο στην προβλήτα.

9. Μόλυνση

Οι υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τις Διεθνείς Συνθήκες και αφορούν τη ρύπανση του περιβάλλοντος ασφαλιζονται από τα Clubs. Καλύπτονται και οι άμεσα και οι έμμεσα προσβεβλημένοι από τη μόλυνση.

10. Υποχρεώσεις που απορρέουν από το συμφωνητικό ρυμούλκησης

Τα Clubs παρέχουν κάλυψη σε σχέση με τις υποχρεώσεις, οι οποίες μπορεί να προκύψουν κατά τη διάρκεια της ρυμούλκησης και μπορεί με ειδική διευθέτηση να προσφέρεται κάλυψη με κατάλληλους προσήκοντες όρους για καταστάσεις πέραν της λιμενικής πλοήγησης. Τα Clubs παρέχουν, ακόμη, κάλυψη για υποχρεώσεις κάτω από τους όρους των συνηθισμένων συμφωνητικών για ρυμούλκηση από το ασφαλισμένο πλοίο ή άλλο πλοίο ή αντικείμενο.

11. Υποχρεώσεις που τελούν κάτω από συμφωνητικά και αποζημιώσεις

Συχνά ζητείται από τους πλοιοκτήτες να δώσουν τις συμφωνηθείσες αποζημιώσεις για να διασφαλίσουν τις συμφωνηθείσες υπηρεσίες από το πλοίο τους. Επικάλυψη σε σχέση με οποιαδήποτε υποχρέωση που προκύπτει δύναται να επιτευχθεί από τα Clubs στις περισσότερες από αυτές τις περιπτώσεις.

12. Ευθύνες ναυαγίου

Τα Clubs καλύπτουν τις ευθύνες που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη όσον αφορά την ανέλκυση, μετακίνηση, καταστροφή, φωτισμό ή τη σήμανση του ναυαγίου από το πλοίο του. Από τα έξοδα της εργασίας θα αφαιρείται η αξία του ναυαγίου ή οποιοδήποτε τμήμα αυτού, το οποίο ανακτάται ως αποτέλεσμα των εργασιών της μετατόπισης.

13. Ευθύνες φορτίου

Ένα σημαντικό τμήμα της κάλυψης που παρέχεται από τα Clubs είναι αυτό που σχετίζεται με την ευθύνη του πλοιοκτήτη να πληρώσει για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημιά του φορτίου σύμφωνα με το συμβόλαιο μεταφοράς. Η κάλυψη εκτείνεται πέρα από το θαλάσσιο τμήμα της μεταφοράς κι έτσι τον πλοιοκτήτη θα προστατεύσει εξ ολοκλήρου ένα συμφωνητικό για τη μεταφορά από ένα σημείο της ενδοχώρας σε ένα άλλο, ενώ το τμήμα της θαλάσσιας μεταφοράς εκτελείται από ένα ασφαλισμένο πλοίο.

Οι κανόνες των Clubs επιβάλλουν περιορισμούς στην κάλυψη σε σχέση με την παρέκκλιση από το συμφωνηθέν ταξίδι και σε σχέση με άλλες παραβάσεις που αφορούν παρέκκλιση από την καθιερωμένη πρακτική των μεταφορών, όπως η παράδοση του φορτίου χωρίς να κατατεθούν ή να επιδοθούν έγγραφα στον πλοίαρχο σχετικά με την φορτωτική για φορτίο που είναι κατεστραμμένο.

14. Αναλογία φορτίου γενικής αβαρίας και διάσωσης

Εκτός από τις καλύψεις για βλάβη ή απώλεια φορτίου, τα Clubs καλύπτουν και οποιαδήποτε μερίδια γενικής αβαρίας, ειδικά τέλη ή αμοιβή διάσωσης για την ανάκτηση από το φορτίο του ενδιαφέροντα πραγμάτων που δικαιούται ο ίδιος ο πλοιοκτήτης από αυτή την ανάκτηση προκαλώντας μερικές παραβιάσεις του συμφωνητικού μεταφοράς.

15. Βέβαιες δαπάνες για τους ναυαγσώστες

Το σύμφωνο διάσωσης Lloyd's Standard form, ορίζει ότι σε ορισμένες περιστάσεις μπορεί να ζητηθεί από τον κάτοχο ενός πετρελαιοφόρου να αποζημιώσει έναν εργολάβο ή ανάδοχο έργου, ο οποίος προσπαθεί να σώσει το πετρελαιοφόρο πραγματοποιώντας τις αντίστοιχες λογικές δαπάνες. Οι δαπάνες αυτές καλύπτονται από τα Clubs στην προσπάθειά τους να ακολουθούν τους κανονισμούς κατά της πετρελαϊκής ρύπανσης.

16. Πρόστιμα

Τα πρόστιμα που μπορεί να χρειαστεί να πληρώσει ο πλοιοκτήτης για να αποζημιώσει τους ναυτικούς του καλύπτονται από τα Clubs.

17. Νομικά κόστη

Τα Clubs πληρώνουν, επίσης, τις νόμιμες δαπάνες και τα έξοδα, τα οποία μπορεί να αντιμετωπίσει ένας πλοιοκτήτης κατά τη διαπραγμάτευση κάποιας υποχρέωσης που ασφαρίζεται από τα Clubs. Στην πράξη, η διαδικασία της διαπραγμάτευσης των απαιτήσεων που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη συνήθως γίνεται

από τους managers των Clubs ή άλλους συνεργάτες – για παράδειγμα δικηγόροι – οι επιθεωρητές και άλλοι ειδικοί είναι δυνατόν να πληρωθούν απευθείας από το Club.

18. Ολοκληρωμένη κάλυψη

Τα Clubs δίνουν στους διαχειριστές τη διακριτική ευχέρεια να διεκπεραιώσουν την πληρωμή κάποιων απαιτήσεων που δεν καλύπτονται τυχαία από οποιοσδήποτε καλύψεις τίθενται εκτός των κανόνων τους, με τον όρο ότι αυτοί είναι ή βρίσκονται μέσα στα γενικά πλαίσια του αντικειμένου κάλυψης του Club, για πληρωμή κάποιων απαιτήσεων που δεν είναι καλυπτόμενες και τίθενται εκτός των κανόνων τους, υπό τον όρο ότι αυτοί είναι οι βρίσκονται εκτός του γενικού αντικειμένου κάλυψης.

19. Γενικοί όροι κάλυψης

Οι κίνδυνοι που περιγράφονται παραπάνω είναι ασφαλισμένοι σύμφωνα με τους κανόνες του Club μόνο στις περιπτώσεις που η σχετική ευθύνη προκύπτει από το ενδιαφέρον ενός μέλους του Club για ένα σκάφος που εισάγει στο Club και όταν αυτή προκύπτει σε συνδυασμό με τη λειτουργία του ίδιου σκάφους από ή για λογαριασμό του μέλους.

Επίσης, ορίζεται από τους κανόνες του Club ότι το μέλος πρέπει να έχει πληρώσει την αξίωση που εκκρεμεί εναντίον του προτού την ανακτήσει από το Club. Εντούτοις, η αποτυχία ενός μέλους που έχει πτωχεύσει να πληρώσει τον έμμεσα εμπλεκόμενο απαιτητή της αποζημίωσης δεν ωφελεί το Club μιας και απαιτείται η καταβολή της αποζημίωσης στο άλλο εμπλεκόμενο μέρος κατευθείαν από το Club σύμφωνα με την Third Party (Rights Against Insurance) Act του 1930.

