

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

στη

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (ILO) ΚΑΙ

Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ

ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟΥ

ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

14 Ιουλίου 2016

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

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:

- ...Σαμιώτης Γεώργιος, Επίκουρος Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Παζαρζής Μιχάλης Ομότιμος Καθηγητής
- Βλάχος Γεώργιος, Καθηγητής

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία παρουσιάζει τη συμβολή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας-ΔΟΕ στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας στον κλάδο της Ναυτιλίας διεθνώς. Αποτελείται από πέντε (5) Κεφάλαια.

Το Πρώτο Κεφάλαιο παρουσιάζει στοιχεία για την ελληνική ναυτιλία.

Στο Δεύτερο Κεφάλαιο, γίνεται η παρουσίαση της Διεθνούς Οργάνωση Εργασίας-ILO, η οποία από την ίδρυσή της το 1919, συνεισφέρει σημαντικά με το πολύπλευρο και πολυεπίπεδο έργο της στη βελτίωση των γενικών όρων των συνθηκών εργασίας και απασχόλησης, στην προώθηση των όρων ασφάλειας και υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία τους, με παρεμβάσεις, μελέτες, κ.λπ. Επίσης παρουσιάζεται η δράση της ειδικότερα σε θέματα διεθνούς ναυτιλίας.

Το Τρίτο Κεφάλαιο, αναφέρεται στους διεθνείς οργανισμούς που δραστηριοποιούνται για ζητήματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία, οι οποίοι προάγουν με τις δράσεις τους και συμβάλλουν στην ανάπτυξη ενός ασφαλούς περιβάλλοντος συνεργασίας μεταξύ των κρατών, όπως επίσης και διαμορφώνουν κοινούς και σταθερούς κανόνες και κανονισμούς με διεθνή ισχύ, αναγνώριση και τήρηση για τη ναυσιπλοΐα, το θαλάσσιο περιβάλλον, τις θαλάσσιες μεταφορές, κ.λπ.

Το Τέταρτο Κεφάλαιο αναλύει τους όρους απασχόλησης και τις συνθήκες εργασίας που έχουν διαμορφωθεί στον κλάδο της ναυτιλίας, σε διεθνές και εθνικό επίπεδο.

Το Πέμπτο Κεφάλαιο αναλύει το δίκαιο της ναυτιλίας, σε διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο.

Στο Έκτο Κεφάλαιο παρουσιάζονται οι διαπιστώσεις και τα συμπεράσματα της παρούσας εργασίας.

ABSTRACT

This paper presents the contribution of the International Labour Organisation-ILO in improving working conditions in the shipping industry worldwide. It consists of five (5) Chapters,

The First Chapter presents information for the Greek shipping.

In Chapter Two, is the presentation of the International Labour Organisation-ILO, which since its inception in 1919, significantly contributed to the multifaceted and multilayered work on improving the general conditions of work and employment, the promotion of safety and health conditions workers at work, interventions, studies, etc. It also shows the effect of particular international shipping issues.

The Third Chapter refers to international organizations working on issues related to shipping, which promote their actions and contribute to the development of a secure cooperation environment between states, as well as forming common and stable rules and regulations with international validity recognition and respect for navigation, the marine environment, maritime transport, etc.

The fourth chapter analyzes the conditions of employment and working conditions that are configured in the shipping sector at international and national level.

The fifth chapter analyzes the law of shipping in international, European and national level.

The Sixth Chapter presents the findings and conclusions of this study.

ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ

Ναυτιλία, Εργασία, Διεθνής Οργάνωση Εργασίας

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ILO: INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION -ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ-ΔΟΕ

IMO: INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION-ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ-ΔΝΟ

ΚτΕ: ΚΟΙΝΩΝΙΑ των ΕΘΝΩΝ

UN: UNITED NATIONS

OHE: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

CSG: CONSULTING SHIPPING GROUP-ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

MSC-MARITIME SAFETY COMMITTEE

MEPC-MARINE ENVIRONMENT PROTECTION COMMITTEE

NGOs-NON GOVERNMENTAL ORGANISATIONS-ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ-ΜΚΟ

IGOs-INTERGOVERNMENTAL ORGANISATIONS-ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

N: NΟΜΟΣ

Π.Δ.: ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Υ.Α.: ΥΠΟΥΡΓΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ

Β.Δ.: ΒΑΣΙΛΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Α.Ν.: ΑΝΑΓΚΑΣΤΙΚΟΣ ΝΟΜΟΣ

Ν.Δ.: ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ

Ν.Μ.: ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ- ΝΑΥΤΙΚΑ ΜΙΛΙΑ

Κ.Ο.Χ.: ΚΟΡΕΣ ΟΛΙΚΗΣ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Ε.Ε.: ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗ

ΕΚ: ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΚΟΙΝΟΤΗΤΑ

ΕΟΚ: ΕΥΡΩΠΑΙΚΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΧΩΡΟΣ

ΟΔ: ΟΔΗΓΙΑ

COM: EUROPEAN COMISSION

ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε. .: ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΚΑΙ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

GMDSS: ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΚΙΝΔΥΝΟΥ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

INMARSAT: ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΔΟΡΥΦΟΡΙΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ

ΟΗΕ: ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΗΝΩΜΕΝΩΝ ΕΘΝΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ

1.1 Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ, σελ.11-13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ-ΙΛΟ

2.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ-INTERNATIONAL LABOUR

ORGANIZATION-ILO, σελ.14-15

2.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ , σελ 14-15

2.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΟΕ , 16-31

2.2.2. ΜΕΛΗ ΔΟΕ , σελ.27-28

2.2.3. ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗ ΚΑΙ ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΔΟΕ , σελ.29-31

2.3. ΕΡΓΟ ΔΟΕ , σελ 31-35

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

3.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ-INTERNATIONAL MARITIME

ORGANIZATION-IMO , σελ 36-47

3.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

3.1.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

3.1.3. ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ IMO

3.1.4. ΜΕΛΗ IMO

3.1.5. ΕΡΓΟ IMO

3.2.ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ-CONSULTING SHIPPING GROUP-
CSG ,σελ.48-49

3.2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ , σελ 50-60**

4.1. ΟΡΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ , σελ 50-52

4.2. ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ, σελ 53-54

4.3. ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ , σελ 55-56

4.4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ, σελ. 56-60

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

5.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΥΤΗΣ, 2014,
σελ 61-86

5.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

5.1.2. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, 2014

5.1.3. Ν.4078/2012 – ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ,
2006 ΤΗΣ ΔΟΕ

5.1.3.1 ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

5.1.3.2 ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

5.1.3.3 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

5.1.3.4 ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

5.2. ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ, σελ 87-92

5.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

5.2.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

5.3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ , σελ 93-97

5.4. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ , σελ 97-98

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ-ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ , σελ 99-100

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ

1.1. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ¹

Η Ελλάδα διαθέτει παράδοση στη ναυτιλία από αρχαιοτάτων χρόνων. Η ναυτοσύνη των Ελλήνων αποτελεί σημαντική κληρονομιά και παράδοση.

Στατιστικά στοιχεία καταδεικνύουν τη δύναμη του Ελληνικού ναυτικού στόλου. Έτσι, κατά το έτος 2013², αριθμεί 1.551 πλοία υπό Ελληνική σημαία, με χωρητικότητα εκτοπίσματος ίση με 75.424dwt^{3,4}, δηλαδή συμμετοχή ίση με 3,90% στο συνολικά παγκόσμιο ποσοστό(Ανασκόπηση Μεταφορών Ναυσιπλοΐας, UNCTAD/RMT/2013)⁵.

Το Υπουργείο Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού παρουσιάζει ανάλογα στατιστικά στοιχεία⁶, τα οποία παρουσιάζουν τη δύναμη του ναυτικού της στόλου με κριτήριο επιλογής τη χωρητικότητα των πλοίων και ειδικότερα για χωρητικότητα άνω των 100gt⁷ και άνω των 1.000gt.

Έτσι, τα στοιχεία για το 2006 (Lloyd's 31.12.2006)⁸ και 2007 (Lloyd's Φεβρ. 2007)⁹, δηλώνουν ότι η Ελλάδα¹⁰:

¹ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

²link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

³ dwt = dead weight tonnage (σε tons), είναι το βάρος του συνολικού φορτίου ενός πλοίου. Ορίζεται δε και ως η χωρητικότητα εκτοπίσματος

⁴ <http://www.themaritimesite.com/a-guide-to-understanding-ship-weight-and-tonnage-measurements/>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁵link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁶ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷ gt=ολική χωρητικότητα πλοίου

⁸ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

(α) καταλαμβάνει την έβδομη θέση παγκοσμίως, με συνολικό αριθμό πλοίων υπό Ελληνική σημαία, 1.455, και συνολική χωρητικότητα 32.048.052gt και για πλοία άνω των 100gt)¹¹.

(β) Τα στοιχεία του 2006, καταδεικνύουν ότι η Ελλάδα αποτελούσε την πρώτη ναυτική δύναμη στην Ευρώπη Ε.Ε.-25, με κριτήριο την χωρητικότητα, θέση που αντιστοιχεί στο 24% του συνόλου της χωρητικότητας του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

(γ) Για το 2007, ο Ελληνόκτητος εμπορικός στόλος διέθετε 3.699 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 129.765.470gt και με μεταφορική ικανότητα ίση με 218.229.552dwt¹².

(δ) Η Ελλάδα κατέχει σημαντική θέση στην πλοιοκτητική κοινότητα παγκοσμίως, διότι ελέγχει το 14% της παγκόσμιας χωρητικότητας (gt), και το 16,5% της μεταφορικής ικανότητας (dwt) παγκοσμίως¹³.

Τελευταία στοιχεία και για το έτος 2014¹⁴, δηλώνουν ότι ο αριθμός των πλοίων ελληνικών συμφερόντων είναι ίσος με 4.057, συνολικής χωρητικότητας 314,4 εκατ. τόνων. Τα στοιχεία έχουν ληφθεί από την εφημερίδα www.iefimerida.gr-02.04.2015 (πηγή: Lloyd's Register-fairplay and Committee). Παρατηρείται αύξηση στον αριθμό των πλοίων ίσος με 156 σε σχέση με το προηγούμενο έτος 2013, οπότε και παρουσιάζεται και αύξηση στη συνολική χωρητικότητα κατά 2,36 εκατ. τόνους¹⁵.

Η Ελλάδα διατηρεί σταθερή και συνεχή παρουσία στις θάλασσες από αρχαιοτάτων χρόνων. Η συνδρομή της στην ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας είναι εξέχουσα, διότι διαθέτει σημαντικά μεγάλο αριθμό πλοίων διαφόρων κατηγοριών, τα οποία είτε είναι ελληνόκτητα, είτε φέρουν την Ελληνική σημαία.

Συμμετέχει ενεργά σε όλους τους Διεθνείς Οργανισμούς που δραστηριοποιούνται σε θέματα που αφορούν τη ναυτιλία και τη θάλασσα και εφαρμόζει και υλοποιεί την

¹¹ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹² link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴ Link:<http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-el...>,[πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁵link:<http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-el...>,[πρόσβαση 25-06-2015]

πλειονότητα των διεθνών συμβάσεων που σχετίζονται με τη ναυτιλία, τη θάλασσα και τους ωκεανούς. Σέβεται και τηρεί κατά συνέπεια το διεθνές ναυτικό δίκαιο, διότι η ναυτιλία θεωρείται κατ' εξοχήν διεθνής δραστηριότητα. Προς τούτο απαιτεί και να έχουν δημιουργηθεί και τηρούνται διεθνείς κανόνες δικαίου με παγκόσμια αναγνώριση και ομοιόμορφη εφαρμογή¹⁶.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις αναφορικά με τη ναυτιλία, τη θάλασσα και τους ωκεανούς, που έχει επικυρώσει με νόμο και έχουν ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία, είναι οι κάτωθι:

1. Διεθνής Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS, 1982)¹⁷.
2. Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (Maritime Labour Convention, 2006 - MLC, 2006)¹⁸.
3. Σύμβαση No.180 - Για τις Ωρες Εργασίας των Ναυτικών και Επάνδρωση των Πλοίων (Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ship Convention, 1996 -No. C180). Η Σύμβαση αυτή αυτόματα καταργήθηκε στις 4 Ιανουαρίου 2013 διότι επικυρώθηκε η νεότερη Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία το 2006¹⁹.
4. Πρωτόκολλο No.147 για τα Εμπορικά Πλοία – Ελάχιστες Προδιαγραφές (Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 -No. P147)²⁰.

¹⁶ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁷ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁸link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁹link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

²⁰link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ-ΙΛΟ

2.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ-INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION-ILO²¹

2.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ) - International Labour Organization (ILO), ιδρύθηκε το 1919 (11 Απριλίου 1919) στη Γενεύη. Ιδρύθηκε μέσα στα πλαίσια της Συνθήκης των Βερσαλλιών^{22,23}, με την οποία τερματίστηκε ο Πρώτος Παγκόσμιος Πόλεμος²⁴. Η Συνθήκη των Βερσαλλιών, υπεγράφη στα πλαίσια του Συνεδρίου της Ειρήνης (ή Διάσκεψη Ειρήνης) στο Παρίσι, όπου στις 28 Ιουνίου 1919, η Γερμανική Αυτοκρατορία συνθηκολόγησε με ειρήνη με τους Συμμάχους της Αντάντ, δηλαδή με τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, τη Μεγάλη Βρετανία και τη Γαλλία²⁵.

Η ΔΟΕ προέκυψε μέσα από τις καταστατικές, ιδρυτικές και κατευθυντήριες αρχές της Συνθήκης των Βερσαλλιών και τα σχετικά άρθρα της οποίας αναφέρονται στη ΔΟΕ, είναι τα άρθρα 387-427 του ΜΕΡΟΥΣ XIII της Συνθήκης, για να προάγει την πεποίθηση ότι μια διεθνής και διαρκής ειρήνη μεταξύ των λαών μπορεί να πραγματοποιηθεί, μόνο όταν στηρίζεται σε αρχές της κοινωνικής δικαιοσύνης²⁶.

²¹ link:<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

²² Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

²³ link:<http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf>, [πρόσβαση 25-06-2015], σελ. 27-42

²⁴ link:<http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

²⁵ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ, ΙΝΣΤΙΤΟΥΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑΣ ΥΠΟΛΟΓΙΣΤΩΝ ΚΑΙ ΕΚΔΟΣΕΩΝ ‘ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ’, (2012), *ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΝΕΟΤΕΡΟΥ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΓΧΡΟΝΟΥ ΚΟΣΜΟΥ (από το 1815 έως σήμερα)*, Αθήνα: ΙΤΥΕ-ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ, σελ.85-88.

²⁶ link:<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

Στην εισαγωγή του Μέρους XIII- Τμήμα I (“Οργανισμός Εργασίας”) της Συνθήκης των Βερσαλλιών (1919)²⁷, δηλώνεται ρητά και κατηγορηματικά ότι μέσα στα πλαίσια της Κοινωνίας των Εθνών, η διεθνής ειρήνη εδραιώνεται μόνο μέσα από την κοινωνική δικαιοσύνη. Επίσης, δηλώνεται ότι όπου σε υφιστάμενες συνθήκες εργασίας επικρατεί αδικία, δυσκολία και στέρηση στοιχειωδών εφοδίων για τη διαβίωση κοινωνικών ομάδων, ικανών να δημιουργήσουν καταστάσεις ανέχειας, διακυβεύεται και κινδυνεύει η ειρήνη και η αρμονική συνύπαρξη του συνόλου της κοινωνίας. Για αυτό άμεσα απαιτούνται να ληφθούν μέτρα βελτίωσης για το ωράριο εργασίας των εργαζομένων, με καθορισμό του μέγιστου αριθμού ωρών απασχόλησης ανά ημέρα και στο σύνολο της εβδομάδας, δημιουργία κανονισμού εργασίας, μέτρα για την πρόληψη της ανεργίας, προμήθεια επαρκούς αμοιβής για τη διαβίωση των εργαζομένων, την προστασία των εργαζομένων και την παροχή περίθαλψης από ασθένειες και ατυχήματα που προέρχονται από την εργασία τους, την προστασία των ανηλίκων, των νέων ανθρώπων και των γυναικών, την προστασία των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες, την προστασία των δικαιωμάτων των εργαζομένων όταν απασχολούνται σε χώρες άλλες από τη χώρα καταγωγής τους, τη δημιουργία και οργάνωση επαγγελματικής και τεχνικής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης των εργαζομένων, καθώς και σειρά άλλων μέτρων²⁸.

Η εισαγωγή του Δέκατου Τρίτου Μέρους (Μέρος XIII) της Συνθήκης, καταλήγει ρητά και σαφώς, ότι αν τα έθνη αποτύχουν να υιοθετήσουν ανθρώπινες συνθήκες εργασίας, τούτο αποτελεί ουσιαστικό εμπόδιο στα άλλα έθνη και κράτη, τα οποία επιθυμούν να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας στην επικράτειά τους.

Καταλήγοντας, τα έθνη που υπογράφουν τη Συνθήκη των Βερσαλλιών, κινούμενα από αισθήματα δικαιοσύνης και ανθρωπισμού, καθώς και από την επιθυμία τους να διασφαλίσουν μόνιμα την παγκόσμια ειρήνη, συμφωνούν στα κάτωθι, μεταξύ άλλων δε στη δημιουργία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας - International Labour Organization (ILO)²⁹.