20. Αποκλεισμός από πολεμικούς κινδύνους

Τα Clubs δεν είναι υποχρεωμένα να καλύψουν απώλειες ή ζημιές που προέρχονται από πολεμικούς κινδύνους. Οι πλοιοκτήτες συνήθως ενσωματώνουν στη ρήτρα πολέμου της Hull ασφάλισης έναν ιδιαίτερο όρο με τον οποίο καλύπτουν τους P&I κινδύνους στην περίπτωση που εγερθούν αξιώσεις για ζημιές που οφείλονται σε πολεμικά γεγονότα. Με αυτόν τον τρόπο οι P&I κίνδυνοι εξαιρούνται από την ασφάλεια του Club.

Οι πλοιοκτήτες δεν έχουν την υποχρέωση να ασφαλιστούν για όλους τους κινδύνους, αλλά κάνουν επιλογή ανάμεσα σε αυτούς.

21. Κάλυψη για ναυλωτές

Αν και η περιγραφή της ασφαλιστικής κάλυψης από το Club απευθύνεται μόνο στους πλοιοκτήτες, η κάλυψη είναι διαθέσιμη στους ναυλωτές των πλοίων, στο βαθμό που επισύρουν ευθύνες - υποχρεώσεις, οι οποίες αναφέρονται σε ειδικό κατάλογο. Η κάλυψη αυτή υπόκειται σε έναν κανονισμό βάσει του οποίου ο ναυλωτής πρέπει να πάρει έγκριση από το Club.

22. Επιπρόσθετες καλύψεις

Επιπρόσθετες καλύψεις παρέχουν ή διευθετούν κάποια Clubs για μέλη που χρειάζονται επιπλέον ειδική ασφάλιση.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η παρούσα μελέτη συνέδεσε την αξιοπλοΐα του πλοίου με το ανθρώπινο δυναμικό στην εμπορική ναυτιλία, το οποίο είναι η εικόνα μιας επιχείρησης και το στοιχείο εκείνο που οδηγεί στην εξέλιξη και ανάπτυξη αυτής. Επισημάνθηκε ο τρόπος της επιλογής των κατάλληλων ατόμων για την εκάστοτε θέση που πρέπει να γίνεται βάσει των αναγκών της εταιρείας και των εξελίξεων της εποχής με στόχο πάντοτε την ύπαρξη εκσυγχρονισμένης διοίκησης. Όπως αναφέρθηκε, η εμπορική ναυτιλία αποτελεί παγκόσμια δραστηριότητα, πράγμα το οποίο την κάνει να διαφέρει από άλλους τομείς. Το γεγονός ότι η επικοινωνία βρίσκεται μεταξύ ξηράς και θάλασσας, απαιτεί σωστή συνεργασία για εύρυθμη λειτουργία και αποτελεσματικό έργο.

Έπειτα, έγινε αναφορά στο ρόλο του πλοιάρχου, ο οποίος ως εκπρόσωπος του γραφείου στη θάλασσα και υπεύθυνος όλων των διοικητικών καθηκόντων οφείλει να είναι προετοιμασμένος για κάθε περίπτωση που μπορεί να φέρει σε κίνδυνο το πλήρωμα, το πλοίο και το φορτίο. Από την άλλη, το πλήρωμα, εκτός από το ότι πρέπει να είναι καταρτισμένο σωστά, πρέπει και να είναι συνεργάσιμο με τα υπόλοιπα μέλη παραμερίζοντας τις εθνικές, πολιτιστικές και θρησκευτικές διαφορές. Επίσης, τονίζεται η σπουδαιότητα της εκπαίδευσής τους που περιλαμβάνει θεωρητικά και πρακτικά μαθήματα, τα οποία μάλιστα γίνονται και κατά τη διάρκεια εκπαιδευτικού ταξιδιού σε πλοίο, ενώ ειδικά σεμινάρια πραγματοποιούνται για να αποκτήσουν τα πληρώματα πιο σύγχρονες γνώσεις βάσει των τεχνολογικών εξελίξεων.

Άλλη βασική παράμετρος, που αναλύθηκε, είναι η νομική κάλυψη των εργαζομένων, του πλοίου και του φορτίου. Ειδικές ασφάλειες συνάπτονται μεταξύ πλοιοκτήτριας εταιρείας και ασφαλιστικού συνδέσμου με σκοπό να καλύπτονται κίνδυνοι που μπορούν να βλάψουν ανθρώπινη ζωή, το ίδιο το πλοίο και το μεταφερόμενο φορτίο, αλλά και το περιβάλλον. Παράλληλα, για να υπάρξει επιπλέον ασφαλιστική κάλυψη, οι νηογνώμονες προμηθεύουν τις εταιρείες με πιστοποιητικά κατάλληλα για την κάθε κλάση, ενώ πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις από τις λιμενικές αρχές για να ελέγχουν την κατάσταση του πλοίου.

Συμπερασματικά, από την μελέτη αυτή προκύπτει ότι ένα ασφαλές ταξίδι πραγματοποιείται όταν το πλοίο είναι πλήρως εξοπλισμένο με τα κατάλληλα μέσα για όλες τις συνθήκες και επανδρωμένο με εξειδικευμένα πληρώματα και υπεύθυνους

πλοίαρχους. Ακόμη, οι επαναλαμβανόμενες συντηρήσεις των μηχανών και της γάστρας, των ηλεκτρονικών μηχανημάτων και της γέφυρας, συμβάλλουν στην διεκπεραίωση ενός ασφαλούς ταξιδιού. Το ζήτημα είναι να προστατεύονται οι ανθρώπινες ζωές, οι εργαζόμενοι να είναι καλυμμένοι ασφαλιστικά, καθώς εργάζονται υπό δύσκολες συνθήκες και μακριά από τις πατρίδες τους, ενώ σημαντικό είναι να προστατεύεται το περιβάλλον από τυχόν ατυχήματα που μπορεί να προκληθούν στα πλοία. Γι' αυτό το λόγο, η ασφάλιση στις ναυτιλιακές εταιρείες αποτελεί μεγάλο κόστος στο σύνολο των εξόδων τους, αφού καλύπτουν κινδύνους μερικής ή ολικής απώλειας του ίδιου του πλοίου και του φορτίου, αλλά πάνω απ' όλα προστατεύει τους ναυτικούς και τις οικογένειές τους. Η ποιοτική εργασία, επομένως, είναι που οδηγεί στην ασφάλεια και τελικά στην αξιοπλοΐα του πλοίου.



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Αντωνιάδης, Ξ.Α., *Ο Πλοίαρχος Ως Φορέας Δημόσιας Εξουσίας: Και Άλλα Θέματα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου*, Ναυτικά Τεχνικά, Εκδ. Ε.Ν. Σταυριδάκης
2. Γεωργακόπουλος, Ι., (1990) *Το Ναυλοσύμφωνο και οι Όροι του*, Αθήνα: εκδ. Σταυριδάκη
3. Γκιζιάκης, Κ., Παπαδόπουλος και Α.Ι., Πλωμαρίτου, Ε.Η., (2002) *Εισαγωγή στις Ναυλώσεις*, Αθήνα: εκδ. Σταμούλη Α.Ε.
4. Γκουζούλη, Όλγα Δ., (1980) *Ναυτική Εκπαίδευση, Ειδικές μελέτες 10*, Αθήνα: Ινστιτούτο Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών
5. Γουλιέλμος, Α.Μ., (2006) *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*, τόμος β', Αθήνα: εκδ. Αθ. Σταμούλης
6. Θεοτοκάς, Γ., (2009) *Σημειώσεις για το Μάθημα Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων*
7. Δρ. Κανελλόπουλος, Χ.Κ., (2008) *Στελέχη και Διοίκηση Ανθρώπινου Δυναμικού. Εξέλιξη, Τάσεις, Χαρακτηριστικά, Σταδιοδρομία, Ρόλοι, Καθήκοντα*, Αθήνα: ICON
8. Κιάντου-Παμπούκη, Αλίκη, (2003) *Ναυτικό Δίκαιο*, τόμος 2, Θεσσαλονίκη: εκδ. Σάκκουλα
9. Πάλλης, Θάνος, Επίκουρος Καθηγητής και Μπίσινας, Ηλίας (2011) «Η Επόμενη Γενιά Πλοίαρχων», *Ναυτικά Χρονικά*, αρ. Φύλλου 138, www.naftikachronika.gr
10. Πάλλης, Θάνος, Επίκουρος Καθηγητής και Μπίσινας, Ηλίας (2011) «Εξερευνώντας τα Φυτώρια της Ελληνικής Ναυτοσύνης», *Ναυτικά Χρονικά*, αρ. φύλλου 142, www.naftikachronika.gr
11. Παζαρχής, Μ.Ι., (2007) *Ναυτασφαλίσεις*, Πειραιάς

12. Πανεπιστήμιο Αιγαίου, (Μάρτιος 2010) *Δημιουργική Συνόπαρξη: Ναυτική Εκπαίδευση*, τεύχος 3ο, Χίος
13. Πετάση, Α., (1995) *Αξιοποίηση Ανθρώπινου Δυναμικού. Ένας Οδηγός Αξιολόγησης και Βελτίωσης της Απόδοσης*, Αθήνα: ΕΛΚΕΠΑ
14. Ποταμιάνος, Φ.Γ., (1966) *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου: Πλοιοκτησία - Συμπλοιοκτησία - Ειδική Ναυτιλιακή Εταιρεία - Ευθύνη Πλοιοκτησίας - Εφοπλισμός - Πλοίαρχος - Πλήρωμα*, τεύχος Β', Αθήνα
15. Συρίγας, Γ. Ορέστης, (1971) *Αρχαί και Πρακτική της Θαλάσσιας Ασφάλισης*, Αθήνα: εκδ. Ν.Ε. Σταυριδάκης και Υίος.
16. Τσαγκάρης, Ηλία Ιωάννης, (1954) *Η Θαλάσσια Ασφάλιση*, Αθήνα: εκδ. «Το Νομικόν», Νικ.Α.Σακκούλα.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Baltime 1939, edition 2001
2. Brown, Robert H., (1975) *Marine Insurance Vol 1. - The Principles*, London: Witherby & Co Ltd.
3. Brown, Robert H., (1970) *Marine Insurance Vol 2.- Cargo Practice*, London: Witherby & Co Ltd.
4. Brown, Robert H., (1975) *Marine Insurance Vol 3. - Hull Practice*, London: Witherby & Co Ltd.
5. Brown, Robert H., (1996) *The Institute Time Clauses Hulls 1995 - Analysis of Marine Insurance Clauses*, London: Witherby & Co. Ltd.
6. Dover, Victor, (1957) *A Handbook to Marine Insurance*, London: H.F. & G. Witherby Ltd.
7. Dove, Victor, (1957) *Elements and Practice of Marine Insurance*, London: H.F. & G. Witherby, Ltd.
8. Flower, Raymond and Wynn Jones M., (1987) *Lloyd's of London*, Lloyd's of London Press Ltd.
9. Hazelwood, Steven J., (2000) *P&I Clubs – Law and Practice*, Lloyd's Shipping Law Library, chapter 2
10. Hill, Christopher, Robertson, Bill and Hazelwood, Steven J., (1996) *Introduction to P&I*, chapter 2, London: LLP
11. Hodges, Susan, (2004) *Law of Marine Insurance*, Cardiff: Cavendish Publishing Limited
12. Ivamy, Hardy, Richard Edward, (1979) *Marine Insurance*, London: Butterworths

13. Keate, Henry, (1958) *Guide to Marine Insurance*, London: Sir ISSAC Pitman & Sons, Ltd.
14. Kenneth, Goodacre J., (1981) *Marine Insurance Claims*, London: Witherby & Co Ltd
15. Pheysey, (1993) *Organizational Cultures*, D.C. London Routledge
16. Rhidian, D. Thomas, (1996) *The Modern Law of Marine Insurance*, London: LLP Limited
17. Rodda, William H., (1970) *Marine Insurance: Ocean and Inland*, New Jersey: Prentice Hall Inc.
18. Schein, E.H., (1989) *Organizational Culture and Leadership*, San Francisco: Jossey-Bass
19. Turner, Harold. A, (1964) *The Principles of Marine Insurance*, London: Stone & Cox Ltd.

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ – WEBSITES

1. www.wikipedia.org
2. www.lloyds.com
3. www.igpandi.org
4. www.imo.org
5. www.skuld.com
6. www.gard.no
7. www.britanniapandi.com
8. www.piclub.or.jp
9. www.londonpandi.com
10. www.nepia.com
11. www.shipownersclub.com
12. www.standard-club.com
13. www.simsl.com
14. www.swedishclub.com
15. www.ukpandi.com
16. www.westpandi.com
17. www.pi-schools.gr
18. www.pno.gr
19. <http://www.igpandi.org/Group+Clubs>
20. www.naftikachronika.gr
21. <http://www.nee.gr/default.asp?t=MarineEducation>
22. [http://el.wikipedia.org/wiki/Ακαδημίες_Εμπορικού_Ναυτικού_\(Ελλάδα\)](http://el.wikipedia.org/wiki/Ακαδημίες_Εμπορικού_Ναυτικού_(Ελλάδα))
23. www.pedia.gr/edu/3/adsen.html
24. www.hydracaptainclub.gr/el/node/2
25. http://www.orosimo.gr/www/news/14_6_2012/aen/prokyriksi_2012.pdf

4 ALBERT EMBANKMENT
LONDON SE1 7SR

Telephone: +44 (0)20 7735 7611

Fax: +44 (0)20 7587 3210

FAL.2/Circ.123
MEPC.1/Circ.769
MSC.1/Circ.1409

28 September 2011

REVISED LIST OF CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED ON BOARD SHIPS

- 1 The Facilitation Committee, at its thirty-sixth session, revised the list of certificates and documents required to be carried on board ships which was originally developed by the Committee at its nineteenth session, together with a brief description of the purpose of the certificates and other relevant documents. This work was carried out in accordance with the provisions of section 2 of the annex to the FAL Convention concerning formalities required of shipowners by public authorities on the arrival, stay and departure of ships. The Facilitation Committee reiterated that these provisions should not be read as precluding a requirement for the presentation for inspection by the appropriate authorities of certificates and other documents carried by the ship pertaining to its registry, measurement, safety, manning, classification and other related matters.
- 2 The original list, as approved by the Maritime Safety Committee, the Facilitation Committee and the Marine Environment Protection Committee, at their respective sessions, was circulated under symbol FAL.2/Circ.35-MEPC/Circ.207-MSC/Circ.593. The list was later revised and circulated under symbol FAL.2/Circ.42-MEPC/Circ.303-MSC/Circ.704, dated 21 September 1995, FAL/Circ.90-MEPC/Circ.368-MSC/Circ.946, dated 3 July 2000 and FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151, dated 17 December 2004.
- 3 Due to amendments to the SOLAS Convention, the MARPOL Convention, and the STCW Convention and to the entry into force of the AFS Convention since the issuance of FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151, the list has been revised to take account of the relevant provisions of the aforementioned amendments and the AFS Convention. The revised list of certificates and documents required to be carried on board ships, approved by FAL 36 (6 to 10 September 2010), MSC 88 (24 November to 3 December 2010) and MEPC 62 (11 to 15 July 2011), is set out in the annex.
- 4 The certificates and documents this circular lists are only those required under IMO instruments and it does not include certificates or documents required by other international organizations or governmental authorities.
- 5 Member Governments are invited to note the information provided in the annex and take action as appropriate.
- 6 This circular supersedes FAL.2/Circ.87-MEPC/Circ.426-MSC/Circ.1151.