²⁷ link:<http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

²⁸link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

²⁹link:<http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

Η εισαγωγή του Άρθρου 387³⁰, του Κεφαλαίου I, αναγγέλλει τη δημιουργία του διεθνούς οργανισμού για την εργασία με μόνιμο χαρακτήρα και σκοπό την εδραίωση και την προώθηση των στόχων που τέθηκαν στο Προοίμιο του Μέρους Τρίτου του κειμένου της Συνθήκης.

2.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΔΟΕ^{31,32}

Ο πρωταρχικός στόχος της ΔΟΕ είναι να συμβάλλει στη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης, στην αύξηση των δυνατοτήτων και ευκαιριών στην απασχόληση, καθώς και στην προαγωγή και ανάπτυξη των θεμελιωδών δικαιωμάτων του ανθρώπου.

Στο Καταστατικό του Οργανισμού και στο Προοίμιο του (ΜΕΡΟΣ XIII-ΤΜΗΜΑ I), δηλώνεται ότι τα κράτη-μέλη της Κοινωνίας των Εθνών (συμβαλλόμενα μέρη) κινήθηκαν προς την κατεύθυνση της ίδρυσης του Οργανισμού από συναισθήματα ανθρωπισμού και δικαιοσύνης, αλλά και της επιθυμίας τους να διασφαλίσουν μόνιμη ειρήνη παγκοσμίως³³. Τα πρώτα κράτη-μέλη τη ΔΟΕ, ήταν και τα μέλη της Κοινωνίας των Εθνών που υπέγραψαν τη Συνθήκη των Βερσαλλιών (28 Ιουνίου 1919). Η Ελλάδα ήταν ένα από τα ιδρυτικά κράτη-μέλη της και παραμένει ενεργό μέλος της μέχρι σήμερα³⁴.

Η ΔΟΕ (11 Απριλίου 1919), είναι ιδιότυπος Διεθνής Οργανισμός, διότι οι αντιπρόσωποι των εργαζομένων και των εργοδοτών έχουν την ίδια ψήφο με τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών που συμμετέχουν σε αυτόν και διαμορφώνουν από κοινού τις πολιτικές και στρατηγικές που θα εφαρμοσθούν σε θέματα εργασίας, απασχόλησης, ασφάλειας στην εργασία, κ.λπ.³⁵.

³⁰ link:<http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³¹ link:<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³²link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³³ link:<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³⁴ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

³⁵ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας διαθέτει έως και σήμερα συνολικό αριθμό κρατών-μελών ίσο με 186³⁶, ενώ 398 κράτη έχουν υιοθετήσει τις αρχές που προσβέπει η ΔΟΕ³⁷. Γενικός Διευθυντής της από τον Οκτώβριο του 2012 είναι ο Βρετανός Guy Ryder, ο οποίος εξελέγη το Μάιο του 2012 σαν ο δέκατος Γενικός Διευθυντής του Οργανισμού, με πενταετή θητεία.

Τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ, ισούται σε αριθμό με τα κράτη-μέλη του ΟΗΕ, διότι το Καταστατικό Ίδρυσης του ΟΗΕ, ορίζει ότι όλα τα κράτη-μέλη του γίνονται και μέλη της ΔΟΕ.

2.2.1. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ορίζεται σαφώς μέσα από το ΜΕΡΟΣ ΧΙΙΙ-ΤΜΗΜΑ Ι - Άρθρα 387 έως 427 της Συνθήκης των Βερσαλλιών, όπως αυτά παρουσιάζονται παρακάτω^{38,39}.

ΜΕΡΟΣ ΧΙΙΙ - ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι – ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το Άρθρο 387 αναφέρεται στη δημιουργία του Οργανισμού, για να προωθήσει τους στόχους που τέθηκαν στο Προοίμιο του Δέκατου Τρίτου Μέρους-ΜΕΡΟΣ ΧΙΙΙ⁴⁰.

Τα Ίδρυτικά μέλη της ΚτΕ, αποτελούν και τα Ίδρυτικά Μέλη της ΔΟΕ, ενώ όσα κράτη γίνονται μέλη της Κοινωνίας των Εθνών, θα αποτελούν ταυτόχρονα και μέλη της ΔΟΕ.

Το Άρθρο 388, αναφέρεται στον τρόπο λειτουργίας της ΔΟΕ, όπου ορίζει ότι ο Οργανισμός απαρτίζεται από:

- (1) Τη Γενική Συνδιάσκεψη των Αντιπροσώπων των κρατών-μελών της και**
- (2) Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, το οποίο διοικείται από ένα Ελεγκτικό Σώμα, το Διοικητικό Συμβούλιο, όπως προσδιορίζεται στο Άρθρο 393 του Καταστατικού.**

³⁶ link:<http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:1:0::NO:::>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³⁷ link: <http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:1:0::NO:::>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³⁸ link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

³⁹ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *Ι. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, ΙΙ. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

⁴⁰ link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

Στο Άρθρο 389, καθορίζεται λεπτομερώς ο τρόπος οργάνωσης και λειτουργίας της Γενικής Διάσκεψης των Αντιπροσώπων του Οργανισμού.

Παρουσιάζεται η λειτουργία της Γενικής Διάσκεψης των Αντιπροσώπων των κρατών-μελών, η οποία συνέρχεται τουλάχιστον μία φορά το έτος καθώς και ενδιάμεσα στο έτος, ανάλογα με το αντικείμενο συζήτησης και αν οι περιστάσεις το απαιτούν.

Στη Γενική Συνδιάσκεψη των Αντιπροσώπων, συμμετέχουν όλα τα κράτη-μέλη με αντιπροσωπεία τεσσάρων (4) μελών της, η οποία αποτελείται από δύο (2) μέλη της Κυβέρνησης του κράτους-μέλους και από δύο (2) άλλα μέλη που προέρχονται από Ομοσπονδίες και Οργανώσεις που εκπροσωπούν τους εργοδότες και τους εργαζομένους αντίστοιχα. Επίσης, κάθε Εθνική Αντιπροσωπεία κράτους-μέλους μπορεί να συνοδεύεται από συμβούλους, οι οποίοι δε θα ξεπερνούν τον αριθμό των δύο (2) ατόμων για κάθε θέμα της ημερήσιας διάταξης της Γενικής Διάσκεψης των Αντιπροσώπων. Αν θέμα της ημερήσιας διάταξης αναφέρεται σε εργασιακά θέματα για τις γυναίκες, ένας τουλάχιστον σύμβουλος της Εθνικής Αντιπροσωπείας θα είναι γυναίκα.

Κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, μπορούν να ορίζει σα συμβούλους του στη Γενική Συνδιάσκεψη μη κυβερνητικά στελέχη, σε συμφωνία και από κοινού της κυβέρνησης και των βιομηχανικών ομοσπονδιών ή οργανώσεων. Οι σύμβουλοι δύναται να έχουν το λόγο στη Διάσκεψη αν η εθνική αντιπροσωπεία υποβάλλει αίτημα προς τούτο και κατόπιν ειδικής άδειας από τον Πρόεδρο της Γενικής Διάσκεψης. Οι σύμβουλοι δε διαθέτουν δικαίωμα ψήφου. Δίνεται η δυνατότητα σε σύμβουλο της κάθε εθνικής αντιπροσωπείας να μιλήσει και να ψηφίσει, αν και μόνο η εθνική αντιπροσωπεία στη Γενική Συνδιάσκεψη υποβάλλει γραπτώς αίτημα στον Πρόεδρο της, ορίζοντας το σύμβουλο σαν βοηθό της.

Τα ονόματα των εκπροσώπων (και των συμβούλων, αν ορίζονται) του κάθε κράτους-μέλους στη Γενική Συνδιάσκεψη ανακοινώνονται επισήμως στη ΔΟΕ από την κυβέρνηση κάθε κράτους-μέλους. Τα διαπιστευτήρια των αντιπροσώπων κάθε κράτους-μέλους, όπως και των συμβούλων τους, υπόκεινται σε αυστηρό έλεγχο από τη Γενική Συνδιάσκεψη, ενώ με τα 2/3 των συνολικών ψήφων της Γενικής Διάσκεψης, δύναται να τους αρνηθεί η συμμετοχή σε αυτή, αν δεν έχουν διορισθεί ως το σχετικό άρθρο ορίζει.

Το Άρθρο 390, καθορίζει τους όρους που διέπουν τη συμμετοχή της κάθε εθνικής αντιπροσωπείας στη Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ. Έτσι, κάθε μέλος ξεχωριστά της εθνικής αντιπροσωπείας, δύναται να ψηφίζει με μία ψήφο για κάθε θέμα της ημερήσιας διάταξης.

Σε περίπτωση που κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, αποτύχει να ορίσει έναν από τους δύο μη κυβερνητικούς εκπροσώπους της στην εθνική του αντιπροσωπεία στη Γενική Συνδιάσκεψη, τότε το δεύτερο από τα μη κυβερνητικά στελέχη, μπορεί να ορισθεί να εκπροσωπήσει και να μιλήσει για το μέρος της εθνικής αντιπροσωπείας που δεν εκπροσωπείται, αλλά χωρίς το δικαίωμα ψήφου στη Γενική Συνδιάσκεψη.

Σε συμφωνία με το Άρθρο 389, η Γενική Συνδιάσκεψη μπορεί να αρνηθεί την είσοδο σε εθνική αντιπροσωπεία κράτους-μέλους της ΔΟΕ, αν δεν έχουν τηρηθεί οι όροι του Άρθρου 389, και να θεωρήσει ότι η εθνική αντιπροσωπεία δεν εξουσιοδοτείται και επιτρέπεται να συμμετέχει.

Το Άρθρο 391, δηλώνει ότι η Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ, θα συνέρχεται όπου και η Διάσκεψη της Κοινωνία των Εθνών, ή και σε οποιοδήποτε άλλο μέρος ορισθεί από τη Γενική Συνδιάσκεψη από προηγούμενη συνάντηση και με τη ψήφο των 2/3 του συνόλου των παρόντων εκπροσώπων των εθνικών αντιπροσωπειών.

Στο Άρθρο 392, δηλώνεται ρητά ότι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ιδρύεται στη θέση της Κοινωνίας των Εθνών και σε συστατικό στοιχείο του Οργανισμού της Κοινωνίας.

Το Άρθρο 393 προσδιορίζει τη σύσταση και οργάνωση της διοικητικής λειτουργίας της ΔΟΕ.

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας, διοικείται από ένα Ελεγκτικό Σώμα, το Διοικητικό Συμβούλιο που απαριθμείται από είκοσι τέσσερις (24) εκπροσώπους, διορισμένους σύμφωνα με τα παρακάτω κριτήρια:

(α) Δώδεκα (12) αντιπροσώπους που εκπροσωπούν τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών της.

(β) Έξι (6) άτομα εκλεγμένα από τις αντιπροσωπείες που μετέχουν στη Γενική Συνδιάσκεψη και που εκπροσωπούν τους εργοδότες.

(γ) Έξι (6) άτομα εκλεγμένα από τις αντιπροσωπείες που μετέχουν στη Γενική Συνδιάσκεψη και εκπροσωπούν τους εργαζομένους.

Από τους δώδεκα (12) εκπροσώπους των κυβερνήσεων, ως ορίζεται στο εδάφιο α, οκτώ (8) από αυτούς τους εκπροσώπους θα ορίζονται από τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ, που διαθέτουν υπεροχή στη βιομηχανία, ενώ τα υπόλοιπα τέσσερα (4) μέλη θα εκπροσωπούν τα υπόλοιπα άλλα κράτη-μέλη της ΔΟΕ. Ποια κράτη-μέλη θεωρούνται ανεπτυγμένα βιομηχανικά, τούτο θα τίθενται σα θέμα στο Συμβούλιο της Κοινωνίας των Εθνών και εκείνη θα αποφασίζει.

Η διάρκεια της θητείας των μελών του Διοικητικού Συμβουλίου θα είναι τριετής. Η διαδικασία αντικατάστασης και αναπλήρωσης των μελών του, θα ορίζεται από αυτό, αφού εγκριθεί από τη Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ. Το Διοικητικό Συμβούλιο εκλέγει μεταξύ των μελών του τον Πρόεδρό του και καθορίζει το ίδιο τον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του καθώς και το χρόνο των συναντήσεών του. Ειδική συνέλευση θα πραγματοποιείται μόνο με έγγραφη αίτηση από τουλάχιστον δέκα (10) μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

Το Άρθρο 394, αναφέρεται στο Διευθυντή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, ο οποίος θα προτείνεται και ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο, θα υπόκεινται στις αρχές και σκοπούς του Διοικητικού Συμβουλίου, θα είναι υπεύθυνος για τη συνεπή και εύρυθμη λειτουργία της ΔΟΕ, καθώς και θα διαθέτει και άλλα καθήκοντα και ευθύνες. Ο Γενικός Διευθυντής ή ο βοηθός του θα συμμετέχει σε όλες τις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου.

Στο Άρθρο 395, ορίζεται ότι το λοιπό διοικητικό και μη προσωπικό της ΔΟΕ, θα διορίζεται από το Γενικό Διευθυντή της, και το οποίο θα προέρχεται με καταγωγή από τα κράτη-μέλη του Οργανισμού. Επίσης στο προσωπικό θα συμμετέχει και ικανοποιητικός αριθμός γυναικών.

Το Άρθρο 396, καθορίζει τη λειτουργία του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, η οποία θα είναι η συλλογή και διανομή και διάχυση πληροφοριών σε θέματα που σχετίζονται με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας σε διεθνές επίπεδο. Ειδικότερα, το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, θα εξετάζει τα θέματα πριν παρουσιασθούν στην ημερήσια διάταξη της Γενικής

Διάσκεψης, με την προοπτική να δημιουργηθούν Διεθνείς Συνθήκες και Συμφωνίες πάνω στα σχετικά θέματα. Επίσης, το Γραφείο διεξάγει έρευνες και μελέτες σε θέματα εργασίας και άλλα που ορίζει η Γενική Συνδιάσκεψη.

Πιο αναλυτικά, το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, διαθέτει τις παρακάτω αρμοδιότητες:

(α) Να προετοιμάζει την ημερήσια διάταξη των συναντήσεων της Γενικής Διάσκεψης.

(β) Να υλοποιεί τα οριζόμενα στο ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ της Συνθήκης των Βερσαλλιών⁴¹, για την επίλυση διεθνών διαφορών σε θέματα απασχόλησης και εργασίας.

(γ) Να επιμελείται και να εκδίδει στην Αγγλική και στη Γαλλική γλώσσα, όπως και σε άλλες γλώσσες οριζόμενες από τη Γενική Συνδιάσκεψη, περιοδική έκθεση και αναφορά πάνω σε θέματα απασχόλησης και συνθηκών εργασίας διεθνούς ενδιαφέροντος.

(δ) Γενικά και επιπροσθέτως στα ως άνω οριζόμενα εδάφια α έως γ του παρόντος άρθρου, να διαθέτει ισχύς και καθήκοντα όπως η Γενική Συνδιάσκεψη τα ορίζει.

Το Άρθρο 397, ορίζει ότι κυβερνητικές υπηρεσίες των κρατών-μελών της ΔΟΕ που αναφέρονται σε θέματα απασχόλησης και εργασίας, δύναται να επικοινωνούν απευθείας με το Γενικό Διευθυντή της ΔΟΕ και μέσω των αντιπροσώπων τους στο Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Αν κάποια από τα κράτη-μέλη δε διαθέτουν εκπρόσωπο στα ως άνω διοικητικά όργανα της ΔΟΕ, τότε με διορισμένο για το σκοπό εκπρόσωπο, άλλου κράτους-μέλους.

Το Άρθρο 389, δηλώνει ότι το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, ορίζεται υπό το Γενικό Γραμματέα της Κοινωνίας των Εθνών και για οποιοδήποτε θέμα που μπορεί να προσφέρει βοήθεια και γνώμη⁴².

Στο Άρθρο 399, προσδιορίζονται λεπτομέρειες που αφορούν τα έξοδα ταξιδιού και συμμετοχής των εκπροσώπων των κρατών-μελών στη Γενική Συνδιάσκεψη, καθώς και άλλα παρόμοια φύσεως οικονομικά θέματα για τα μέλη-εργαζομένους του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας που συμμετέχουν και αυτά σε συναντήσεις της Γενικής Διάσκεψης.

⁴¹ link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁴² link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

Επιπλέον, ο Διευθυντής της ΔΟΕ, θα είναι ο μόνος αρμόδιος υπεύθυνος προς τον Γενικό Γραμματέα της Κοινωνίας των Εθνών, για τη συνεπή οικονομική διαχείριση των πόρων που διατίθενται προ τη ΔΟΕ, κατά το παρόν άρθρο του Καταστατικού.

Στο ΜΕΡΟΣ XIII – ΚΕΦΑΛΑΙΟ II με τίτλο “ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ”, και στα Άρθρα 400 έως και 420, τα άρθρα της Συνθήκης εξειδικεύονται σε θέματα οργάνωσης και λειτουργίας των διοικητικών οργάνων της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, όπως επίσης και σε θέματα καθορισμού αρμοδιοτήτων του Γενικού Διευθυντή της, των ευθυνών και υποχρεώσεων των εκπροσώπων και των εθνικών αντιπροσωπειών των κρατών-μελών της, στη δημιουργία και λειτουργία του Διοικητικού Δικαστηρίου μέσα στα πλαίσια του Οργανισμού (ΔΟΕ), στις αρμοδιότητες και λειτουργίες της Γενικής Διάσκεψης, καθώς και άλλα παρόμοια θέματα.