ANNEX

**CERTIFICATES AND DOCUMENTS REQUIRED TO BE CARRIED
 ON BOARD SHIPS**

(Note: All certificates to be carried on board must be originals)

1	All ships to which the referenced convention applies	Reference
	<p>International Tonnage Certificate (1969) An International Tonnage Certificate (1969) shall be issued to every ship, the gross and net tonnage of which have been determined in accordance with the Convention.</p>	<p>Tonnage Convention, article 7</p>
	<p>International Load Line Certificate An International Load Line Certificate shall be issued under the provisions of the International Convention on Load Lines, 1966, to every ship which has been surveyed and marked in accordance with the Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	<p>LL Convention, article 16; 1988 LL Protocol, article 16</p>
	<p>International Load Line Exemption Certificate An International Load Line Exemption Certificate shall be issued to any ship to which an exemption has been granted under and in accordance with article 6 of the Load Line Convention or the Convention as modified by the 1988 LL Protocol, as appropriate.</p>	<p>LL Convention, article 6; 1988 LL Protocol, article 16</p>
	<p>Coating Technical File A Coating Technical File, containing specifications of the coating system applied to dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers of 150 m in length and upwards, record of the shipyard's and shipowner's coating work, detailed criteria for coating sections, job specifications, inspection, maintenance and repair, shall be kept on board and maintained throughout the life of the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-1/3-2; Performance standard for protective coatings for dedicated seawater ballast tanks in all types of ships and double-side skin spaces of bulk carriers (resolution MSC.215(82))</p>
	<p>Construction drawings A set of as-built construction drawings and other plans showing any subsequent structural alterations shall be kept on board a ship constructed on or after 1 January 2007.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-1/3-7; MSC/Circ.1135 on As-built construction drawings to be maintained on board the ship and ashore</p>

<p>Ship Construction File A Ship Construction File with specific information should be kept on board oil tankers of 150 m in length and above and bulk carriers of 150 m in length and above, constructed with single deck, top-side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, excluding ore carriers and combination carriers:</p> <ol style="list-style-type: none"> .1 for which the building contract is placed on or after 1 July 2016; .2 in the absence of a building contract, the keels of which are laid or which are at a similar stage of construction on or after 1 July 2017; or .3 the delivery of which is on or after 1 July 2020 shall carry a Ship Construction File containing information in accordance with regulations and guidelines, <p>and updated as appropriate throughout the ship's life in order to facilitate safe operation, maintenance, survey, repair and emergency measures.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-1/3-10; MSC.1/Circ.1343 on Guidelines for the information to be included in a Ship Construction File</p>
<p>Intact stability booklet Every passenger ship regardless of size and every cargo ship of 24 metres and over shall be inclined on completion and the elements of their stability determined. The master shall be supplied with a Stability Booklet containing such information as is necessary to enable him, by rapid and simple procedures, to obtain accurate guidance as to the stability of the ship under varying conditions of service. For bulk carriers, the information required in a bulk carrier booklet may be contained in the stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations II-1/5 and II-1/5-1; LL Convention; 1988 LL Protocol, regulation 10</p>
<p>Damage control plans and booklets On passenger and cargo ships, there shall be permanently exhibited plans showing clearly for each deck and hold the boundaries of the watertight compartments, the openings therein with the means of closure and position of any controls thereof, and the arrangements for the correction of any list due to flooding. Booklets containing the aforementioned information shall be made available to the officers of the ship.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-1/19; MSC.1/Circ.1245</p>
<p>Minimum safe manning document Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be provided with an appropriate safe manning document or equivalent issued by the Administration as evidence of the minimum safe manning.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation V/14.2</p>

Fire safety training manual	SOLAS 1974, regulation II-2/15.2.3
A training manual shall be written in the working language of the ship and shall be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The manual shall contain the instructions and information required in regulation II-2/15.2.3.4. Part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual.	
Fire Control plan/booklet	SOLAS 1974, regulations II-2/15.2.4 and II-2/15.3.2
General arrangement plans shall be permanently exhibited for the guidance of the ship's officers, showing clearly for each deck the control stations, the various fire sections together with particulars of the fire detection and fire alarm systems and the fire-extinguishing appliances, etc. Alternatively, at the discretion of the Administration, the aforementioned details may be set out in a booklet, a copy of which shall be supplied to each officer, and one copy shall at all times be available on board in an accessible position. Plans and booklets shall be kept up to date; any alterations shall be recorded as soon as practicable. A duplicate set of fire control plans or a booklet containing such plans shall be permanently stored in a prominently marked weathertight enclosure outside the deckhouse for the assistance of shore-side fire-fighting personnel.	
Onboard training and drills record	SOLAS 1974, regulation II-2/15.2.2.5
Fire drills shall be conducted and recorded in accordance with the provisions of regulations III/19.3 and III/19.5.	
Fire safety operational booklet	SOLAS 1974, regulation II-2/16.2
The fire safety operational booklet shall contain the necessary information and instructions for the safe operation of the ship and cargo handling operations in relation to fire safety. The booklet shall be written in the working language of the ship and be provided in each crew mess room and recreation room or in each crew cabin. The booklet may be combined with the fire safety training manuals required in regulation II-2/15.2.3.	
Maintenance Plans	SOLAS 1974, regulations II-2/14.2.2 and II-2/14.4
The maintenance plan shall include the necessary information about fire protection systems and fire-fighting systems and appliances as required under regulation II-2/14.2.2. For tankers, additional requirements are referred to in regulation II-2/14.4.	

<p>Training manual The training manual, which may comprise several volumes, shall contain instructions and information, in easily understood terms illustrated wherever possible, on the life-saving appliances provided in the ship and on the best methods of survival. Any part of such information may be provided in the form of audio-visual aids in lieu of the manual.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation III/35</p>
<p>Nautical charts and nautical publications Nautical charts and nautical publications for the intended voyage shall be adequate and up-to-date. An electronic chart display and information system (ECDIS) is also accepted as meeting the chart carriage requirements of this subparagraph.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations V/19.2.1.4 and V/27</p>
<p>International Code of Signals and a copy of Volume III of IAMSAR Manual All ships required to carry a radio installation shall carry the International Code of Signal; all ships shall carry an up-to-date copy of Volume III of the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation V/21</p>
<p>Records of navigational activities All ships engaged on international voyages shall keep on board a record of navigational activities and incidents including drills and pre-departure tests. When such information is not maintained in the ship's log-book, it shall be maintained in another form approved by the Administration.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations V/26 and V/28.1</p>
<p>Manoeuvring booklet The stopping times, ship headings and distances recorded on trials, together with the results of trials to determine the ability of ships having multiple propellers to navigate and manoeuvre with one or more propellers inoperative, shall be available on board for the use of the master or designated personnel.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-1/28</p>