Ειδική μνεία θα γίνει στο Άρθρο 405 του Κεφαλαίου II, διότι εξειδικεύεται στον τρόπο λειτουργίας της Γενικής Διάσκεψης και στον τρόπο λήψης των αποφάσεών της.

Στο Άρθρο 405, αναφέρεται ότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται στα πλαίσια μιας συνάντησης της Γενικής Διάσκεψης έγκειται στην αρμοδιότητά της αν οι αποφάσεις αυτές θα λάβουν τη μορφή Σύστασης που θα υποβληθεί σε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, για συγκεκριμένο θέμα, ή θα έχει τη μορφή Διεθνούς Σύμβασης και η οποία υπόκεινται σε διαδικασίες επικύρωσης από όλα τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ⁴³.

Οποιαδήποτε μορφή και αν λάβει μια ληφθείσα απόφαση της ΔΟΕ είτε ως διεθνής Σύμβαση, είτε ως Σύσταση, απαιτείται σύμφωνη απόφαση των 2/3 των παρόντων μελών της συνάντησης της Γενική Συνδιάσκεψης.

Για να συνταχθεί μια Σύσταση προς κράτος-μέλος της ΔΟΕ, ή διεθνής Σύμβαση με γενική ισχύς, η Γενική Συνδιάσκεψη οφείλει να λάβει υπόψη της και τις συνθήκες που υφίστανται σε κάθε κράτος-μέλος, αναφορικά με:

- Ιδιαίτερες κλιματολογικές συνθήκες που επικρατούν στο κράτος-μέλος,
- Συνθήκες και όρους απασχόλησης και εργασίας,

⁴³link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

- Την ανεργία ή και την απασχόληση του εργατικού δυναμικού της ανά κλάδο παραγωγικής δραστηριότητας,
- Την τήρηση των όρων εργασίας και ασφάλειας σε αυτήν,
- Το βαθμό υλοποίησης και εφαρμογής των υφιστάμενων συνθηκών εργασίας στο κράτος-μέλος,
- Ειδικές άλλες συνθήκες που επικρατούν και δυσχεραίνουν την ομαλή εφαρμογή των ήδη συμφωνηθέντων όρων εργασίας,
- Το αν οι υφιστάμενες συνθήκες εργασίας στο κράτος-μέλος, διαφοροποιούνται και σε ποιο βαθμό σε σχέση με τις διεθνώς και γενικά οριζόμενες και συμφωνηθέντες συνθήκες και για τις οποίες οφείλει το εν λόγω κράτος να τροποποιήσει και αλλάξει.

Αντίγραφο της Σύστασης ή του Σχεδίου Σύμβασης προσυπογράφεται από τον Πρόεδρο της Γενικής Διάσκεψης, καθώς και το Διευθυντή της ΔΟΕ, το οποίο και διαβιβάζεται επίσημα στο Γενικό Γραμματέα της Κοινωνίας των Εθνών. Ο Γενικός Γραμματέας της ΚτΕ, θα διαβιβάσει επικυρωμένο αντίγραφο της Σύστασης ή της Σύμβασης σε κάθε κράτος-μέλος.

Κάθε κράτος-μέλος υποχρεούται μέσα σε διάστημα έως ενός έτους από το πέρας της συνάντησης της Γενικής Διάσκεψης και λαμβάνοντας υπόψη τυχόν ιδιαίτερες συνθήκες που διαθέτει, να μεταφέρει τη Σύσταση ή τη Σύμβαση προς ενσωμάτωσή τους στην εθνική τους νομοθεσία και προς επικύρωση και ψήφιση του σχετικού νόμου. Το διάστημα που ορίζεται για να ολοκληρωθούν οι σχετικές νομικές διαδικασίες στην εθνική νομοθεσία κάθε κράτους-μέλους δεν πρέπει να υπερβαίνει του δέκα οκτώ (18) μήνες από τη λήξη της συνάντησης της Γενικής Διάσκεψης.

Αν πρόκειται για Σύσταση η οποία ενσωματώθηκε στο εθνικό νομοθετικό πλαίσιο, τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ προς τα οποία κατευθύνονταν η Σύσταση, ενημερώνουν το Γενικό Γραμματέα για τη νομοθετική πράξη που υλοποίησαν.

Αν δε, πρόκειται για το Σχέδιο Σύμβασης, πάλι το κάθε κράτος-μέλος ενημερώνει το Γενικό Γραμματέα για το αν η Σύμβαση επικυρώθηκε, καταθέτει τη σχετική επικύρωση

(νομικό κείμενο) στο Γενικό Γραμματέα και ενημερώνει για τα μέτρα που υλοποιούν την ενσωμάτωση της Σύμβασης στο εσωτερικό του κράτους-μέλους.

Αν για κάποιο λόγο η Σύσταση ή η Σύμβαση αποτύχει να επικυρωθεί και να ενσωματωθεί στην εθνική νομοθεσία του κάθε κράτους-μέλους μέσα στο οριζόμενο χρονικό διάστημα, καμία άλλη ενέργεια δεν γίνεται προς το συγκεκριμένο κράτος-μέλος από τη ΔΟΕ και καμία άλλη υποχρέωση δε φέρει το κάθε κράτος-μέλος.

Στην περίπτωση των Ομοσπονδιακών Κρατών που συμμετέχουν ως μέλη στη ΔΟΕ και τα οποία υπόκεινται σε περιορισμούς ως προς τη συμμετοχή τους σε συνεδριάσεις ή και συμβάσεις εργασίας, η επικύρωση μιας διεθνούς Σύμβασης για την εργασία, υπόκεινται στους εσωτερικούς νομοθετικούς κανονισμούς του συγκεκριμένου κράτους-μέλους, ώστε αυτή να αντιμετωπισθεί μόνο ως Σύσταση και όχι ως διεθνής Σύμβαση. Με αυτή την έννοια οι όροι του παρόντος άρθρου ισχύουν όπως στην περίπτωση της Σύστασης.

Το παρόν Άρθρο ερμηνεύεται σε συνδυασμό με την αρχή ότι σε κανένα κράτος-μέλος δεν θα ζητηθεί να μειώσει τα μέτρα προστασίας προς τους εργαζόμενους του, με βάση την υφιστάμενη εθνική νομοθεσία και σε συνδυασμό με την ενσωμάτωση, εφαρμογή και υλοποίηση της οποιασδήποτε Σύστασης ή της Σύμβασης εργασίας της ΔΟΕ.

Το Άρθρο 417, του Κεφαλαίου ΙΕ, συμπληρώνει το Άρθρο 405, δηλώνοντας ότι αν κράτος-μέλος της ΔΟΕ αποτύχει να πράξει οποιαδήποτε ενέργεια του Άρθρου 405, τότε κάθε άλλο κράτος-μέλος δύναται να αναφερθεί στο μόνιμο Διεθνές Δικαστήριο για τη μη τήρηση των όρων του Άρθρου 405.

Το ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ-ΑΞΙΩΣΕΙΣ της Συνθήκης των Βερσαλλιών και στα Άρθρα 421 έως και 423, αναφέρεται σε διαδικαστικά ζητήματα, όπως τροποποιήσεις του ΜΕΡΟΥΣ ΧΙΙΙ της Συνθήκης των Βερσαλλιών, και σε θέματα επίλυσης διαφορών.

Στο ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙV - ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ, και στα Άρθρα 424, 425 και 426, ορίζονται οι διαδικασίες μετάβασης και προσαρμογής στην παρούσα Συνθήκη από τα κράτη-μέλη της.

Στο Άρθρο 424, δηλώνεται ότι η πρώτη Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ θα πραγματοποιηθεί τον Οκτώβριο του 1919.

Το ΜΕΡΟΣ XIII της Συνθήκης των Βερσαλλιών, κλείνει με το ΤΜΗΜΑ II – ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ, όπου στο ακροτελεύτιο Άρθρο του 427, δηλώνεται για άλλη μία φορά, ότι τα συμβαλλόμενα μέρη της αναγνωρίζουν ότι η φυσική κατάσταση, οι συνθήκες διαβίωσης, τα ηθικά και πνευματικά θέματα που αφορούν τους βιομηχανικούς εργάτες, κατέχουν θέση υψίστης προτεραιότητας για κάθε κράτος-μέλος της, και προς τούτη την κατεύθυνση δημιουργούν εννέα (9) ειδικές και επείγουσες αρχές, οι οποίες παρατίθενται:

- Αρχή Πρώτη: Η εργασία δε δύναται να θεωρείται μόνο σαν αγαθό ή ως προϊόν εμπορίου.
- Αρχή Δεύτερη: Το δικαίωμα του συνεταιρίζεσθαι κατοχυρώνεται νομικά, τόσο για τους εργαζομένους, όσο και για τους εργοδότες.
- Αρχή Τρίτη: Η αμοιβή του εργαζομένου με μισθό ικανό να διατηρεί αξιοπρεπείς συνθήκες διαβίωσης σε συνδυασμό με τις τοπικές υφιστάμενες συνθήκες σε κάθε κράτος-μέλος και στη συγκεκριμένη χρονική στιγμή.
- Αρχή Τέταρτη: Η υιοθέτηση οκτάωρης καθημερινής απασχόλησης ή αλλιώς η υιοθέτηση εργασίας σαράντα ωρών την εβδομάδα.
- Αρχή Πέμπτη: Η υιοθέτηση και κατοχύρωση εβδομαδιαίας αργίας του εργαζομένου για τουλάχιστον μία ημέρα, η οποία να περιλαμβάνει την ημέρα της Κυριακής, αν τούτο είναι εφικτό.
- Αρχή Έκτη: Η απαγόρευση της παιδικής εργασίας και η επιβολή περιορισμών στην απασχόληση της νεανικής εργασίας, ώστε να μπορούν να συνεχίσουν την εκπαίδευσή τους και να διασφαλίσουν την ομαλή φυσική τους ανάπτυξη.
- Αρχή Έβδομη: Η αρχή της ισότητας ανδρών και γυναικών στην ανταμοιβή της εργασίας τους για τις ίδιες συνθήκες εργασίας, κατά την οποία οφείλεται να ανταμείβονται και με ίση αξία εργασίας.
- Αρχή Όγδοη: Η αρχή της ισότητας απέναντι στο νόμο, όπως έχει προσδιοριστεί σε κάθε κράτος για τους εργαζομένους, ισχύει για όλους του εργαζομένους που διαμένουν στη χώρα και αφορά ίσα μεταχείριση και εργασιακά δικαιώματα, αλλά και οικονομικές απολαβές από την εργασία τους.

- Αρχή Ένατη: Κάθε κράτος-μέλος οφείλει να δημιουργήσει σύστημα επιθεώρησης της εργασίας, στο οποίο οι γυναίκες θα συμμετέχουν ενεργά. Η εφαρμογή του συστήματος επιθεώρησης θα διασφαλίζει την τήρηση των νόμων και κανονισμών για την προστασία και ασφάλεια των εργαζομένων.

Καταλήγοντας το σχετικό άρθρο 427, δηλώνει ότι αν και οι παραπάνω αρχές ίσως είναι ελλιπείς ή ημιτελείς, τα συμβαλλόμενα μέρη θεωρούν ότι έχουν ενσωματωθεί στις αρχές που πρεσβεύει η Κοινωνία των Εθνών, και προς τούτο, αν υιοθετηθούν από τις βιομηχανικές κοινότητες της ΚτΕ, οφείλουν να διασφαλίσουν αυτές τις αρχές με πρακτικές και με επαρκές και ικανοποιητικό σύστημα ελέγχου και επιθεώρησης, το οποίο θα αποφέρει μακροχρόνια αποτελέσματα και πλεονεκτήματα στους εργαζομένους, σε κάθε επίπεδο, εθνικό αλλά και παγκοσμίως⁴⁴.

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ιδρύθηκε από το ΜΕΡΟΣ XIII-ΤΜΗΜΑ Ι - Άρθρα 387 έως 427 της Συνθήκης των Βερσαλλιών, οπότε η συγκεκριμένη συνθήκη αποτελεί την Ιδρυτική Συνθήκη της ΔΟΕ.

Το Καταστατικό της ΔΟΕ δημιουργήθηκε το 1919 με την Ιδρυτική της Συνθήκη, τροποποιήθηκε με το Καταστατικό Τροποποίησης το 1922 και το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 4 Ιουνίου 1934. Ακολούθησε η Τροποποίηση του Καταστατικού το 1945 που τέθηκε σε ισχύ στις 26 Σεπτεμβρίου 1946. Η επόμενη τροποποίηση έγινε το 1946, που τέθηκε σε ισχύ στις 20 Απριλίου 1948. Η Τροποποίηση του 1953, εφαρμόστηκε στις 20 Μαΐου 1954, ενώ ακολούθησε η επόμενη Τροποποίηση του 1962, εφαρμόστηκε στις 22 Μαΐου 1963, ενώ η Τροποποίηση του 1972, τέθηκε σε ισχύ την 1^η Νοεμβρίου 1974⁴⁵.

Στη Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας και κατά την εικοστή έκτη (26) Σύνοδο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, στις 10 Μαΐου 1944⁴⁶, αναφέρονται όλες οι παραπάνω Τροποποιήσεις του Καταστατικού της ΔΟΕ.

⁴⁴ link: <http://www.firstworldwar.com/source/versailles387-399.html>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁴⁵ link: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁴⁶ link: http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

2.2.2. Μέλη της ΔΟΕ είναι τα Κράτη-Μέλη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών πλέον (βλ. Κοινωνία των Εθνών) και απαριθμούν σήμερα 186 μέλη⁴⁷.

Στο Άρθρο 1 του Καταστατικού Ίδρυσης (παράγραφος 2), ορίζεται ότι μέλη της ΔΟΕ θα είναι τα κράτη που αποτελούσαν μέλη του Οργανισμού κατά την 1^η Νοεμβρίου 1945.

Άλλα κράτη μπορούν να ενταχθούν στη ΔΟΕ και να γίνουν μέλη του Οργανισμού, αρκεί να πληρούν τις προϋποθέσεις των παραγράφων 3 και 4 του παρόντος Άρθρου.

Αναλυτικά, κράτη μπορούν να ενταχθούν ως μέλη στη ΔΟΕ, αν ισχύουν οι παρακάτω προϋποθέσεις για αυτά:

(α) Ίδρυτικό κράτος-μέλος του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, καθώς και κάθε άλλο κράτος για το οποίο έχει γίνει δεκτή η ιδιότητα μέλους του στον ΟΗΕ, με βάση Απόφαση της Γενικής Συνέλευσης του ΟΗΕ, αρκεί να υποβάλλει επίσημο αίτηση υποδοχής του στο Γενικό Διευθυντή της ΔΟΕ, δεχόμενο τις υποχρεώσεις του Καταστατικού του Οργανισμού (Καταστατικό, Άρθρο 1, παράγρ. 3)⁴⁸.

(β) Η Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ μπορεί να δεχτεί κράτη ως μέλη του Οργανισμού με ψηφοφορία και πλειοψηφία των 2/3 των παρόντων εκπροσώπων στη Διάσκεψη συμπεριλαμβανομένων των 2/3 των μελών των εθνικών αντιπροσωπειών που παρίστανται και ψηφίζουν. Η εισδοχή νέου μέλους στη ΔΟΕ, θα εφαρμοσθεί αφού αιτηθεί το ενδιαφερόμενο υποψήφιο κράτος επίσημο έγγραφο αποδοχής των υποχρεώσεων που απορρέουν από το Καταστατικό της ΔΟΕ, προς το Γενικό Διευθυντή του Οργανισμού (Καταστατικό, Άρθρο 1, παράγρ. 4)⁴⁹.

Όμοια, στο ίδιο Άρθρο 1, ορίζεται η διαδικασία αποχώρησης κράτους-μέλους από τη ΔΟΕ. Στην αντίστοιχη παράγραφο 5, ορίζεται ότι οποιοδήποτε κράτος-μέλος μπορεί να

⁴⁷link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁴⁸link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁴⁹link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

αποχωρήσει από τον Οργανισμό, αφού προηγουμένως ενημερώσει εγγράφως το Γενικό Διευθυντή της ΔΟΕ για τις προθέσεις του. Η αποχώρηση του κράτους θα συμβεί με την παρέλευση δύο (2) ετών από την ημερομηνία που υποβλήθηκε το αίτημα αποχώρησης στο Γενικό Διευθυντή, αφού έχει εκπληρώσει όλες τις οικονομικές του υποχρεώσεις που απέρρεαν από τη συμμετοχή του στη ΔΟΕ. Επίσης, οι Συνθήκες και Συμβάσεις που έχει επικυρώσει κατά τον χρόνο παραμονής του στη ΔΟΕ το αποχωρών μέλος, ισχύουν με όλες τις υποχρεώσεις και δεσμεύσεις που απορρέουν από αυτές (Καταστατικό, Άρθρο 1, παράγρ.5) ⁵⁰.

Στο ίδιο Άρθρο, ορίζεται ότι αν αποχωρών κράτος δύναται να υποβάλλει αίτηση επανεισδοχής στη ΔΟΕ, τότε τηρούνται τα όσα αναφέρονται στις παραγράφους 3 και 4 του ίδιου άρθρου (Καταστατικό, Άρθρο 1, παράγρ.6)⁵¹.

Κατά τα λοιπά, στο Άρθρο 2 του Καταστατικού, η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας, θεσμικά λειτουργεί με τρία (3) όργανα (Καταστατικό, Άρθρο 2)⁵²:

(α) Τη Γενική Συνδιάσκεψη,

(β) το Διοικητικό Συμβούλιο και

(γ) το Διεθνές Γραφείο Εργασίας,

ως ορίζονται οργανωτικά στο ΜΕΡΟΣ XIII – ΤΜΗΜΑ II της Συνθήκης των Βερσαλλιών.

Το Καταστατικό της ΔΟΕ, διαθέτει τέσσερα (4) Κεφάλαια, με σαράντα (40) συνολικά Άρθρα, όπου ορίζονται θεσμικά, οργανωτικά, διοικητικά, τεχνικά και άλλα θέματα, καθώς και μεταβατικές ή καταργηθείσες άλλε διατάξεις⁵³.

⁵⁰[link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration), [πρόσβαση 25-06-2015]

⁵¹[link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration), [πρόσβαση 25-06-2015]

⁵²[link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration), [πρόσβαση 25-06-2015]

⁵³[link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration), [πρόσβαση 25-06-2015]

2.2.3. Εκπροσώπηση στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και Θεσμικά Όργανα ΔΟΕ

Η ΔΟΕ είναι ένας **ιδιότυπος Διεθνής Οργανισμός**⁵⁴ και τούτο διότι τα θεσμικά της όργανα διαθέτουν τριμερή σύσταση, δηλαδή απαρτίζονται από εκπροσώπους που προέρχονται, όπως έχει ήδη αναφερθεί, από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών της και από εκπροσώπους που προέρχονται από τις πιο αντιπροσωπευτικές επαγγελματικές εργοδοτικές και εργατικές οργανώσεις και φορείς. Οι εκπρόσωποι των τριών αυτών μερών, συμμετέχουν στις εθνικές αντιπροσωπευτικές των κρατών-μελών και διαθέτουν ίση ψήφο στη Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ⁵⁵. Η ιδιαιτερότητα αυτή δημιουργεί και το ιδιότυπο χαρακτηριστικό της ΔΟΕ, σε σύγκριση με άλλες διεθνείς οργανώσεις. Αποτελεί δε, και εξέχον χαρακτηριστικό, διότι προωθεί με αποτελεσματικό τρόπο τη διεθνή συνεργασία στον κοινωνικό τομέα και ιδιαίτερα σε θέματα απασχόλησης, εργασίας και κοινωνικής δικαιοσύνης⁵⁶.

Η **Γενική Συνδιάσκεψη** αποτελεί το ανώτατο θεσμικό όργανο της ΔΟΕ και συνεδριάζει μόνιμα μία φορά κατ' έτος, στη Γενεύη και τον μήνα Ιούνιο. Συνεδριάζει δε ανάλογα και με την προγραμματισμένη ημερήσια διάταξη που διαμορφώνεται από το Διοικητικό Συμβούλιο. Τα καθήκοντά της είναι να δημιουργεί και καταρτίζει Συστάσεις και Διεθνείς Συμβάσεις, να εγκρίνει το Πρόγραμμα Δράσεων της ΔΟΕ, με διετή διάρκεια, να εγκρίνει τον Προϋπολογισμό της ΔΟΕ⁵⁷.

Συμμετέχουν σε αυτήν όλα τα κράτη-μέλη με τις εθνικές τους αντιπροσωπευτικές που απαρτίζονται από δύο μέλη των κυβερνήσεων των κρατών-μελών, ένα μέλος που

⁵⁴ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

⁵⁵ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

⁵⁶ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.

⁵⁷ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 4-5.

εκπροσωπεί τις πιο αντιπροσωπευτικές εργοδοτικές επαγγελματικές οργανώσεις και ένα μέλος που εκπροσωπεί τις πιο αντιπροσωπευτικές εργατικές οργανώσεις στο κράτος-μέλος.

Μεταξύ των Γενικών Συνδιασκέψεων, το Διοικητικό Συμβούλιο προωθεί τους στόχους και σκοπούς της ΔΟΕ, επιτελώντας έργο σε πολλαπλά ποικίλα πλαίσια συνεργασίας.

Το **Διοικητικό Συμβούλιο** εκλέγεται από τη Γενική Συνδιάσκεψη⁵⁸ και είναι το εκτελεστικό όργανο της ΔΟΕ⁵⁹. Συνεδριάζει τρεις (3) φορές ετησίως και διαθέτει και εκείνο τριμερή σύνθεση. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από πενήντα έξι (56) μέλη, εκ' των οποίων, είκοσι οκτώ (28) είναι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων των κρατών-μελών της ΔΟΕ, δέκα τέσσερα (14) μέλη εκπροσωπούν τις ανά τον κόσμο επαγγελματικές εργοδοτικές οργανώσεις και τέλος δέκα τέσσερα (14) μέλη της προέρχονται ομοίως από τις εργατικές επαγγελματικές οργανώσεις διεθνώς⁶⁰.

Τα καθήκοντά του είναι να συντονίζει στις δράσεις και δραστηριότητες της ΔΟΕ, να παρακολουθεί την υλοποίηση των προγραμμάτων της, να καταρτίζει την ημερήσια διάταξη της Γενικής Συνδιάσκεψης, να συντάσσει τον προϋπολογισμό, να εποπτεύει τη λειτουργία του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, και να διορίζει το Γενικό Διευθυντή της ΔΟΕ⁶¹.

Το **Διεθνές Γραφείο Εργασίας**, εδρεύει στη Γενεύη, όπου είναι και η Μόνιμη Γραμματεία της ΔΟΕ. Στελεχώνεται από τον Γενικό Διευθυντή ορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο⁶², και από το διοικητικό του προσωπικό, διαφόρων ειδικοτήτων που είναι

⁵⁸ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 4-5.

⁵⁹ [link:http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf](http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf), [πρόσβαση 25-06-2015], σελ. 32.

⁶⁰ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 5.

⁶¹ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 4-5.

⁶² [link:http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf](http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf), [πρόσβαση 25-06-2015], σελ. 33-34.

διεθνές και ανεξάρτητο από τις κυβερνήσεις των κρατών-μελών⁶³. Η εσωτερική διάρθρωση του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, περιλαμβάνει τους κάτωθι τρεις (3) τομείς⁶⁴:

- Τεχνικός Τομέας,
- Τομέας Σχέσεων και Συνδιασκέψεων και
- Διοικητικός Τομέας.

Ενδεικτικά, ο Τεχνικός Τομέας υποδιαιρείται σε Γενικές Διευθύνσεις και σε Υπηρεσίες με τα αντικείμενα δράσης, όπως: η Απασχόληση, η Εκπαίδευση, οι Συνθήκες Εργασίας και Περιβάλλοντος, οι Διεθνείς Κανόνες Εργασίας, η Ασφάλεια και Υγιεινή στην Εργασία, κ.λπ.⁶⁵.

2.3. ΕΡΓΟ ΔΟΕ⁶⁶

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας κυρίαρχο στόχο έχει θέσει από την Ιδρυτική της Συνθήκη, να διατηρήσει και διασφαλίσει μόνιμα την παγκόσμια ειρήνη μέσα σε πλαίσια κοινωνικής δικαιοσύνης. Προς αυτή την κατεύθυνση στοχεύει όλες τις δράσεις που αναλαμβάνει σε διεθνές και περιφερειακό-τοπικό επίπεδο (δράσεις ανά περιοχή, ανά χώρα)⁶⁷.

Η ανάγκη για κοινωνική δικαιοσύνη αποτελεί σταθερή και διαρκής αξία και ζητούμενο, όπως ακριβώς και η παγκόσμια ειρήνη. Οι συνθήκες της διεθνούς οικονομίας παρουσιάζουν ραγδαία εξέλιξη τα τελευταία χρόνια, διαμορφώνοντας ένα αλληλοσυνδεδεμένο και αλληλοεξαρτώμενο δίκτυο που επιδρά εκτός από την οικονομία και στην εργασία σε κάθε χώρα. Η ταχεία ανάπτυξη της τεχνολογίας, η κίνηση κεφαλαίου,

⁶³ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 6.

⁶⁴ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 6.

⁶⁵ Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού, σελ. 6.

⁶⁶ link:<http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang-en/index.html#P9-3568>,[πρόσβαση 25-06-2015]

⁶⁷ link:<http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang-en/index.html#P9-3568>,[πρόσβαση 25-06-2015]

εργασίας, αγαθών και προϊόντων, η μετακίνηση ανθρώπινου δυναμικού από χώρα σε χώρα, έχουν δημιουργήσει νέες ευκαιρίες απασχόλησης, καθώς και καινούργια προνόμια, αν και την ίδια στιγμή, εκατομμύρια εργατικού δυναμικού προσπαθεί να αντιμετωπίσει τις νέες παρουσιαζόμενες ευκαιρίες εργασίας και να ανταποκριθεί ανάλογα.

Η διεθνοποίηση της οικονομίας μετέφερε εργατικό δυναμικό και επιχειρήσεις σε νέες θέσεις, προκαλώντας ξαφνική συσσώρευση κεφαλαίου ή μετατόπισή του, δημιουργώντας αστάθεια οικονομική και εργασιακή σε ορισμένες περιοχές. Οι συνθήκες που δημιουργήθηκαν, δυστυχώς και παρά τις αρχικές αισιόδοξες προβλέψεις, δεν οδήγησαν σε περίοδο ευημερίας για το σύνολο του πληθυσμού⁶⁸.

Από τα στοιχεία που παρατίθενται στην ηλεκτρονική διεύθυνση του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας ([link:http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568](http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568)), στατιστικά δεδομένα καταγράφουν ότι το 2001, ο μισός σχεδόν πληθυσμός της γης, επεβίωνε με 2\$ την ημέρα ή και λιγότερο, ενώ 1,1 δις. άνθρωποι ή το 21% του συνολικού πληθυσμού της γης, διαβιούσε με 1\$ ή λιγότερο την ημέρα. Κανένα κράτος δεν έχει μείνει ανεπηρέαστο από τις διεθνείς εξελίξεις, αναφέροντας χαρακτηριστικά ότι σε 20 ανεπτυγμένες χώρες και για το 10% του συνολικά παγκόσμιου πληθυσμού, το επίπεδο διαβίωσης του είχε αγγίξει τα όρια της φτώχειας στα μέσα της δεκαετίας του 1990⁶⁹.

Η ΔΟΕ παρουσιάζει στοιχεία και αναφέρει επίσης, ότι η ανισότητα που έχει δημιουργηθεί μεταξύ των κρατών και μεταξύ των πλουσίων και φτωχών εθνών επίσης έχει αυξηθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια. Στα τέλη της δεκαετίας του 1990, η διαφοροποίηση μεταξύ των πλούσιων και των φτωχών πληθυσμιακά κοινωνικών ομάδων και στο σύνολο του παγκόσμιου πληθυσμού είχε αγγίξει την αναλογία 74 προς 1, σε σύγκριση με το 1960, όπου αναλογία ήταν 30 προς 1⁷⁰.

⁶⁸ [link:http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568](http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568),[πρόσβαση 25-06-2015]

⁶⁹ [link:http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568](http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568),[πρόσβαση 25-06-2015]

⁷⁰ [link:http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568](http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang--en/index.html#P9-3568),[πρόσβαση 25-06-2015]

Η συνεχιζόμενη ανάπτυξη της διεθνούς οικονομίας, με τις ήδη υφιστάμενες συνθήκες που καταγράφονται και έχουν δημιουργηθεί, δεν είναι ούτε η επιθυμητή, ούτε και βιώσιμη. Η ανισότητα (σε οικονομικό κυρίως επίπεδο) οδηγεί σε μείωση και πτώση της ποιότητας της παραγωγής, ενώ δημιουργεί φτώχεια, κοινωνική αστάθεια και ανασφάλεια, ακόμη και σε κοινωνικές διαταραχές. Η διεθνής κοινότητα έχει αναγνωρίσει ήδη την ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση των καταστάσεων που έχουν δημιουργηθεί, με την εδραίωση στοιχειωδών κανόνων που θα παρέχουν και θα διασφαλίζουν τη δίκαιη συμμετοχή όλων των μερών στην ευημερία και αξιοπρεπή διαβίωση⁷¹.

Προς αυτή την κατεύθυνση και εξ' ορισμού, η ΔΟΕ από την ίδρυσή της μέχρι σήμερα διαμορφώνει **Διεθνείς Κανόνες Εργασίας, με τη μορφή Διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων**. Τα συμβαλλόμενα και υπογράφοντα κράτη της Συνθήκης των Βερσαλλιών, ήδη από το 1919, είχαν αναγνωρίσει και προσδιορίσει ότι η διεθνής οικονομία χρειάζεται κοινούς και συγκεκριμένους κανόνες, για να διασφαλιστεί η οικονομική ανάπτυξη και πρόοδος, ώστε να συμβαδίζει με την κοινωνική δικαιοσύνη, την κοινωνική ευημερία και τη διαρκή ειρήνη για το σύνολο του πληθυσμού της γης⁷².

Οι Διεθνείς Κανόνες Εργασίας υλοποιούνται με τις Διεθνείς Συμβάσεις και τις Συστάσεις (**Άρθρο 405-ΜΕΡΟΣ XIII-ΤΜΗΜΑ II Συνθήκη των Βερσαλλιών**), οι οποίες και επικυρώνονται με την ανάλογη νομική διαδικασία από κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, ενσωματώνονται στις εθνικές τους νομοθεσίες και τίθενται σε εφαρμογή μέσα σε χρονικό διάστημα δέκα οκτώ (18) μηνών από την ψήφισή τους στη Γενική Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ.

Οι Διεθνείς Κανόνες Εργασίας θέτουν αρχές και κανόνες στους παρακάτω τομείς δράσης⁷³:

- 1. Συνδικαλιστική Ελευθερία και Συλλογική Διαπραγμάτευση Εργασιακών Δικαιωμάτων.**
- 2. Καταναγκαστική Εργασία.**
- 3. Απαγόρευση της Παιδικής Εργασίας και Προστασία της Παιδικής και Νεανικής Εργασίας.**
- 4. Ισότητα στις Ευκαιρίες και στη Μεταχείριση.**

⁷¹ link:<http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang—en/index.html#P9-3568>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷² link:<http://www.ilo.org/global/standards/introduction-to-international-labour-standards/need-for-social-justice/lang—en/index.html#P9-3568>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷³ link:<http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12030:0:NO:::>, [πρόσβαση 25-06-2015]

5. Τριμερής Συμβουλευτική.
6. Διοίκηση και Παρακολούθηση της Εργασίας.
7. Εργατική Πολιτική και Προαγωγή.
8. Επαγγελματική Κατάρτιση και Εκπαίδευση.
9. Ασφάλεια στην Εργασία.
10. Αμοιβές.
11. Χρόνος Απασχόλησης.
12. Ασφάλεια και Υγιεινή στην Εργασία.
13. Κοινωνική Ασφάλιση.
14. Προστασία της Μητρότητας.
15. Κοινωνική Πολιτική.
16. Εργασία των Μεταναστών.
17. Φορείς του AIDS.
18. Ναυτικοί.
19. Αλιείς.
20. Λιμενεργάτες.
21. Ιθαγενείς και Φυλές.
22. Ειδική κατηγορία εργαζομένων⁷⁴.

Για τους ως άνω αναφερόμενους τομείς δράσης, η ΔΟΕ από την ίδρυσή της μέχρι και σήμερα έχει ψηφίσει στη Γενική Συνδιάσκεψη 189 Διεθνείς Συμβάσεις, 6 Πρωτόκολλα και 203 Συστάσεις.

Η Ελλάδα δε, έχει επικυρώσει μέχρι σήμερα:

- Δύο (2) Συμβάσεις που αφορούν τη συνδικαλιστική ελευθερία, το 1962 και οι δύο Συμβάσεις.
- Δύο (2) Συμβάσεις που αφορούν την καταναγκαστική εργασία, το 1952 και το 1962 αντίστοιχα.
- Δύο (2) Συμβάσεις που αφορούν τη διάκριση, το 1976 και 1984 αντίστοιχα.
- Δύο (2) Συμβάσεις που αφορούν την παιδική εργασία, το 1986 και το 2001 αντίστοιχα⁷⁵.

Επιπροσθέτως, η Ελλάδα έχει επικυρώσει και τις κάτωθι Συμβάσεις⁷⁶:

⁷⁴ link:<http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:12030:0:NO::>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷⁵ link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:10011:0::NO::P10011_DISPLAY_BY,P10011_CONVENTION_TYPE_CODE:1,F, [πρόσβαση 25-06-2015]

- Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (Maritime Labour Convention, 2006 - MLC, 2006).
- Σύμβαση Νο.180- Για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και επάνδρωση των πλοίων (Seafarers' Hours of Work and the Manning of Ship Convention, 1996 -No. C180). Η Σύμβαση αυτή αυτόματα καταργήθηκε στις 4 Ιανουαρίου 2013 διότι επικυρώθηκε η νεότερη Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία το 2006⁷⁷.
- Πρωτόκολλο Νο.147 για τα Εμπορικά Πλοία – Ελάχιστες Προδιαγραφές (Protocol of 1996 to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 -No. P147)⁷⁸

Οι Συμβάσεις που επικυρώνονται από τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ, ενσωματώνονται στην εθνική νομοθεσία με την ανάλογη νομική διαδικασία και αποτελούν δεσμευτικά κείμενα για τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ, και τα οποία οφείλουν να εφαρμόζουν, να συμμορφώνονται, να τηρούν και να σέβονται.