<p>Certificates for masters, officers or ratings Certificates for masters, officers or ratings shall be issued to those candidates who, to the satisfaction of the Administration, meet the requirements for service, age, medical fitness, training, qualifications and examinations in accordance with the provisions of the STCW Code annexed to the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978. Formats of certificates are given in section A-1/2 of the STCW Code. Certificates must be kept available in their original form on board the ships on which the holder is serving.</p>	<p>STCW 1978, article VI, regulation 1/2; STCW Code, section A-1/2</p>
<p>Records of hours of rest Records of daily hours of rest of seafarers shall be maintained on board¹.</p> <p>¹ <i>Amendments to part A of the STCW Code shall enter into force on 1 January 2012 unless more than one third of Parties or Parties the combined merchant fleets of which constitute not less than 50% of the gross tonnage of the world's merchant shipping of ships of 100 gross register tons or more have notified the Secretary-General that they object to the amendments prior to 1 July 2011.</i></p>	<p>STCW Code, section A-VIII/1¹; Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ships Convention, 1996 (No.180); IMO/ILO Guidelines for the development of tables of seafarers' shipboard working arrangements and formats of records of seafarers' hours of work or hours of rest</p>
<p>International Oil Pollution Prevention Certificate An international Oil Pollution Prevention Certificate shall be issued, after survey in accordance with regulation 6 of Annex I of MARPOL, to any oil tanker of 150 gross tonnage and above and any other ship of 400 gross tonnage and above which is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL. The certificate is supplemented with a Record of Construction and Equipment for Ships other than Oil Tankers (Form A) or a Record of Construction and Equipment for Oil Tankers (Form B), as appropriate.</p>	<p>MARPOL Annex I, regulation 7</p>
<p>Oil Record Book Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship of 400 gross tonnage and above other than an oil tanker shall be provided with an Oil Record Book, Part I (Machinery space operations). Every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall also be provided with an Oil Record Book, Part II (Cargo/ballast operations).</p>	<p>MARPOL Annex I, regulations 17 and 36</p>

<p>Shipboard Oil Pollution Emergency Plan Every oil tanker of 150 gross tonnage and above and every ship other than an oil tanker of 400 gross tonnage and above shall carry on board a Shipboard Oil Pollution Emergency Plan approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL Annex I, regulation 37; resolution MEPC.54(32) as amended by resolution MEPC.86(44)</p>
<p>International Sewage Pollution Prevention Certificate An International Sewage Pollution Prevention Certificate shall be issued, after an initial or renewal survey in accordance with the provisions of regulation 4 of Annex IV of MARPOL, to any ship which is required to comply with the provisions of that Annex and is engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention.</p>	<p>MARPOL Annex IV, regulation 5; MEPC/Circ.408</p>
<p>Garbage Management Plan Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more shall carry a garbage management plan which the crew shall follow.</p>	<p>MARPOL Annex V, regulation 9</p>
<p>Garbage Record Book Every ship of 400 gross tonnage and above and every ship which is certified to carry 15 persons or more engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties to the Convention and every fixed and floating platform engaged in exploration and exploitation of the sea-bed shall be provided with a Garbage Record Book.</p>	<p>MARPOL Annex V, regulation 9</p>
<p>Voyage data recorder system-certificate of compliance The voyage data recorder system, including all sensors, shall be subjected to an annual performance test. The test shall be conducted by an approved testing or servicing facility to verify the accuracy, duration and recoverability of the recorded data. In addition, tests and inspections shall be conducted to determine the serviceability of all protective enclosures and devices fitted to aid location. A copy of the certificate of compliance issued by the testing facility, stating the date of compliance and the applicable performance standards, shall be retained on board the ship.</p>	<p>SOLAS 1974 regulation V/18.8</p>

<p>Cargo Securing Manual</p>	<p>All cargoes, other than solid and liquid bulk cargoes, cargo units and cargo transport units, shall be loaded, stowed and secured throughout the voyage in accordance with the Cargo Securing Manual approved by the Administration. In ships with ro-ro spaces, as defined in regulation II-2/3.4.1, all securing of such cargoes, cargo units and cargo transport units, in accordance with the Cargo Securing Manual, shall be completed before the ship leaves the berth. The Cargo Securing Manual is required on all types of ships engaged in the carriage of all cargoes other than solid and liquid bulk cargoes, which shall be drawn up to a standard at least equivalent to the guidelines developed by the Organization.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/5.6 and VII/5; MSC.1/Circ.1353</p>
<p>Document of Compliance</p>	<p>A document of compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the ISM Code. A copy of the document shall be kept on board.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>
<p>Safety Management Certificate</p>	<p>A Safety Management Certificate shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or an organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation IX/4; ISM Code, paragraph 13</p>
<p>International Ship Security Certificate (ISSC) or Interim International Ship Security Certificate</p>	<p>An International Ship Security Certificate (ISSC) shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by it to verify that the ship complies with the maritime security provisions of SOLAS chapter XI-2 and part A of the ISPS Code. An interim ISSC may be issued under the ISPS Code part A, section 19.4.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation XI-2/9.1.1; ISPS Code part A, section 19 and appendices.</p>

<p>Ship Security Plan and associated records Each ship shall carry on board a ship security plan approved by the Administration. The plan shall make provisions for the three security levels as defined in part A of the ISPS Code. Records of the following activities addressed in the ship security plan shall be kept on board for at least the minimum period specified by the Administration:</p> <ul style="list-style-type: none"> .1 training, drills and exercises; .2 security threats and security incidents; .3 breaches of security; .4 changes in security level; .5 communications relating to the direct security of the ship such as specific threats to the ship or to port facilities the ship is, or has been, in; .6 internal audits and reviews of security activities; .7 periodic review of the ship security assessment; .8 periodic review of the ship security plan; .9 implementation of any amendments to the plan; and .10 maintenance, calibration and testing of any security equipment provided on board, including testing of the ship security alert system. 	<p>SOLAS 1974, regulation XI-2/9; ISPS Code part A, sections 9 and 10</p>
<p>Continuous Synopsis Record (CSR) Every ship to which chapter I of the Convention applies shall be issued with a Continuous Synopsis Record. The Continuous Synopsis Record provides an onboard record of the history of the ship with respect to the information recorded therein.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation XI-1/5</p>
<p>International Anti-fouling System Certificate Ships of 400 GT and above engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall be issued after inspection and survey an international Anti-fouling System Certificate together with a Record of Anti-fouling Systems.</p>	<p>AFS Convention regulation 2(1) of annex 4</p>
<p>Declaration on Anti-fouling System Ships of 24 m or more in length, but less than 400 GT engaged in international voyages, excluding fixed or floating platforms, FSUs, and FPSOs, shall carry a Declaration signed by the owner or Owner's authorized agents. Such Declaration shall be accompanied by appropriate documentation (such as a paint receipt or a contractor invoice) or contain appropriate endorsement.</p>	<p>AFS Convention regulation 5(1) of annex 4</p>