Τα κράτη-μέλη με ετήσιες εκθέσεις προς το Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ενημερώνουν για την εφαρμογή της και για τα μέτρα που λαμβάνουν⁷⁹.

⁷⁶link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷⁷link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷⁸link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:11200:0:NO:1120:P11200_COUNTRY_ID:102658, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁷⁹ link:<http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf>, [πρόσβαση 25-06-2015], σελ. 40.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

3.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ-INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION-IMO

3.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ⁸⁰

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) – International Maritime Organization – IMO, είναι διεθνής οργανισμός που λειτουργεί στα πλαίσια του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ)⁸¹. Το αντικείμενο δραστηριότητας του IMO είναι η ασφάλεια των πλοίων, κατ' επέκταση και της ναυσιπλοΐας και η προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση των πλοίων. Αποτελεί διεθνής οργανισμός με εξειδικευμένο αντικείμενο και υπό τη δικαιοδοσία του ΟΗΕ.

Η δράση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού κατευθύνεται προς τη δημιουργία πλαισίου κανόνων και προδιαγραφών για τη διεθνή ναυσιπλοΐα, οι οποίοι θα είναι δίκαιοι και αποτελεσματικοί, ενώ θα είναι διεθνώς αναγνωρισμένοι και εφαρμόσιμοι και θα είναι ευρείας αποδοχής⁸².

Ο IMO φέρει την ευθύνη για να διαμορφωθεί ένα κοινό και σταθερό πλαίσιο συνεργασίας για την ασφάλεια στη ναυτιλία και στη ναυσιπλοΐα, για την προστασία των θαλασσών από τη ρύπανση των πλοίων, καθώς και τη διαμόρφωση κοινής περιβαλλοντικής πολιτικής στην ναυσιπλοΐα.

Ο ρόλος του IMO είναι να δημιουργήσει μια πλατφόρμα διαλόγου και συνεργασίας, όπου οργανισμοί, κράτη, πλοιοκτήτες, κ.λπ. να μπορούν να επικοινωνούν σε θέματα του κοινού ενδιαφέροντός τους (δηλαδή ναυτιλία, ναυσιπλοΐα), με στόχο ενιαία αντιμετώπιση των ζητημάτων που προκύπτουν και αφορούν την ασφάλεια των πλοίων και των πληρωμάτων τους, καθώς και την περιβαλλοντικής προστασίας των θαλασσών. Και βέβαια, η συνεργασία και η προσέγγιση των ενδιαφερομένων μερών που επιδιώκει ο IMO

⁸⁰ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸¹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸² link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

να διαμορφώσει, θα ενθαρρύνου την καινοτομία στις επιλογές, λύσεις, προτάσεις, αλλά και θα επιφέρουν αποδοτικά αποτελέσματα⁸³.

Η ναυσιπλοΐα, κατά τον IMO⁸⁴, αποτελεί μια διεθνής βιομηχανία που παράγει διεθνή οικονομικά μεγέθη. Για να λειτουργήσει αποτελεσματικά και αποδοτικά, απαιτείται να διαμορφωθούν κοινώς αποδεκτοί κανονισμοί και προδιαγραφές και κανόνες, ώστε να συμφωνηθούν από όλα τα μέρη που συμβάλλουν και συμμετέχουν στον IMO, ώστε τελικά και υιοθετηθούν, να συμφωνηθούν και να εφαρμοσθούν πάνω σε διεθνή βάση συνεργασίας. Προς τούτο, ο IMO, προσφέρει με την παρουσία του και την τεχνογνωσία του, την πλατφόρμα συζητήσεων (forum) όλων των ενδιαφερομένων μερών⁸⁵.

Κατά τον IMO, οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές αντιπροσωπεύουν το 90% περίπου του διεθνούς εμπορίου και στη μεταφορά ανθρώπων και προϊόντων⁸⁶. Οι θαλάσσιες μεταφορές αποτελούν το πιο αποτελεσματικό τρόπο για τη μεταφορά αγαθών και προϊόντων, από κάθε άποψη και κυρίως από την οικονομική. Οι μεταφορές μέσω θαλάσσης, παρέχουν αξιοπιστία, χαμηλό κόστος μεταφοράς των αγαθών διεθνώς, διευκολύνουν το διεθνές εμπόριο και δημιουργούν συνθήκες ευημερίας ανάμεσα σε λαούς και έθνη⁸⁷. Κατά τις αρχές του Οργανισμού, ο κόσμος στηρίζεται σε ένα περιβάλλον ασφάλειας, σταθερότητας και αποδοτικότητας αναφορικά με τη διεθνή βιομηχανία των θαλασσίων μεταφορών. Για να υπάρξει τούτο το περιβάλλον, αλλά και να διασφαλιστεί, χρειάζεται ένα πλαίσιο κανόνων, το οποίο έχει αναπτυχθεί και προωθείται από τον IMO⁸⁸.

Οι κανόνες και τα μέτρα που προωθεί ο IMO, καλύπτουν όλες τα θέματα της διεθνούς ναυσιπλοΐας και των θαλασσίων μεταφορών. Ενδεικτικά, δράσεις και δραστηριότητες του IMO και στις οποίες έχουν αναληφθεί πρωτοβουλίες, είναι: ο σχεδιασμό πλοίων, η κατασκευή πλοίων, προδιαγραφές εξοπλισμού, επάνδρωση πληρωμάτων, λειτουργία και διάθεση. Οι δράσεις αυτές στον καίριο τομέα των θαλασσίων μεταφορών, στοχεύουν στην

⁸³ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸⁴ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸⁵ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸⁶ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸⁷ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁸⁸ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

παροχή ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και ενεργειακής απόδοσης στη ναυσιπλοΐα⁸⁹.

Ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού ήδη από το 2012 είναι ο κ. Koji Sekimizu, από την Ιαπωνία, με τριετή θητεία⁹⁰, που διορίζεται από το Συμβούλιο με την έγκριση της Συνέλευσης του Οργανισμού⁹¹.

3.1.2. ΙΣΤΟΡΙΑ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ IMO^{92,93}

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-IMO ιδρύθηκε το 1948, στη Διάσκεψη του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη. Στη Σύμβαση του ΟΗΕ το 1948, ιδρύθηκε ο IMO, σαν ο πρώτος διεθνώς Οργανισμός με εξειδικευμένο αντικείμενο και πάνω σε θέματα ναυτιλίας⁹⁴. Η αρχική ονομασία του Οργανισμού ήταν “Inter-Governmental Maritime Consultative Organization”-IMCO, δηλαδή Διακυβερνητικός Συμβουλευτικός Ναυτιλιακός Οργανισμός. Η αρχική ονομασία με τα αρχικά IMCO παρέμεινε από το 1945 έως και το 1982, οπότε και άλλαξε με την ονομασία που διατηρεί ο Οργανισμός μέχρι και σήμερα⁹⁵.

Ο Οργανισμός IMO εδρεύει στη Μεγάλη Βρετανία και στο Λονδίνο και είναι ο μοναδικός Οργανισμός που ανήκει στον ΟΗΕ και δεν εδρεύει στη Γενεύη στην Ελβετία.

Η Σύμβαση του ΟΗΕ το 1948 για την ίδρυση του IMO, τέθηκε σε ισχύ μετά από δέκα (10) έτη και το 1958. Στο διάστημα των δέκα αυτών ετών, προβλήματα ανέκυψαν αναφορικά με την ασφάλεια, αλλά κυρίως με τη ρύπανση των θαλασσών από τα πλοία, και ιδίως από τα πετρελαιοφόρα. Το 1954 διοργανώθηκε μια διεθνής Διάσκεψη για να συζητήσει τα ως άνω θέματα. Την οργάνωση και προώθηση των δράσεων για την

⁸⁹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹⁰ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹¹ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹² link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹³ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹⁴ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹⁵ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

αντιμετώπιση των προβλημάτων που είχαν ήδη δημιουργηθεί κατά τα προηγούμενα χρόνια, ανέλαβε υπό την ευθύνη του ο ΙΜΟ τον Ιανουάριο του 1959. Από τις απαρχές ίδρυσης και λειτουργίας του Οργανισμού, η βελτίωση των συνθηκών ασφαλείας στη ναυσιπλοΐα και στις θαλάσσιες μεταφορές, καθώς και η πρόληψη και προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος από τη ρύπανση και τα απόβλητα των πλοίων, αποτέλεσαν οι κύριοι στόχοι του και δημιούργησαν τις κατευθύνσεις προγραμματισμού δράσεων. Στις αρχές του 2000, η ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές αποτέλεσε και άλλο σημαντικό και πρωταρχικό στόχο.

Οι γενικοί στόχοι του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού-ΙΜΟ και όπως αυτοί αναφέρονται στο Ενημερωτικό Φυλλάδιο του ΙΜΟ, που εκδόθηκε στις 20 Οκτωβρίου 2013 από τον Οργανισμό⁹⁶ - επιγραμματικά είναι οι: «...προστασία, ασφάλεια και αποδοτική ναυσιπλοΐα για καθαρούς ωκεανούς...»⁹⁷.

Στο Άρθρο 1, παράγρ. α', της Ιδρυτικής Σύμβασης του ΙΜΟ το 1948, αναφέρονται ρητώς και σαφώς οι σκοποί του Οργανισμού. Στο σχετικό Άρθρο 1(α') δηλώνεται ότι ο ΙΜΟ ⁹⁸ παρέχει μηχανισμούς συνεργασίας ανάμεσα στις Κυβερνήσεις και στο πεδίο των κυβερνητικών πρακτικών και κανονισμών, μηχανισμοί που σχετίζονται με τεχνικά θέματα και τα οποία επηρεάζουν την πορεία της ναυσιπλοΐας κατά τη συνδρομή της στο διεθνές εμπόριο. Τονίζεται ότι ο ΙΜΟ ενθαρρύνει και διευκολύνει μια γενικευμένη υιοθέτηση προδιαγραφών με υψηλές απαιτήσεις και εφαρμόσιμες πρακτικά, σε ζητήματα που σχετίζονται την ασφάλεια στη ναυτιλία, την αποτελεσματικότητα στην ναυσιπλοΐα, αλλά και την αποτροπή και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία⁹⁹. Ο Οργανισμός επιπλέον έχει εξουσιοδοτηθεί να αναλαμβάνει πρωτοβουλία σε διοικητικά, οργανωτικά και νομικά θέματα που αφορούν την επίτευξη των στόχων του.

⁹⁶ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹⁷ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹⁸ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

⁹⁹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

3.1.3. ΘΕΣΜΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ ΙΜΟ¹⁰⁰

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει δημιουργήσει δύο (2) θεσμικά όργανα για τη διοίκησή του και πέντε (5) διοικητικά όργανα για την εύρυθμη λειτουργία του.

Τα Όργανα αυτά είναι, η Συνέλευση και το Συμβούλιο το οποίο υποβοηθείται στο έργο του από πέντε (5) Επιτροπές, που είναι οι εξής¹⁰¹:

1. Επιτροπή για την Ασφάλεια της Ναυτιλίας.
2. Επιτροπή για την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.
3. Νομική Επιτροπή.
4. Επιτροπή για την Τεχνική Συνεργασία.
5. Επιτροπή Υποστήριξης.

Οι πέντε Επιτροπές υποβοηθούνται στο έργο τους από αριθμό Υπο-Επιτροπών, που τις υποστηρίζουν.

Η Συνέλευση, αποτελεί το υψηλόβαθμο θεσμικό όργανο και το οποίο διοικεί τον Οργανισμό. Στη Συνέλευση συμμετέχουν ως μέλη της όλα τα κράτη-μέλη του Οργανισμού και οι συνεδριάσεις της είναι μία φορά κάθε δύο (2) έτη σε τακτική συνεδρίαση. Υπάρχει η δυνατότητα η Συνέλευση να συγκληθεί και εκτάκτως, αν τούτο κριθεί αναγκαίο. Η Συνέλευση εγκρίνει το Πρόγραμμα Δράσεων του Οργανισμού, ψηφίζει τον Προϋπολογισμό του που είναι διετούς διάρκειας και αποφασίζει για τους οικονομικούς διακανονισμούς του ΙΜΟ¹⁰². Η Συνέλευση επίσης εκλέγει το Συμβούλιο του ΙΜΟ.

Ανάμεσα στις αρμοδιότητες της Συνέλευσης είναι η υιοθέτηση του Στρατηγικού Σχεδίου που καλύπτει περίοδο έξι (6) ετών, καθώς και την υιοθέτηση του Υψηλής Προτεραιότητας Σχεδίου Δράσης, που αναφέρεται στην επόμενη διετία του Οργανισμού¹⁰³.

Το Συμβούλιο είναι το εκτελεστικό όργανο του Οργανισμού, υπόκεινται στη Συνέλευση και είναι υπεύθυνο να επιβλέπει τη λειτουργία και το έργο του Οργανισμού¹⁰⁴.

¹⁰⁰ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰¹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰² link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰³ link:<http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

Το Συμβούλιο¹⁰⁵ του ΙΜΟ εκλέγεται από τη Συνέλευσή του και έχει θητεία για δύο (2) έτη, αρχής γενομένης αμέσως μετά την τακτική συνεδρίαση της Συνέλευσης του Οργανισμού¹⁰⁶. Το Συμβούλιο πραγματοποιεί όλες τις λειτουργίες της Συνέλευσης και για το διάστημα μεταξύ της προηγούμενης και επόμενης συνεδρίασης αυτής. Δεν είναι στην αρμοδιότητα του Συμβουλίου να επιβάλλει Συστάσεις στις κυβερνήσεις των κρατών-μελών του Οργανισμού. Αυτή η αρμοδιότητα αφορά αποκλειστικά τη Συνέλευση. Οι Συστάσεις που δημιουργούνται από τη Συνέλευση σχετίζονται με θέματα ασφάλειας στη Ναυτιλία και πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης, όπως αυτά έχουν καθορισθεί από το Άρθρο 15, παράγρ. j, της Ιδρυτικής Σύμβασης του ΙΜΟ¹⁰⁷.

Ενδεικτικά, τα καθήκοντα του Συμβουλίου είναι και τα παρακάτω¹⁰⁸:

- Συντονίζει τις δραστηριότητες των λοιπών διοικητικών οργάνων του Οργανισμού.
- Εξετάζει το σχέδιο του Προγράμματος Δράσης του Οργανισμού, το εκτιμώμενο Προϋπολογισμό και τα υποβάλλει στη Συνέλευση προς ψήφιση.
- Δέχεται τις Αναφορές και τις Προτάσεις των Επιτροπών και των άλλων οργάνων του Οργανισμού, ενώ τις υποβάλλει στη Συνέλευση των κρατών-μελών του ΙΜΟ, με σχόλια και προτάσεις του κατά περίπτωση.
- Το Συμβούλιο προτείνει το Γενικό Διευθυντή του ΙΜΟ και ο οποίος έγκειται στην αποδοχή ή απόρριψη του της επιλογής του ονόματός του από τη Συνέλευση.
- Εκπροσωπεί τον Οργανισμό σε συμφωνίες και συνεργασίες του με άλλους διεθνείς και μη οργανισμούς, ενώ ζητάει την έγκριση της Συνέλευσης για την επιβεβαίωση ή μη μιας συμφωνίας¹⁰⁹.

Το Συμβούλιο διαθέτει όπως και η Συνέλευση, διετή θητεία.

Η Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (‘‘Maritime Safety Committee-MSC’’), είναι Επιτροπή που έχει δημιουργήσει ο Οργανισμός ήδη από την ίδρυσή του το 1948¹¹⁰.

¹⁰⁴link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰⁵ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰⁶ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰⁷ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰⁸ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁰⁹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

Είναι υψηλόβαθμη Τεχνική Επιτροπή του Οργανισμού, με εξέχουσα θέση και μέλη της είναι όλα τα κράτη-μέλη του ΙΟΜ¹¹¹.

Έργο και ευθύνη της Επιτροπής είναι τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, όπως επίσης και την ασφάλεια στις θαλάσσιες μεταφορές γενικά, όπως η λήψη μέτρων προστασίας και ασφάλειας κατά περιστατικών πειρατείας, ενόπλων επιθέσεων σε πλοία, καθώς και σε άλλες παρόμοιες βίαιες ενέργειες που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια προσωπικού και πλοίων στη ναυτιλία¹¹². Άλλα θέματα που απασχολούν την Επιτροπή MSC, είναι η συνδρομή της σε θέματα πλοήγησης πλοίων, προδιαγραφών τεχνικού, ηλεκτρονικού και λοιπού εξοπλισμού των πλοίων, τεχνικές προδιαγραφές για την ναυπηγική τους, κανόνες επίλυσης διαφορών και συγκρούσεων στη ναυσιπλοΐα, κανόνων και οδηγιών για τη μεταφορά επικίνδυνων φορτίων, παροχή υδρογραφικών πληροφοριών, κανόνων και οδηγιών για θέματα προστασίας και πρόληψης ρύπανσης του θαλασσίου περιβάλλοντος, κανόνες διάσωσης και έρευνας σε περιπτώσεις ναυτικών ατυχημάτων, κανόνες για τη διερεύνησή τους, και γενικά θέματα που επηρεάζουν και διακυβεύουν την ασφάλεια στη ναυτιλία¹¹³.

Η Επιτροπή MSC, ανάμεσα στα άλλα καθήκοντα της είναι και η παροχή υπηρεσιών στις συνεδριάσεις του ΙΜΟ. Επίσης έχει εξουσιοδοτηθεί να συντάσσει Συστάσεις και Οδηγίες για τα κράτη-μέλη του Οργανισμού, για να εγκριθούν από τη Συνέλευσή του¹¹⁴.

Μία άλλη εξίσου σημαντική και υψηλόβαθμη Επιτροπή του Οργανισμού, είναι και η Επιτροπή “The Maritime Environment Protection Committee (MEPC)”, δηλαδή Επιτροπή για την Προστασία του Θαλασσίου Περιβάλλοντος, η οποία ιδρύθηκε από τη Συνέλευση του Οργανισμού το Νοέμβριο του 1973¹¹⁵. Στην Επιτροπή επίσης συμμετέχουν ως μέλη της όλα τα κράτη-μέλη του ΙΜΟ, και αρμοδιότητά της είναι η πρόληψη θαλασσίων περιβαλλοντικών ατυχημάτων, καθώς και η προστασία του από τη ρύπανση που

¹¹⁰ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹¹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹² link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹³ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹⁴ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹⁵ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

προκαλούν τα πλοία. Ειδικότερα, είναι επιφορτισμένη με το να προωθεί την υιοθέτηση των Συμβάσεων του Οργανισμού από τα κράτη-μέλη του, καθώς και να τις τροποποιεί όταν απαιτείται. Επίσης, να παράγει κανονισμούς και οδηγίες, καθώς και να παρακολουθεί την εφαρμογή των Συμβάσεων από όλα τα κράτη-μέλη που τις έχουν επικυρώσει και ενσωματώσει στο εθνικό του δικαιοσύστημα¹¹⁶

Η Ελλάδα συμμετέχει ως μέλος στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό από το 1958 και ανήκει στο Συμβούλιό του. Ειδικότερα συμπεριλαμβάνεται στην Κατηγορία (α), όπου συμμετέχουν οι χώρες-μέλη του με το μεγαλύτερο ενδιαφέρον στην προμήθεια διεθνώς ναυτιλιακών υπηρεσιών¹¹⁷. Επιπλέον η Ελλάδα, ανήκει ανάμεσα στους δέκα (10) πιο σημαντικούς χορηγούς του Οργανισμού για το 2012. Να διευκρινιστεί ότι η συμμετοχή ή η συνδρομή κάθε κράτους-μέλους του Οργανισμού εξαρτάται και καθορίζεται κυρίως από τη χωρητικότητα του εμπορικού στόλου που διαθέτει κάθε χώρα¹¹⁸.

Ο Οργανισμός διαθέτει μια Γραμματεία, η οποία βρίσκεται στο Λονδίνο, με προσωπικό από πολλές χώρες του κόσμου και διαφόρων ειδικοτήτων¹¹⁹.

¹¹⁶ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹⁷ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹⁸ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹¹⁹ link:<http://www.imo.org/en/About/Pages/Structure.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

3.1.4. ΜΕΛΗ IMO¹²⁰

Κατά το έτος 2013, και από το Ενημερωτικό Φυλλάδιο του IMO με τίτλο «*IMO What it is...*», από το οποίο έχουν ληφθεί τα στοιχεία για την παράγραφο 3.1.4., καταγράφονται 171 κράτη-μέλη του Οργανισμού, καθώς και τρία (3) συνεργαζόμενα κράτη-μέλη.

Ο Οργανισμός IMO συνεργάζεται και με άλλους διεθνείς φορείς που δραστηριοποιούνται σε θέματα ναυτιλίας, ναυσιπλοΐας, και γενικά θαλασσίων μεταφορών, αλλά και της προστασίας και διατήρησης του θαλασσίου περιβάλλοντος. Τέτοιοι φορείς είναι Διεθνείς Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί (ΜΚΟ) (Non-governmental Organisations-NGOs), που διαθέτουν την τεχνογνωσία και εμπειρία να συμμετέχουν ουσιαστικά στο έργο του IMO¹²¹. Οι ως άνω προσδιοριζόμενοι Μη Κυβερνητικοί Οργανισμοί τυγχάνουν της έγκρισης για συμβουλευτική παροχή υπηρεσιών στον IMO, από το Συμβούλιο του Οργανισμού και με την έγκριση της Συνέλευσης¹²².

Οι ιδιωτικοί και διεθνείς Οργανισμοί που επιζητούν να προσφέρουν συμβουλευτικές υπηρεσίες στον IMO, απαιτείται να επιδείξουν εμπειρία στην εξειδίκευση που διαθέτουν και ικανότητα και τεχνογνωσία στα αντικείμενα δράσης τους, τα οποία χρειάζεται να συσχετίζονται με το έργο και τις δράσεις του Οργανισμού IMO. Επίσης απαιτείται να αποδείξουν ότι δεν έχουν καμία πρόθεση να αποκτήσουν πρόσβαση στο έργο του IMO μέσα από άλλους συνεργαζόμενους οργανισμούς. Επίσης οφείλουν να τεκμηριώσουν την ιδιότητα που διαθέτουν σαν “διεθνείς οργανισμοί” μέσα από τις υλοποιημένες ή και υλοποιούμενες συνεργασίες τους σε ένα ευρύ και παγκόσμιο επίπεδο που σχετίζεται με τους σκοπούς του οργανισμού τους, αλλά και να διευρύνεται σε πάνω από μία περιοχή όπου δραστηριοποιούνται και εργάζονται¹²³.

Η διαδικασία αίτησης των ΜΚΟ για τη συνεργασία τους με τον Οργανισμό ξεκινάει με γραπτό αίτημα που απευθύνεται από τον διευθύνοντα της ΜΚΟ προς το Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και με το οποίο επίσημο αίτημα, τον ενημερώνει για τις προθέσεις της ΜΚΟ, δημιουργήσει συνεργασία με την παροχή

¹²⁰ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²¹ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²² link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²³ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

συμβουλευτικών υπηρεσιών προς τον ΙΜΟ. Οι αιτήσεις των ΜΚΟ προς τον Οργανισμό, συνοδευόμενα από ένα συμπληρωμένο ερωτηματολόγιο καθώς και σειρά εγγράφων αποστέλλονται είτε ταχυδρομικώς στα γραφεία της έδρας του Οργανισμού στο Λονδίνο, είτε επισυνάπτονται σε ηλεκτρονικό μήνυμα με συγκεκριμένο τίτλο¹²⁴.

Το Συμβούλιο του Οργανισμού συγκεντρώνει όλες τις αιτήσεις των υποψηφίων ΜΚΟ, που υποβάλλονται προς τον ΙΜΟ και απευθύνονται προς το Γενικό Γραμματέα του ΙΜΟ έως και την 31^η Μαρτίου, όπου και τις αξιολογεί και αποφασίζει μία φορά ετησίως και κατά την πρώτη συνάντησή του, που πραγματοποιείται τον Ιούνιο κάθε έτους. Κατά την ημερομηνία οπότε και ελήφθησαν τα στοιχεία που παρουσιάζονται ως άνω και όπως τούτα αναφέρονται στη σχετική ηλεκτρονική διεύθυνση του Οργανισμού¹²⁵, 77 διεθνείς ΜΚΟ αποτελούν τη συμβουλευτική ομάδα του ΙΜΟ και παρέχουν προς αυτόν συμβουλευτικές υπηρεσίες στα κοινά θέματα δράσεων τους¹²⁶.

Εκτός από τις διεθνείς Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις που συνεργάζονται ως σύμβουλοι-συνεργάτες και συνδράμουν στο έργο του ΙΜΟ, παρόμοια συνδρομή λαμβάνει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός και από Διακυβερνητικούς Οργανισμούς (Intergovernmental Organisations-IGOs)¹²⁷. Οι Διακυβερνητικοί Οργανισμοί είναι και αυτοί οργανισμοί διεθνούς κατακύρωσης και αναγνωρισμένης αξίας που δρουν σε πολλές περιοχές του πλανήτη. Ο Οργανισμός ΙΜΟ, μπορεί να το επιθυμεί να συνεργαστεί με διακυβερνητικούς οργανισμούς που δραστηριοποιούνται σε παρόμοια αντικείμενα (ναυτιλία, ναυσιπλοΐα, θαλάσσιο περιβάλλον), όπως και ο ΙΜΟ¹²⁸. Ο στόχος που ο ΙΜΟ συνεργάζεται με διεθνείς διακυβερνητικούς οργανισμούς, είναι η επίτευξη του μέγιστου δυνατού αποτελέσματος στα κοινά πεδία δράσεως. Επίσης, και κατά την ημερομηνία οπότε και ελήφθησαν τα στοιχεία που παρουσιάζονται ως άνω και όπως τούτα αναφέρονται στη σχετική ηλεκτρονική διεύθυνση του Οργανισμού¹²⁹, 63 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν υπογράψει συμφωνίες συνεργασίας με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό¹³⁰.

¹²⁴ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²⁵ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²⁶ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²⁷ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²⁸ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹²⁹ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³⁰ link:<http://www.imo.org/en/About/Membership/Pages/Default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

3.1.5. ΕΡΓΟ ΙΜΟ¹³¹

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός έχει να επιδείξει σημαντικό, αξιόλογο, πολυεπίπεδο επιστημονικό, τεχνικό και συμβουλευτικό έργο από την ίδρυσή του το 1948 έως και σήμερα.

Τα Στρατηγικά Σχέδια που εκπονεί με εξαετή διάρκεια, καθώς και Σχέδια Δράσης τους με διετή διάρκεια υλοποίησης, στοχεύουν να δημιουργήσουν στρατηγικές κατευθύνσεις στα πεδία δράσης του, ώστε να υιοθετηθούν από τα κράτη-μέλη του και να εφαρμοσθούν στη διεθνή ναυτιλία και στην προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος¹³².

Παρουσιάζονται οι πιο σημαντικές Συμβάσεις του Οργανισμού ΙΜΟ, καταδεικνύοντας το έργο και τις δράσεις του^{133,134}.

Η πρώτη Διάσκεψη του Οργανισμού ΙΜΟ πραγματοποιήθηκε το 1960, με θέμα την ασφάλεια στη θάλασσα και στη ναυτιλία. Κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης, υιοθετήθηκε από τα τότε κράτη-μέλη της η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, γνωστή και ως Σύμβαση SOLAS, δηλαδή “SAFETY OF LIFE AT SEA”. Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύς το 1965, αντικαθιστώντας την πρώτη Σύμβαση που είχε υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη το 1948.

Η Σύμβαση SOLAS 1960, κάλυπτε ευρύ πεδίο θεμάτων και διαμόρφωνε κανόνες και οδηγίες και δράσεις για ζητήματα που βελτιώναν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Το 1974, ο ΙΜΟ υιοθέτησε νέα τροποποίηση της Σύμβασης SOLAS 1960, η οποία τέθηκε σε ισχύ στις 25 Μαΐου 1980 και εφαρμόζεται από τότε και μέχρι σήμερα, με διάφορες τροποποιήσεις που συμπεριλαμβάνει κατά διαστήματα και αναπροσαρμόζοντας

¹³¹ link:<http://www.imo.org/en/OurWork/MSAS/Pages/default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³² link:<http://www.imo.org/en/About/strategy/Pages/default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³³ link:<http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/default.aspx>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³⁴ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

τους κανόνες και τις οδηγίες της ανάλογα με τις υφιστάμενες συνθήκες διαμορφώνονται κάθε φορά¹³⁵.

Το 1973, διαμορφώνεται η Διεθνής Σύμβαση για την Αποτροπή της Ρύπανσης από τα Πλοία, και όπως τροποποιήθηκε με το Πρωτόκολλο του 1978 και το Πρωτόκολλο του 1997. Η ως άνω Σύμβαση είναι γνωστή ως Σύμβαση MARPOL.

Άλλη σημαντική Σύμβαση, αποτελεί η Σύμβαση INMARSAT, δηλαδή “International Maritime Satellite Organization”, και η οποία αφορά τη δημιουργία ενός διεθνούς Οργανισμού που θα παρέχει πληροφορίες και ασφαλές περιβάλλον επικοινωνίας στη διεθνή ναυσιπλοΐα¹³⁶. Η Σύμβαση υιοθετήθηκε το 1976 από τον IMO και τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 1979. Με την παρούσα Σύμβαση ιδρύθηκε ο Οργανισμός IMSO – “International Mobile Satellite Organization” για την επίτευξη των στόχων της Σύμβασης INMARSAT, με έδρα και αυτός στο Λονδίνο. Ο Οργανισμός παραμένει σε λειτουργία σαν εμπορική πλέον εταιρεία¹³⁷.

Επίσης ο Οργανισμός IMO, υιοθετεί και σειρά Διεθνών Κωδίκων με υποχρεωτική εφαρμογή από όλα τα κράτη-μέλη του¹³⁸.

Και βέβαια δημιουργεί Συστάσεις προς τα κράτη-μέλη του, όταν δε συμμορφώνονται προς τους όρους και κανόνες των Διεθνών Συνθηκών και Κωδίκων¹³⁹.

¹³⁵ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³⁶ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³⁷ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³⁸ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹³⁹ link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]

3.2. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΣΥΜΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ-CONSULTING SHIPPING GROUP-CSG¹⁴⁰

3.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα¹⁴¹, συστάθηκε στη δεκαετία του 1960, με κύριο σκοπό αρχικά, να αποτελέσει μια άτυπη ομάδα πίεσης για να παρακολουθεί σε συνεργασία με τις Ηνωμένες Πολιτείες θέματα ναυτιλιακά που είχαν κοινά σημεία ενδιαφέροντος.

Τα στοιχεία για τη Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα προέρχονται από την ηλεκτρονική διεύθυνση του Υπουργείου Οικονομίας, Υποδομών, Ναυτιλίας και Τουρισμού([link:http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118), [πρόσβαση 25-06-2015]).

Η Ελλάδα είναι μέλος της Ομάδας, μαζί με τις εξής χώρες: Βέλγιο, Γαλλία, Γερμανία, Δανία, Ηνωμένο Βασίλειο, Ιαπωνία, Ισπανία, Ιταλία, Νορβηγία, Ολλανδία, Πορτογαλία, Σουηδία και Φινλανδία. Στις δέκα τέσσερις (14) αυτές χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, προστέθηκαν μετά τη Σύνοδο της Κοπεγχάγης στις 27-28.09.2007, και η Δημοκρατία της Κορέας, ο Καναδάς, η Πολωνία και η Σιγκαπούρη¹⁴².

Μετά τη Σύνοδο της Κοπεγχάγης (2007), η Ομάδα διευρύνθηκε με τις νέες πέντε (5) χώρες ως μέλη της και απαρτίζεται πλέον από δέκα εννέα (19) κράτη-μέλη. Έλαβε δε επίσημο χαρακτήρα λειτουργίας η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα¹⁴³.

Στην Ομάδα συμμετέχουν τα κράτη-μέλη με τις κεντρικές διοικήσεις τους που ασχολούνται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Οι δράσεις της Ομάδας επικεντρώνονται σε ναυτιλιακά ζητήματα και αναλαμβάνει πρωτοβουλίες στη κεντρική διοίκηση των ΗΠΑ, δηλαδή στο Κογκρέσο αναφορικά με θέματα που δημιουργούν προβλήματα στα κράτη-μέλη της. Επίσης, ανταλλάσει απόψεις

¹⁴⁰ [link:http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118), [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴¹ [link:http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118), [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴² [link:http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118), [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴³ [link:http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118](http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118), [πρόσβαση 25-06-2015]

για τα θέματα που αφορούν στην καταπολέμηση περιοριστικών μέτρων που υιοθετούν άλλα τρίτα κράτη στη ναυτιλία και στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές¹⁴⁴.

Ο διάλογος που έχει δημιουργήσει η Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα σε συνεργασία με τις ΗΠΑ, στοχεύει στην αμοιβαία συμφωνία για εξασφάλιση ελεύθερης πρόσβασης στα διεθνώς διακινούμενα φορτία¹⁴⁵. Σε αυτά τα συγκεκριμένα πλαίσια συνεργασίας, η Ομάδα έχει προβεί σε σειρά επίσημων παραστάσεων μέσα από τη διπλωματική οδό, για ζητήματα που σχετίζονται με τη ναυτιλία σε τρίτες χώρες¹⁴⁶.

Οι στόχοι που έχουν διαμορφωθεί από τη Ναυτιλιακή Συμβουλευτική Ομάδα, εκφράζουν και πρεσβεύουν και τους στόχους της Ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής ειδικότερα σε θέματα μιας ενιαίας, κοινής και σταθερής αντιμετώπισης των προβλημάτων και ζητημάτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία και τη ναυσιπλοΐα, διότι η Ελλάδα υποστηρίζει ότι η ναυσιπλοΐα αποτελεί διεθνής δραστηριότητα, και προς τούτο απαιτεί συνεργασία για την άρση των πάσης φύσεως περιοριστικών μέτρων, που στρεβλώνουν τον ελεύθερο και θεμιτό ανταγωνισμό στη ναυτιλία¹⁴⁷.

¹⁴⁴ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴⁵ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴⁶ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=32118>, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁴⁷ link:<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25210>, [πρόσβαση 25-06-2015]

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΟΡΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

4.1. ΟΡΟΙ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Οι συνθήκες εργασίας και οι όροι απασχόλησης των ναυτικών, καθορίζονται μέσα από την εθνική νομοθεσία.