<p>International Air Pollution Prevention Certificate Ships constructed before the date of entry into force of the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate. Any ship of 400 gross tonnage and above engaged in voyages to ports or offshore terminals under the jurisdiction of other Parties and platforms and drilling rigs engaged in voyages to waters under the sovereignty or jurisdiction of other Parties to the Protocol of 1997 shall be issued with an International Air Pollution Prevention Certificate.</p>	<p>MARPOL Annex VI, regulation 6</p>
<p>Ozone Depleting Substances Record Book Each ship subject to MARPOL Annex VI/reg.6.1 that has rechargeable systems that contain ozone-depleting substances shall maintain an ozone-depleting substances record book.</p>	<p>MARPOL Annex VI, regulation 12.6</p>
<p>Fuel Oil Changeover Procedure and Log-Book (record of fuel changeover) Those ships using separate fuel oils to comply with MARPOL Annex VI regulation 14.3 and entering or leaving an emission control area shall carry a written procedure showing how the fuel oil changeover is to be done. The volume of low sulphur fuel oils in each tank as well as the date, time and position of the ship when any fuel oil changeover operation is completed prior to the entry into an emission control area or commenced after exit from such an area shall be recorded in such logbook as prescribed by the Administration.</p>	<p>MARPOL Annex VI, regulation 14.6</p>
<p>Manufacturer's Operating Manual for Incinerators Incinerators installed in accordance with the requirements of MARPOL Annex VI regulation 16.6.1 shall be provided with a Manufacturer's Operating Manual, which is to be retained with the unit.</p>	<p>MARPOL Annex VI, regulation 16.7</p>
<p>Bunker Delivery Note and Representative Sample Bunker Delivery Note and representative sample of the fuel oil delivered shall be kept on board in accordance with requirements of MARPOL Annex VI regulations 18.6 and 18.8.1.</p>	<p>MARPOL Annex VI, regulations 18.6 and 18.8.1</p>
<p>Technical File Every marine diesel engine installed on board a ship shall be provided with a Technical File. The Technical File shall be prepared by the applicant for engine certification and approved by the Administration, and is required to accompany an engine throughout its life on board ships. The Technical File shall contain the information as specified in paragraph 2.4.1 of the NO_x Technical Code.</p>	<p>NO_x Technical Code, paragraph 2.3.4</p>

	<p>Record Book of Engine Parameters Where the Engine Parameter Check method in accordance with paragraph 6.2 of the NO_x Technical Code is used to verify compliance, if any adjustments or modifications are made to an engine after its pre-certification, a full record of such adjustments or modifications shall be recorded in the engine's Record Book of Engine Parameters.</p>	NO _x Technical Code, paragraph 2.3.7
	<p>Exemption Certificate¹ When an exemption is granted to a ship under and in accordance with the provisions of SOLAS 1974, a certificate called an Exemption Certificate shall be issued in addition to the certificates listed above.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
	<p>LRIT conformance test report A Conformance test report should be issued, on satisfactory completion of a conformance test, by the Administration or the ASP who conducted the test acting on behalf of the Administration and should be in accordance with the model set out in appendix 2 of MSC.1/Circ.1307.</p>	SOLAS 1974, regulation V/19-1; MSC.1/Circ.1307
2	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, passenger ships shall carry:</p>	
	<p>Passenger Ship Safety Certificate A certificate called a Passenger Ship Safety Certificate shall be issued after inspection and survey to a passenger ship which complies with the requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Passenger Ship Safety Certificate (Form P) shall be permanently attached.</p>	SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12,
	<p>Special Trade Passenger Ship Safety Certificate, Special Trade Passenger Ship Space Certificate A Special Trade Passenger Ship Safety Certificate issued under the provisions of the Special Trade Passenger Ships Agreement, 1971. A certificate called a Special Trade Passenger Ship Space Certificate shall be issued under the provisions of the Protocol on Space Requirements for Special Trade Passenger Ships, 1973.</p>	STP 71, rule 5 SSTP 73, rule 5
	<p>Search and rescue cooperation plan Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall have on board a plan for cooperation with appropriate search and rescue services in event of an emergency.</p>	SOLAS 1974, regulation V/7.3

¹ SLS.14/Circ.115, Add.1, Add.2 and Add.3 refer to the issue of exemption certificate.

	<p>List of operational limitations Passenger ships to which chapter I of the Convention applies shall keep on board a list of all limitations on the operation of the ship, including exemptions from any of the SOLAS, regulations, restrictions in operating areas, weather restrictions, sea state restrictions, restrictions in permissible loads, trim, speed and any other limitations, whether imposed by the Administration or established during the design or the building stages.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation V/30</p>
	<p>Decision support system for masters In all passenger ships, a decision support system for emergency management shall be provided on the navigation bridge.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation III/29</p>
3	<p>In addition to the certificates listed in section 1 above, cargo ships shall carry:</p>	
	<p>Cargo Ship Safety Construction Certificate A certificate called a Cargo Ship Safety Construction Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which satisfies the requirements for cargo ships on survey, set out in regulation I/10 of SOLAS 1974, and complies with the applicable requirements of chapters II-1 and II-2, other than those relating to fire-extinguishing appliances and fire control plans.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Cargo Ship Safety Equipment Certificate A certificate called a Cargo Ship Safety Equipment Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 500 gross tonnage and over which complies with the relevant requirements of chapters II-1 and II-2, III and V and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Equipment Certificate (Form E) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
	<p>Cargo Ship Safety Radio Certificate A certificate called a Cargo Ship Safety Radio Certificate shall be issued after survey to a cargo ship of 300 gross tonnage and over, fitted with a radio installation, including those used in life-saving appliances, which complies with the requirements of chapter IV and any other relevant requirements of SOLAS 1974. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Radio Certificate (Form R) shall be permanently attached.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation I/12, as amended by the GMDSS amendments; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>

<p>Cargo Ship Safety Certificate</p>	<p>A certificate called a Cargo Ship Safety Certificate may be issued after survey to a cargo ship which complies with the relevant requirements of chapters II-1, II-2, III, IV and V and other relevant requirements of SOLAS 1974 as modified by the 1988 SOLAS Protocol, as an alternative to the above cargo ship safety certificates. A Record of Equipment for the Cargo Ship Safety Certificate (Form C) shall be permanently attached.</p>	<p>1988 SOLAS Protocol, regulation I/12</p>
<p>Document of authorization for the carriage of grain</p>	<p>A document of authorization shall be issued for every ship loaded in accordance with the regulations of the International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk. The document shall accompany or be incorporated into the grain loading manual provided to enable the master to meet the stability requirements of the Code.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VI/9; International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk, section 3</p>
<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage</p>	<p>A certificate attesting that insurance or other financial security is in force shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo. It shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry after determining that the requirements of article VII, paragraph 1, of the CLC Convention have been complied with.</p>	<p>CLC 1969, article VII</p>
<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for bunker oil pollution damage</p>	<p>Certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of this Convention shall be issued to each ship of greater than 1,000 GT after the appropriate authority of a State Party has determined that the requirements of article 7, paragraph 1 have been complied with. With respect to a ship registered in a State Party such certificate shall be issued or certified by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a State Party it may be issued or certified by the appropriate authority of any State Party. A State Party may authorize either an institution or an organization recognized by it to issue the certificate referred to in paragraph 2.</p>	<p>Bunker Convention 2001, article 7</p>

<p>Certificate of insurance or other financial security in respect of civil liability for oil pollution damage A certificate attesting that insurance or other financial security is in force in accordance with the provisions of the 1992 CLC Convention shall be issued to each ship carrying more than 2,000 tons of oil in bulk as cargo after the appropriate authority of a Contracting State has determined that the requirements of article VII, paragraph 1, of the Convention have been complied with. With respect to a ship registered in a Contracting State, such certificate shall be issued by the appropriate authority of the State of the ship's registry; with respect to a ship not registered in a Contracting State, it may be issued or certified by the appropriate authority of any Contracting State.</p>	<p>CLC 1992, article VII</p>
<p>Enhanced survey report file Bulk carriers and oil tankers shall have a survey report file and supporting documents complying with paragraphs 6.2 and 6.3 of annex A and annex B of resolution A.744(18) – Guidelines on the enhanced programme of inspections during surveys of bulk carriers and oil tankers.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation XI-1/2; resolution A.744(18)</p>
<p>Record of oil discharge monitoring and control system for the last ballast voyage Subject to the provisions of paragraphs 4 and 5 of regulation 3 of MARPOL Annex I, every oil tanker of 150 gross tonnage and above shall be equipped with an oil discharge monitoring and control system approved by the Administration. The system shall be fitted with a recording device to provide a continuous record of the discharge in litres per nautical mile and total quantity discharged, or the oil content and rate of discharge. The record shall be identifiable as to time and date and shall be kept for at least three years.</p>	<p>MARPOL Annex I, regulation 31</p>
<p>Oil Discharge Monitoring and Control (ODMC) Operational Manual Every oil tanker fitted with an Oil Discharge Monitoring and Control system shall be provided with instructions as to the operation of the system in accordance with an operational manual approved by the Administration.</p>	<p>MARPOL Annex I, regulation 31; resolution A.496(XII); resolution A.586(14); resolution MEPC.108(49)</p>
<p>Cargo Information The shipper shall provide the master or his representative with appropriate information, confirmed in writing, on the cargo, in advance of loading. In bulk carriers, the density of the cargo shall be provided in the above information.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/2 and XII/10; MSC/Circ.663</p>

<p>Ship Structure Access Manual This regulation applies to oil tankers of 500 gross tonnage and over and bulk carriers, as defined in regulation IX/1, of 20,000 gross tonnage and over, constructed on or after 1 January 2006. A ship's means of access to carry out overall and close-up inspections and thickness measurements shall be described in a Ship structure access manual approved by the Administration, an updated copy of which shall be kept on board.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-1/3-6</p>
<p>Bulk Carrier Booklet To enable the master to prevent excessive stress in the ship's structure, the ship loading and unloading solid bulk cargoes shall be provided with a booklet referred to in SOLAS regulation VI/7.2. The booklet shall be endorsed by the Administration or on its behalf to indicate that SOLAS regulations XII/4, 5, 6 and 7, as appropriate, are complied with. As an alternative to a separate booklet, the required information may be contained in the intact stability booklet.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VI/7 and XII/8; Code of Practice for the Safe Loading and Unloading of Bulk Carriers (BLU Code)</p>
<p>Crude Oil Washing Operation and Equipment Manual (COW Manual) Every oil tanker operating with crude oil washing systems shall be provided with an Operations and Equipment Manual detailing the system and equipment and specifying operational procedures. Such a Manual shall be to the satisfaction of the Administration and shall contain all the information set out in the specifications referred to in regulation 35 of Annex I of MARPOL.</p>	<p>MARPOL Annex I, regulation 35; resolution MEPC.81(43)</p>
<p>Condition Assessment Scheme (CAS) Statement of Compliance, CAS Final Report and Review Record A Statement of Compliance shall be issued by the Administration to every oil tanker which has been surveyed in accordance with the requirements of the Condition Assessment Scheme (CAS) and found to be in compliance with these requirements. In addition, a copy of the CAS Final Report which was reviewed by the Administration for the issue of the Statement of Compliance and a copy of the relevant Review Record shall be placed on board to accompany the Statement of Compliance.</p>	<p>MARPOL Annex I regulations 20 and 21; resolution MEPC.94(46); resolution MEPC.99(48); resolution MEPC.112(50); resolution MEPC.131(53); resolution MEPC.155(55)</p>
<p>Subdivision and stability information Every oil tanker to which regulation 28 of Annex I of MARPOL applies shall be provided in an approved form with information relative to loading and distribution of cargo necessary to ensure compliance with the provisions of this regulation and data on the ability of the ship to comply with damage stability criteria as determined by this regulation.</p>	<p>MARPOL Annex I, regulation 28</p>

	<p>VOC Management Plan A tanker carrying crude oil, to which MARPOL Annex VI regulation 15.1 applies, shall have on board and implement a VOC Management Plan.</p>	MARPOL Annex VI, regulation 15.6
4	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where appropriate, any ship carrying noxious liquid chemical substances in bulk shall carry:</p>	
	<p>International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk (NLS Certificate) An international pollution prevention certificate for the carriage of noxious liquid substances in bulk (NLS certificate) shall be issued, after survey in accordance with the provisions of regulation 8 of Annex II of MARPOL, to any ship carrying noxious liquid substances in bulk and which is engaged in voyages to ports or terminals under the jurisdiction of other Parties to MARPOL. In respect of chemical tankers, the Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk and the International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, issued under the provisions of the Bulk Chemical Code and International Bulk Chemical Code, respectively, shall have the same force and receive the same recognition as the NLS certificate.</p>	MARPOL, Annex II, regulation 8
	<p>Cargo record book Ships carrying noxious liquid substances in bulk shall be provided with a Cargo Record Book, whether as part of the ship's official log book or otherwise, in the form specified in appendix II to the Annex II.</p>	MARPOL Annex II, regulation 15.2
	<p>Procedures and Arrangements Manual (P & A Manual) Every ship certified to carry noxious liquid substances in bulk shall have on board a Procedures and Arrangements Manual approved by the Administration.</p>	MARPOL Annex II, regulation 14; resolution MEPC.18(22),
	<p>Shipboard Marine Pollution Emergency Plan for Noxious Liquid Substances Every ship of 150 gross tonnage and above certified to carry noxious liquid substances in bulk shall carry on board a shipboard marine pollution emergency plan for noxious liquid substances approved by the Administration.</p>	MARPOL Annex II, regulation 17

5	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any chemical tanker shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under Annex II of MARPOL for chemical tankers constructed before 1 July 1986.</p> <p>or</p>	<p>BCH Code, section 1.6; BCH Code as modified by resolution MSC.18(58), section 1.6</p>
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Dangerous Chemicals in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Bulk Chemical Code, should be issued after an initial or periodical survey to a chemical tanker engaged in international voyages which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under both chapter VII of SOLAS 1974 and Annex II of MARPOL for chemical tankers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IBC Code, section 1.5; IBC Code as modified by resolutions MSC.16(58) and MEPC.40(29), section 1.5</p>
6	<p>In addition to the certificates listed in sections 1 and 3 above, where applicable, any gas carrier shall carry:</p>	
	<p>Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called a Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p>	<p>GC Code, section 1.6</p>

	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk A certificate called an International Certificate of Fitness for the Carriage of Liquefied Gases in Bulk, the model form of which is set out in the appendix to the International Gas Carrier Code, should be issued after an initial or periodical survey to a gas carrier which complies with the relevant requirements of the Code.</p> <p>Note: The Code is mandatory under chapter VII of SOLAS 1974 for gas carriers constructed on or after 1 July 1986.</p>	<p>IGC Code, section 1.5; IGC Code as modified by resolution MSC.17(58), section 1.5</p>
7	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any high-speed craft shall carry:</p>	
	<p>High-Speed Craft Safety Certificate A certificate called a High-Speed Craft Safety Certificate shall be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft which complies with the requirements of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation X/3; 1994 HSC Code, section 1.8; 2000 HSC Code, section 1.8</p>
	<p>Permit to Operate High-Speed Craft A certificate called a Permit to Operate High-Speed Craft shall be issued to a craft which complies with the requirements set out in paragraphs 1.2.2 to 1.2.7 of the 1994 HSC Code or the 2000 HSC Code, as appropriate.</p>	<p>1994 HSC Code, section 1.9; 2000 HSC Code, section 1.9</p>
8	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods shall carry:</p>	
	<p>Document of compliance with the special requirements for ships carrying dangerous goods The Administration shall provide the ship with an appropriate document as evidence of compliance of construction and equipment with the requirements of regulation II-2/19 of SOLAS 1974. Certification for dangerous goods, except solid dangerous goods in bulk, is not required for those cargoes specified as class 6.2 and 7 and dangerous goods in limited quantities.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation II-2/19.4</p>