Ενδεικτικά, αναφέρονται τα κυριότερα νομοθετήματα που αφορούν το χρόνο εργασίας των ναυτικών¹⁴⁸:

1. **Π.Δ.171/2014**, “Προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας στις Οδηγίες 2009/13/ΕΚ (L124) και 2013/54/ΕΕ (L329)”.
2. **Ν.4078/2012**, “Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας”.
3. **Π.Δ.166/2005**, “Συμπλήρωση του κανονισμού περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ –Ο/Γ ταχυπλόων πλοίων, που κυρώθηκε με το π.δ.381/01 (252/Α)”.
4. **Π.Δ.152/2003**, “Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση προς τις οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ”.
5. **Π.Δ.407/2001**, “Μέτρα για την προστασία των νέων που απασχολούνται με σχέση ναυτικής εργασίας στο ναυτιλιακό και στον αλιευτικό τομέα για την προσαρμογή προς την οδηγία 94/33/ΕΚ”.
6. **Π.Δ.381/2001**, “Κύρωση Κανονισμού περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ –Ο/Γ ταχυπλόων πλοίων”.
7. **Υ.Α.3521.1/6/2000**, “Κανονισμός περί μεγίστου χρόνου απασχόλησης πληρωμάτων Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων που εμπίπτουν στην εφαρμογή του Κώδικα Ταχυπλόων Σκαφών ΙΜΟ”.
8. **Ν.4505/1930**, “Περί Κυρώσεως του εν Γενεύη την 25 Οκτωβρίου 1921 υπογραφέντος σχεδίου Διεθνούς Συμβάσεως «περί καθορισμού ελαχίστου ηλικίας προς πρόσληψιν νέων υπό την ιδιότητα θερμαστού ή ανθρακέως”.

¹⁴⁸ link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=1382, [πρόσβαση 13-07-2015]

Στο Π.Δ.151/2003 (ΦΕΚ 124/Α'/23.05.2003), "Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ"¹⁴⁹, ορίζονται και ρυθμίζονται τα σχετικά θέματα για την εργασία των ναυτικών. Το προεδρικό διάταγμα ενσωματώνει τις δύο Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ στο ελληνικό δίκαιο.

Στο προεδρικό διάταγμα αναφέρονται τα κάτωθι:

Στο Άρθρο 2 του ΜΕΡΟΥΣ Ι - ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΧΡΟΝΟΥ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ του διατάγματος, δηλώνει ότι τα αναφερόμενα στο σχετικό διάταγμα, εφαρμόζονται και ισχύουν για όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται σε κάθε είδος θαλασσοπλοούν πλοίο, είτε ανήκει στο ελληνικό δημόσιο, είτε ανήκει σε ιδιώτες και φέρει την Ελληνική σημαία. Καθώς επίσης και ασκεί τακτικά εμπορικές θαλάσσιες δραστηριότητες. Το προεδρικό διάταγμα διαθέτει δύο (2) μέρη, το ΜΕΡΟΣ Ι κα ΜΕΡΟΣ ΙΙ, όπου αναφέρεται στον ΕΛΕΓΧΟ ΩΡΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΚΑΤΑΠΛΕΟΥΝ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥΣ ΛΙΜΕΝΕΣ.

Στο ΜΕΡΟΣ Ι, δίνονται οι κάτωθι ορισμοί:

- Ώρες εργασίας: ο χρόνος στη διάρκεια του οποίου πρέπει ο ναυτικός να εργάζεται για λογαριασμό του πλοίου – **Άρθρο 2, παράγρ. α.**
- Ώρες ανάπαυσης: ο χρόνος εκτός των ωρών εργασίας και στον οποίο δεν περιλαμβάνονται τα σύντομα διαλείμματα – **Άρθρο 2, παράγρ. β.**
- Ναυτικός: κάθε άτομο το οποίο απασχολείται ή προσλαμβάνεται με οποιαδήποτε ιδιότητα στο θαλασσοπλοούν πλοίο – **Άρθρο 2, παράγρ. γ.**
- Εφοπλιστής: ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή κάθε άλλο νομικό ή φυσικό πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και ο οποίος αναλαμβάνει και όλα τα παρεπόμενα καθήκοντα και ευθύνες, αφού έχει ήδη αναλάβει την ευθύνη του πλοίου – **Άρθρο 2, παράγρ. δ.**

Στο Άρθρο 6-ΜΕΡΟΣ Ι του διατάγματος, καθορίζονται ακριβώς τα όρια των ωρών εργασίας και αναπαύσεως αντίστοιχα των ναυτικών, ως κάτωθι:

¹⁴⁹ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

- Μέγιστο ωράριο εργασίας χωρίς να επιτρέπεται η υπέρβασή του είναι, 14 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και 72 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών – **Άρθρο 6, παράγρ.1, εδαφ. α.**
- Για την ανάπαυση των ναυτικών προσδιορίζεται ότι ο ελάχιστος χρόνος ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερος από 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και 77 ώρες μέσα σε περίοδο επτά ημερών – **Άρθρο 6, παράγρ.1, εδαφ. β.**

Δύνανται να ορισθούν εξαιρέσεις αναφορικά με την παράγραφο 1 του άρθρου 6, καθώς και αναφορικά με την παράγραφο 2 του ίδιου άρθρου, που ορίζει την ανάπαυση των ναυτικών, οι οποίες και θα καθορίζονται με Συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας – *Άρθρο 6, παράγρ.5.*

Στο Άρθρο 12, ρητά διασαφηνίζεται ότι δεν επιτρέπεται σε άτομα κάτω των 16 ετών να εργάζονται στα πλοία.

Στο σύνολό του το Π.Δ.152/2003, προσδιορίζει με λεπτομέρεια και σαφήνεια την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών και ρυθμίζει παρεμφερείς άλλες δραστηριότητες, όπως διαμόρφωση των καθηκόντων τους, έλεγχο τους από τον πλοίαρχο του πλοίου, τήρηση όρων ασφάλειας και υγιεινής κατά την εργασία τους, επιθεωρήσεις, καταγγελίες, κ.ά.

4.2. ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ ΚΑΙ ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

Η ενδιαίτηση και η τροφοδοσία των ναυτικών, καθορίζεται από την παρακάτω νομοθεσία¹⁵⁰:

- 1. Υ.Α.4337.6/03/2014/2014**, “*Τροποποίηση-συμπλήρωση του κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, που εγκρίθηκε με την αριθμ.3522.2/08/2013 ΚΥΑ (1671/Β)*”.
- 2. Υ.Α.3522.2/08/2013**, “*Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας*”.
- 3. Π.Δ.221/2001**, “*Κανονισμός ενδιαίτησης επιβατών και πληρώματος των ταχύπλων σκαφών (High Speed Craft)*”.
- 4. Π.Δ.236/1996**, “*Τροποποίηση των διατάξεων του π.δ.259/81 «περί κανονισμών ενδιαίτησεως πλοίαρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» (72/Α)*”.
- 5. Π.Δ.101/1995**, “*Κανονισμός ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων*”.
- 6. Π.Δ.254/1988**, “*Τροποποίηση διατάξεων του Β.Δ.644/67 «περί κυρώσεως Κανονισμού περί ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων» (198/Α/67)*”.
- 7. Π.Δ.155/1987**, “*Τροποποίηση-συμπλήρωση του Β.Δ.644/67 «περί κυρώσεως Κανονισμού περί ενδιαίτησεως και καθορισμού αριθμού επιβατών των επιβατηγών πλοίων» (198/Α)*”.
- 8. Ν.1637/1986**, “*Κύρωση της 92 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας, για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική 1949)*”.
- 9. Ν.1594/1986**, “*Κύρωση της 133 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας, για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις)*”.
- 10. Π.Δ.797/191**, “*Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί ασφάλειας των δυναμικώς υποστηριζομένων σκαφών»*”.
- 11. Π.Δ.259/1981**, “*Περί Κανονισμού ενδιαίτησης Πλοίαρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων*”.

¹⁵⁰ link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=930, [πρόσβαση 13-07-2015]

12. **Β.Α.334/1971**, “Περί αντικαταστάσεως των άρθρων 26,27,28,29,31 και 32 του δια του υπ αριθμ 644/6 β. διατάγματος εγκριθέντος κανονισμού «περί ενδιαιτήσεως και καθορισμού αριθμού επιβατών επιβατηγών πλοίων»”.

13. **Β.Α.71/1969**, “Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν κανονισμού περί αντικαταστήσεως του άρθρ.1 του δια του υπ αριθμ 644/67 β. διατάγματος εγκριθέντος κανονισμού «περί ενδιαιτήσεως και καθορισμού αριθμού επιβατών επιβατηγών πλοίων»”.

14. **Β.Α.635/1968**, “Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν κανονισμού περί τροποποιήσεως του δια του υπ αριθμ 644/67 β. διατάγματος εγκριθέντος κανονισμού «περί ενδιαιτήσεως και καθορισμού αριθμού επιβατών επιβατηγών πλοίων»”.

15. **Β.Α.644/1967**, “Έγκριση του Κανονισμού «περί ενδιαιτήσεως και καθορισμού αριθμού επιβατών επιβατηγών πλοίων»”.

Στο **N.1637/1986 (ΦΕΚ 107/Α’/16.07.1986)**, “Κύρωση της 92 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας, για την ενδίαιτηση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική 1949)”, κυρώνεται η 92 Διεθνής Σύμβαση Εργασίας για την ενδίαιτηση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική 1949), και η οποία ψηφίστηκε στην 32^η Σύνοδο της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας από τη ΔΟΕ κατά το έτος 1949 (8 Ιουλίου 1949)¹⁵¹.

Κατά το **Άρθρο 1 - ΜΕΡΟΣ Ι - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ** του νόμου, ορίζεται ότι η 92 Διεθνής Σύμβαση ισχύει και εφαρμόζεται σε κάθε σκάφος του δημοσίου ή του ιδιώτη και το οποίο θαλασσοπλοεί με μηχανική προώθηση και απασχολείται στη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων με εμπορικό σκοπό και είναι νηολογημένο σε χώρα κατά την οποία ισχύει η ως άνω Σύμβαση¹⁵² - **Άρθρο 1, παράγρ. 1.**

Στα ΜΕΡΗ II και III του νόμου και από τα Άρθρα 4 έως και 18 καθορίζονται με πλήρη σαφήνεια, ο τρόπος κατασκευής των χώρων ενδιαιτήσεων του πληρώματος των πλοίων στις κατηγορίες των οποίων ισχύει και εφαρμόζεται ο συγκεκριμένος νόμος και κατ’ επέκταση η 92 Διεθνής Σύμβαση. Ο N.1637/1986 και στο Άρθρο 1, παράγρ. 3, εδάφια α έως δ, ορίζει τις εξαιρέσεις του νόμου, ενώ στο ίδιο άρθρο, παράγρ. 4, ορίζει σε ποια πλοία ισχύει και οφείλεται να εφαρμόζεται ο νόμος (και η 92 Διεθνής Σύμβαση)¹⁵³.

¹⁵¹ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁵² link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁵³ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

Ο νόμος προσδιορίζει επιπλέον, τα υλικά κατασκευής, τα έπιπλα των χώρων ενδιαίτησεων, τη θέση των χώρων ενδιαίτησεων για το πλήρωμα των πλοίων, για τα διαμερίσματα ύπνου, φαγητού και ψυχαγωγίας, για τις εγκαταστάσεις αερισμού, φωτισμού, θέρμανσης και υγιεινής, είτε τούτο νηολογείται, είτε επανανηολογείται. Επίσης ορίζει και επιθεωρήσεις και ελέγχους.

Ο Ν.1594/1986 (ΦΕΚ65/Α'/19.05.1986), ‘Κύρωση της 133 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας, για την ενδίαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις)’ και προγενέστερος του Ν.1637/1986, επικυρώνεται η 133 Διεθνής Σύμβαση Εργασίας για την ενδίαίτηση των πληρωμάτων των πλοίων (συμπληρωματικές διατάξεις), όπως αυτή ψηφίστηκε κατά την 55 Διεθνής Συνδιάσκεψη Εργασίας το 1970 (17 Οκτωβρίου 1970)¹⁵⁴.

Στο νόμο τούτο προσδιορίζονται στο **ΜΕΡΟΣ ΙΙ – ΟΡΟΙ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**, και στο **Άρθρο 5**, οι διαστάσεις κατ' ελάχιστον και ανά άτομο πληρώματος, για τα διαμερίσματα ύπνου, για τους χώρους ψυχαγωγίας του πληρώματος (κατώτερο πλήρωμα και αξιωματικοί), καθώς και παρεμφερή θέματα εξειδικευμένα και συμπληρωματικά των άρθρων του Ν.1637/1986.

4.3. ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Στην κοινωνική ασφάλιση και ευημερία για τους ναυτικούς, ισχύουν τα γενικώς εφαρμοζόμενα περί ασφάλισης και συνταξιοδότησης στην Ελλάδα, όπως έχουν διαμορφωθεί, με βάση τους κανόνες και τις διατάξεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και τα σχετικά κυρωθέντα άρθρα από τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 με τις τροποποιήσεις αυτής.

Εξαίρεση για τους ναυτικούς¹⁵⁵ που εργάζονται σε πλοία που πλέουν υπό σημαία κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, οι οποίοι θα είναι ασφαλισμένοι δυνάμει της

¹⁵⁴ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁵⁵ link:<http://www.ggka.gr/latest/micros%20efxristos%20odigos.pdf>, [πρόσβαση 13-07-2015]

νομοθεσίας αυτού του κράτους-μέλους, ακόμα και αν κατοικούν σε άλλο κράτος-μέλος¹⁵⁶. Αν όμως η επιχείρηση του ιδιοκτήτη του πλοίου έχει νόμιμη έδρα σε διαφορετικό κράτος-μέλος, από εκείνο που υπάγεται η σημαία του πλοίου και το κράτος αυτό παράλληλα είναι και ο τόπος κατοικίας των ναυτικών, τότε οι ναυτικοί θα είναι ασφαλισμένοι στο κράτος που είναι η κατοικία τους.¹⁵⁷

4.4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ

Το Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.)¹⁵⁸, έχει συλλέξει, ταξινομήσει και κωδικοποιήσει την εθνική, την ευρωπαϊκή και τη διεθνή νομοθεσία για θέματα σχετιζόμενα ασφάλειας και υγείας στην εργασία και σε διάφορα επαγγέλματα και με οποιεσδήποτε συνθήκες εργασίας. Εξειδικεύεται το Ινστιτούτο σε θέματα ασφάλειας και υγιεινής στους χώρους εργασίας των απασχολουμένων. Από την ηλεκτρονική του διεύθυνση έχει ληφθεί η κωδικοποιημένη νομοθεσία της παρούσας εργασίας.

Για το θέμα των όρων ασφάλειας και υγιεινής των ναυτικών στους χώρους εργασίας τους, η νομοθεσία που παρουσιάζεται ως κάτωθι, έχει ληφθεί από το ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε.¹⁵⁹.

Έτσι:

1. Π.Δ.346/2003, *“Τροποποίηση του π.δ.88/97 (90/Α), όπως αυτό ισχύει μετά την τροποποίηση του από τα π.δ.16/99 (9/Α) και π.δ.233/01 (175/Α), σύμφωνα με την οδηγία 2001/106/ΕΚ, αναφορικά με τον έλεγχο των υπό ξένη σημαία πλοίων από τις Αρχές της Χώρας μας, στα πλαίσια του μνημονίου συνεννόησης που υπεγράφη στο Παρίσι την 26-01-1982”*.

2. Π.Δ.233/2001, *“Τροποποίηση των π.δ.88/97 (90/Α) και π.δ.16/99 (9/Α), σύμφωνα με την οδηγία 1999/42/ΕΚ της Επιτροπής της 13/1999, αναφορικά με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα ασφάλειας στα πλοία τα οποία καταπλέουν σε λιμένες”*.

¹⁵⁶ Ευρωπαϊκή Επιτροπή Γενική Δ/ση Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ισότητας Ευκαιριών, Μονάδα Ε.3, (2010), *Οι διατάξεις της ΕΕ για την Κοινωνική Ασφάλιση*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων ΕΕ, σελ. 19

¹⁵⁷ link:<http://ec.europa.eu/social/e-newsletter>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁵⁸ link:<http://www.elinyae.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁵⁹ link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=932, [πρόσβαση 13-07-2015]

3. Π.Δ.16/1999, ‘‘Τροποποίηση του π.δ.88/97 (90/Α) σύμφωνα με τις οδηγίες 98/25/ΕΚ του Συμβουλίου της 27-04-1998 και 98/42/ΕΚ της Επιτροπής της 19-06-1998, που αφορούν στην τροποποίηση της οδηγίας 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19-06-1995’’.

4. Π.Δ.88/1997, ‘‘Επιβολή των διεθνών προτύπων στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδας και έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995’’.