9	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying dangerous goods in packaged form shall carry:</p>	
	<p>Dangerous goods manifest or stowage plan Each ship carrying dangerous goods in packaged form shall have a special list or manifest setting forth, in accordance with the classification set out in the IMDG Code, the dangerous goods on board and the location thereof. Each ship carrying dangerous goods in solid form in bulk shall have a list or manifest setting forth the dangerous goods on board and the location thereof. A detailed stowage plan, which identifies by class and sets out the location of all dangerous goods on board, may be used in place of such a special list or manifest. A copy of one of these documents shall be made available before departure to the person or organization designated by the port State authority.</p>	<p>SOLAS 1974, regulations VII/4.5 and VII/7-2; MARPOL Annex III, regulation 4</p>
10	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any ship carrying INF cargo shall carry:</p>	
	<p>International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo A ship carrying INF cargo shall comply with the requirements of the International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships (INF Code) in addition to any other applicable requirements of the SOLAS regulations and shall be surveyed and be provided with the International Certificate of Fitness for the Carriage of INF Cargo.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VII/16; INF Code (resolution MSC.88(71)), paragraph 1.3</p>
11	<p>In addition to the certificates listed in sections 1, and 2 or 3 above, where applicable, any Nuclear Ship shall carry:</p>	
	<p>A Nuclear Cargo Ship Safety Certificate or Nuclear Passenger Ship Safety Certificate, in place of the Cargo Ship Safety Certificate or Passenger Ship Safety Certificate, as appropriate. Every Nuclear powered ship shall be issued with the certificate required by SOLAS chapter VIII.</p>	<p>SOLAS 1974, regulation VIII/10</p>

Other certificates and documents which are not mandatory

Special purpose ships	Resolution A.534(13) as amended by MSC/Circ.739; 2008 SPS Code (resolution MSC.266(84)), SOLAS 1974, regulation I/12; 1988 SOLAS Protocol, regulation I/12
Special Purpose Ship Safety Certificate In addition to SOLAS certificates as specified in paragraph 7 of the Preamble of the Code of Safety for Special Purpose Ships, a Special Purpose Ship Safety Certificate should be issued after survey in accordance with the provisions of paragraph 1.6 of the Code for Special Purpose Ships. The duration and validity of the certificate should be governed by the respective provisions for cargo ships in SOLAS 1974. If a certificate is issued for a special purpose ship of less than 500 gross tonnage, this certificate should indicate to what extent relaxations in accordance with 1.2 were accepted.	
Offshore support vessels	
Offshore Supply Vessel Document of Compliance The Document of Compliance should be issued after satisfied that the vessel complies with the provisions of the Guidelines for the design and construction of Offshore Supply Vessels, 2006.	Resolution MSC.235(82)
Certificate of Fitness for Offshore Support Vessels When carrying such cargoes, offshore support vessels should carry a Certificate of Fitness issued under the "Guidelines for the Transport and Handling of Limited Amounts of Hazardous and Noxious Liquid Substances in Bulk on Offshore Support Vessels". If an offshore support vessel carries only noxious liquid substances, a suitably endorsed International Pollution Prevention Certificate for the Carriage of Noxious Liquid Substances in Bulk may be issued instead of the above Certificate of Fitness.	Resolution A.673(16); MARPOL Annex II, regulation 13(4)
Diving systems	
Diving System Safety Certificate A certificate should be issued either by the Administration or any person or organization duly authorized by it after survey or inspection to a diving system which complies with the requirements of the Code of Safety for Diving Systems. In every case, the Administration should assume full responsibility for the certificate.	Resolution A.536(13), section 1.6

	Dynamically supported craft	
	Dynamically Supported Craft Construction and Equipment Certificate To be issued after survey carried out in accordance with paragraph 1.5.1(a) of the Code of Safety for Dynamically Supported Craft.	Resolution A.373(X), section 1.6
	Mobile offshore drilling units	
	Mobile Offshore Drilling Unit Safety Certificate To be issued after survey carried out in accordance with the provisions of the Code for the Construction and Equipment of Mobile Offshore Drilling Units, 1979, or, for units constructed on or after 1 May 1991, the Code for the Construction and Equipment of Drilling Units, 1989.	Resolution A.414(XI), section 1.6; resolution A.649(16) section 1.6; resolution A.649(16) as modified by resolution MSC.38(63), section 1.6, 2009 MODU Code (resolution A.1023(26))
	Wing-In-Ground (WIG) Craft	
	Wing-in-ground Craft Safety Certificate A certificate called a WIG Craft Safety Certificate should be issued after completion of an initial or renewal survey to a craft, which complies with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.	MSC/Circ.1054, section 9
	Permit to Operate WIG Craft A permit to operate should be issued by the Administration to certify compliance with the provisions of the Interim Guidelines for WIG craft.	MSC/Circ.1054, section 10
	Noise levels	
	Noise Survey Report A noise survey report should be made for each ship in accordance with the Code on Noise Levels on Board Ships.	Resolution A.468(XII), section 4.3

“IMO GENERAL DECLARATION
(IMO FAL Form 1)

		<input type="checkbox"/> Arrival	<input type="checkbox"/> Departure
1.1 Name and type of ship		1.2 IMO number	
1.3 Call sign		1.4 Voyage number	
2. Port of arrival/departure		3. Date and time of arrival/departure	
4. Flag State of ship	5. Name of master	6. Last port of call/Next port of call	
7. Certificate of registry (Port; date; number)		8. Name and contact details of ship's agent	
9. Gross tonnage	10. Net tonnage		
11. Position of the ship in the port (berth or station)			
12. Brief particulars of voyage (previous and subsequent ports of call; <u>underline</u> where remaining cargo will be discharged)			
13. Brief description of the cargo			
14. Number of crew	15. Number of passengers	16. Remarks	
Attached documents (indicate number of copies)			
17. Cargo Declaration	18. Ship's Stores Declaration		
19. Crew List	20. Passenger List	21. The ship's requirements in terms of waste and residue reception facilities	
22. Crew's Effects Declaration (only on arrival)	23. Maritime Declaration of Health (only on arrival)		
24. Date and signature by master, authorized agent or officer			

For official use

IMO CARGO DECLARATION
(IMO FAL Form 2)

		<input type="text"/> Arrival	<input type="text"/> Departure	Page Number
1.1 Name of ship		1.2 IMO number		
1.3 Call sign		1.4 Voyage number		
2. Port where report is made		3. Flag State of ship		
4. Name of master		5. Port of loading/Port of discharge		
B/L No.*	6. Marks and Numbers	7. Number and kind of packages; description of goods, or, if available, the HS Code	8. Gross weight	9. Measurement
10. Date and signature by master, authorized agent or officer				

- Transport document number. Also state original ports of shipment in respect to goods shipped on multimodal transport document or through bills of lading.