Το Π.Δ.88/1997 (ΦΕΚ 90/Α’/16.05.1997), ‘‘Επιβολή των διεθνών προτύπων στα πλοία που χρησιμοποιούν κοινοτικούς λιμένες ή πλέουν στα ύδατα δικαιοδοσίας της Ελλάδας και έχουν άμεση σχέση με την ασφάλεια των πλοίων, την πρόληψη ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων (έλεγχος του κράτους του λιμένα), σύμφωνα με την οδηγία 95/21/ΕΚ του Συμβουλίου της 19^{ης} Ιουνίου 1995’’, στοχεύει στη πιο πλήρη συμμόρφωση προς τα διεθνή πρότυπα και στο σχετικό κοινοτικό δίκαιο περί ασφαλούς ναυσιπλοΐας, αναφορικά με την ασφάλεια των πλοίων που εκτελούν πλόες στα ύδατα δικαιοδοσίας Ελλάδας, στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, καθώς και στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των πληρωμάτων των πλοίων¹⁶⁰.

Ο Ν.4033/2011 (ΦΕΚ 264/Α/22.12.2011), ‘‘Προσαρμογή στις διατάξεις της Οδηγίας 2009/18/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23^{ης} Απριλίου 2009, για τον καθορισμό των θεμελιωδών αρχών που διέπουν τη διερεύνηση των ατυχημάτων στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και για την τροποποίηση της Οδηγίας 1999/35/ΕΚ του Συμβουλίου και της Οδηγίας 2002/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου – Ενσωμάτωση ρυθμίσεων, μέτρα εφαρμογής και άλλες διατάξεις’’, ενσωματώνει στο εθνικό δίκαιο τους κανόνες της ΟΔ2009/18/ΕΚ για τα ως άνω θέματα¹⁶¹.

¹⁶⁰ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁶¹ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

Στο νόμο, δίνονται οι εξής ορισμοί¹⁶²:

(α) Ναυτικό ατύχημα: κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, που κατέληξε σε οποιοδήποτε από τα ακόλουθα, τα οποία έλαβαν χώρα σε άμεση σύνδεση με τις λειτουργίες του πλοίου¹⁶³:

- Θάνατο ή σοβαρό τραυματισμό ατόμου,
- Απώλεια ατόμου στο πλοίο,
- Απώλεια τεκμαιρόμενη απώλεια πλοίου ή εγκατάλειψη πλοίου,
- Υλική ζημιά σε πλοίο,
- Προσάρτηση ή ανικανότητα (ακυβερνησία) πλοίου να πλεύσει ή εμπλοκή πλοίου σε σύγκρουση,
- Υλική ζημιά στη ναυτική εξωτερική υποδομή σε ένα πλοίο, η οποία θα μπορούσε να θέσει σοβαρά σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, άλλου πλοίου ή ενός ατόμου, ή
- Σοβαρότατη ζημιά στο περιβάλλον ή ενδεχόμενο πρόκλησης σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον, η οποία προκλήθηκε από τη ζημιά ενός πλοίου ή πλοίων.

Ο όρος ναυτικό ατύχημα δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη, με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια του πλοίου, ατόμου ή του περιβάλλοντος¹⁶⁴.

(β) Πολύ σοβαρό ατύχημα: ναυτικό ατύχημα, το οποίο έχει ως συνέπεια την ολική απώλεια πλοίου ή το θάνατο ατόμου ή την πολύ σοβαρή ζημιά στο περιβάλλον. Ως συνέπεια σοβαρότατης ζημιάς στο περιβάλλον, εκλαμβάνεται η ρύπανση, η οποία, όπως εκτιμάται από το επηρεαζόμενο Κράτος ή Κράτη, ή τη Διοίκηση του Κράτους σημαίας, κατά περίπτωση, προκαλεί μείζονα επιβλαβή επίδραση στο περιβάλλον, η θα προκαλούσε τέτοια επίδραση χωρίς τις ενέργειες πρόληψης¹⁶⁵.

(γ) Ναυτικό Συμβάν: κάθε συμβάν ή ακολουθία συμβάντων, το οποίο δεν εμπίπτει στην έννοια του ναυτικού ατυχήματος της περίπτωσης (α) και το οποίο συνέβη άμεσα σε σχέση με τις λειτουργίες ενός πλοίου και έθεσε σε κίνδυνο ή εάν δεν διορθωνόταν, θα έθετε σε

¹⁶² Ν.4033/2011, Παράρτημα ΙΙ, σε.7113 επ.

¹⁶³ Ν.4033/2011, Παράρτημα ΙΙ, σε.7113 επ.

¹⁶⁴ Ν.4033/2011, Παράρτημα ΙΙ, σε.7113 επ.

¹⁶⁵ Ν.4033/2011, Παράρτημα ΙΙ, σε.7113 επ.

κίνδυνο την ασφάλεια ενός πλοίου, τους επιβαίνοντες σε αυτό ή οιοδήποτε άλλο πρόσωπο ή το περιβάλλον. Εντούτοις, ναυτικό συμβάν δεν περιλαμβάνει σκόπιμη ενέργεια ή παράλειψη με την πρόθεση να προκληθεί βλάβη στην ασφάλεια ενός πλοίου, ενός ατόμου ή του περιβάλλοντος¹⁶⁶.

(δ) Σοβαρό ναυτικό ατύχημα, και σύμφωνα με τους προσαρμοσμένους στα πρόσφατα δεδομένα, της Εγκυκλίου 3, της 18^{ης} Δεκεμβρίου 2008, της 37^{ης} Συνεδρίασης της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας και Επιτροπής για την Προστασία του Θαλασσιού Περιβάλλοντος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού¹⁶⁷, είναι το ατύχημα σε πλοίο το οποίο δεν κατηγοριοποιείται ως «πολύ σοβαρό» και αφορά πυρκαγιά, έκρηξη, σύγκρουση, προσάραξη, επαφή, σοβαρή ζημιά λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών, ζημιά λόγω πάγου, ρωγμές στο κύτος, ή πιθανό ελάττωμα στο εξωτερικό περίβλημα (κύτος) του πλοίου, με αποτέλεσμα:

- Ακινητοποίηση των κύριων μηχανών, εκτεταμένη ζημιά στους χώρους ενδιαίτησης, σοβαρότατη κατασκευαστική ζημιά, όπως εισροή από τα ύφαλα, κ.λπ., καθιστώντας το πλοίο ακατάλληλο να συνεχίσει λόγω της κατάστασής του, η οποία δεν είναι σύμφωνη με τις διεθνείς συμβάσεις, εμφανίζοντας κίνδυνο για το πλοίο, τους επιβαίνοντες ή απειλή βλάβης στο θαλάσσιο περιβάλλον,
- Ρύπανση ασχέτως της ποσότητας ή/και,
- Μηχανική βλάβη, η οποία απαιτεί ρυμούλκηση ή αρωγή από την ξηρά¹⁶⁸.

Στα πλαίσια της ασφάλειας στα πλοία και στη ναυσιπλοΐα, η Υπουργική Απόφαση **Υ.Α.1218.38/1/1998 (ΦΕΚ704/Β'/10.07.1998)**, **‘Εισαγωγή του παγκοσμίου ναυτιλιακού συστήματος κινδύνου και ασφαλείας (GMDSS) στα εμπορικά πλοία με ελληνική σημαία’**¹⁶⁹, υποχρεώνει τα Ελληνικά εμπορικά πλοία τη χρήση συστήματος ραδιοεπικοινωνίας που θα εφαρμόζει και λειτουργεί το Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας – GMDSS, ώστε και να συνάδει με τους όρους της Σύμβασης για το Διεθνή Ναυτιλιακό Δορυφορικό Οργανισμό (INMARSAT), που υιοθετήθηκε στις 3 Σεπτεμβρίου 1976 από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό-IMO, ώστε να παρέχει με κοινά αποδεκτούς και συγκεκριμένους κανόνες, ασφαλές περιβάλλον επικοινωνίας και

¹⁶⁶ Ν.4033/2011, Παράρτημα II, σε.7114 επ.

¹⁶⁷ Ν.4033/2011, Παράρτημα II, σε.7114 επ.

¹⁶⁸ Ν.4033/2011, Παράρτημα II, σε.7115 επ.

¹⁶⁹ link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

πληροφορίες και δεδομένα (συντεταγμένες, μετεωρολογικά στοιχεία, ναυτιλιακά, σήματα κινδύνου, κ.λπ.), που θα συνδράμουν στην ασφαλή ναυσιπλοΐα των πλοίων στις θάλασσες¹⁷⁰.

¹⁷⁰ Υ.Α.1218.38/1/1998

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ

5.1. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ , 2006 ΚΑΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΥΤΗΣ, 2014

5.1.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας ή “Maritime Labour Convention (MLC)”, υιοθετήθηκε κατά την 94^η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας-ΔΟΕ. Η Γενική Συνδιάσκεψη πραγματοποιήθηκε στις 7 Φεβρουαρίου 2006 στη Γενεύη της Ελβετίας, όπου είναι και η έδρα της ΔΟΕ. Η Γενική Συνδιάσκεψη υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (ΣΝΕ) στις 23 Φεβρουαρίου 2006, όπου αποτελεί ένα ενιαίο και συνεκτικό σύνολο κανόνων που διαμορφώνουν θέματα που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία.

Κατά τα στοιχεία που παρέχει το Προοίμιο της Σύμβασης, όπως αυτά έχουν μεταφραστεί και ενσωματωθεί στο Ν.4078/2012 (ΦΕΚ 179/Α’/20.09.2012)¹⁷¹, με τον οποίο επικυρώθηκε η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας στο Ελληνικό δίκαιο και τέθηκε σε ισχύς, αναφέρεται ότι η ΣΝΕ, 2006 δημιουργήθηκε από την επιθυμία του Διοικητικού Συμβουλίου του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας της ΔΟΕ, να προκύψει ένα ενιαίο και συνεκτικό όργανο, το οποίο να ενσωματώνει όσο το δυνατόν περισσότερο, όλα τα σύγχρονα πρότυπα των διεθνών Συνθηκών που έχουν υιοθετηθεί, κυρωθεί και εφαρμόζονται έως και σήμερα (2006), καθώς και των Συστάσεων που έχουν διαμορφωθεί για τη ναυτική εργασία. Επίσης στο ενιαίο και συνεκτικό όργανο που θα δημιουργήσει η ΣΝΕ, έχουν συμπεριληφθεί και συνεκτιμηθεί και οι αρχές και τα πρότυπα άλλων διεθνών Συμβάσεων εργασίας¹⁷².

Η ΔΟΕ αναφέρει ως κάτωθι τις Διεθνείς Συμβάσεις που συνεκτίμησε για να διαμορφώσει, εκπονήσει και εγκρίνει τη ΣΝΕ, 2006¹⁷³.

Έτσι:

¹⁷¹ Ν.4078/2012,σελ.4320.

¹⁷² Ν.4078/2012,σελ.4320.

¹⁷³ Ν.4078/2012,σελ.4320.

1. Σύμβαση για την Αναγκαστική ή Υποχρεωτική Εργασία, 1930 (No. 29).
2. Σύμβαση για τη Συνδικαλιστική Ελευθερία και την Προστασία του Συνδικαλιστικού Δικαιώματος, 1948 (No. 87).
3. Σύμβαση για την Εφαρμογή των Αρχών του Δικαιώματος Οργάνωσης και Συλλογικής Διαπραγμάτευσης, 1949 (No. 98).
4. Σύμβαση για την Ισότητα της Αμοιβής, 1951 (No.100).
5. Σύμβαση για την Κατάργηση της Αναγκαστικής Εργασίας, 1957, (No.105).
6. Σύμβαση για τη Διάκριση στην Απασχόληση και στο Επάγγελμα, 1958, (No. 111).
7. Σύμβαση για το Κατώτατο Όριο Ηλικίας Εισόδου στην Απασχόληση, 1973 (No. 138).
8. Σύμβαση για τις Χειρότερες Μορφές Παιδικής Εργασίας, 1999 (No.182).

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, ενσωματώνει με μοναδικό και πρωτότυπο τρόπο πρότυπα και αρχές 65 συνολικά Συμβάσεων και Συστάσεων που έχει υιοθετήσει και διαμορφώσει η ΔΟΕ από το 1920 έως και σήμερα και κατά το έτος που συντάχθηκε και εγκρίθηκε η ΣΝΕ, 2006¹⁷⁴.

Η ναυτιλία είναι παγκοσμίως αναγνωρισμένη ως ένας διεθνής οικονομικός κλάδος που μετέχει στις θαλάσσιες μεταφορές. Διαθέτει δε ιδιαιτερότητες αναγνωρισμένες και θεσμοθετημένες πλέον και που αφορούν τη ναυτική εργασία (σαν επάγγελμα), αλλά και την παροχή συναφών υπηρεσιών. Η δημιουργία της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας το 2006 από τη ΔΟΕ, συμβάλλει ουσιαστικά στην αναγνώριση και αποδοχή των ιδιαιτεροτήτων του ναυτικού επαγγέλματος, διότι προσδιορίζει σαφώς, ρητώς, με αυστηρό και συγκεκριμένο τρόπο, αλλά και με διεθνή συμμετοχή, τα νέα πρότυπα και τους κανόνες που διαμορφώνει και θέτει σε εφαρμογή, ώστε να προστατεύσει την εργασία των ναυτικών και να διασφαλίσει τις ελάχιστες εκείνες απαιτήσεις για την ασφάλεια, την υγεία και τις συνθήκες διαβίωσης του προσωπικού που απασχολείται στη ναυτιλία.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας¹⁷⁵ έχει χαρακτηριστεί και ως η **“Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών”**¹⁷⁶, και με βάση διεθνή δεδομένα και στοιχεία, αποτελεί τον πρώτο Διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας που είχε προκύψει και συνταχθεί μέχρι και το έτος που

¹⁷⁴link:<http://www.hcr.gr/node/5129>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁷⁵ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁷⁶ link:<http://www.hcr.gr/node/5129>, [πρόσβαση 13-07-2015]

υιοθετήθηκε (2006). Έκτοτε και με τη δημιουργία της, από το 2006 έως και σήμερα διαμορφώνει και συμμετέχει στο πλαίσιο των τεσσάρων πυλώνων του διεθνούς θεσμικού πλαισίου για τη ναυτιλία¹⁷⁷. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός-ΙΜΟ, έχει διαμορφώσει με το έργο και τη συνεχή παρουσία του από το 1948 και μετά, σημαντικό και αξιόλογο θεσμικό πλαίσιο αναφορικά με τη σύνταξη, έγκριση και εφαρμογή αρχών, κανόνων και κωδίκων για τη ναυτιλία, τη ναυσιπλοΐα, το θαλάσσιο περιβάλλον και γενικά τις θαλάσσιες μεταφορές. Οι τρεις (3) σημαντικές Διεθνείς Συμβάσεις του ΙΜΟ, αποτελούν τους τρεις (3) πυλώνες της ναυτιλίας, δηλαδή: (1) η Διεθνής Σύμβαση **‘Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974’** το 1974 (η τροποποιημένη Σύμβαση SOLAS, 1960), (2) η Διεθνής Σύμβαση **‘Για Πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978’** το 1978, και τέλος (3) η Διεθνής Σύμβαση **‘Για τη πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973’** το 1973 (Σύμβαση MARPOL, 1973), με το Πρωτόκολλο που τη συνοδεύει του έτους 1978. Ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς θεσμικού πλαισίου, είναι η **Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006**¹⁷⁸.

Η Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου *«Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας»*, που είχε υποβληθεί στη Βουλή των Ελλήνων στις 20 Αυγούστου 2012, από τα συναρμόδια Υπουργεία που την υπογράφουν¹⁷⁹, καθώς και από το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, διασαφηνίζει με ακριβή και λεπτομερή γραφή όλα τα μέρη και στοιχεία που απαρτίζουν τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, καθώς και αιτιολογεί επαρκώς τους λόγους για τους οποίους η Ελλάδα ειδικότερα και κατ’ επέκταση και κάθε άλλο κράτος-μέλος είτε της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είτε της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, οφείλει να επικυρώσει τη ΣΝΕ και να τη θέσει σε πλήρη εφαρμογή και ισχύ¹⁸⁰.

Κατά την Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου της κύρωσης της ΣΝΕ, το Συμβούλιο Υπουργών της Ευρωπαϊκής Ένωσης εκτίμησε ότι η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 της ΔΟΕ, εδραιώνει ένα διεθνή κώδικα για τη ναυτική εργασία¹⁸¹. Προς τούτο, εξουσιοδότησε τα κράτη-μέλη της με την Απόφασή του στις 7 Ιουνίου 2007, να επικυρώσουν τη Σύμβαση ΣΝΕ, 2006 για το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, το

¹⁷⁷ link:<http://www.hcr.gr/node/5129>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁷⁸ link:<http://www.hcr.gr/node/5129>, [πρόσβαση 13-07-2015]

¹⁷⁹ Υπουργεία Οικονομικών, Εξωτερικών, Εργασίας και Κοινωνικής Ασφάλισης και Προνοίας και Ναυτιλίας και Αιγαίου.

¹⁸⁰ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸¹ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

συντομότερο δυνατόν και κατά προτίμηση πριν τις 31 Δεκεμβρίου 2010¹⁸². Η Ε.Ε. για να εφαρμόσει την Απόφαση του Συμβουλίου της 7^{ης} Ιουνίου 2007, διαβουλευτήκε με τους κοινωνικούς εταίρους που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες μεταφορές σε όλα τα κράτη-μέλη της τη ΣΝΕ, 2006, ώστε να υλοποιήσουν και ικανοποιήσουν το ευρωπαϊκό κεκτημένο και υπό το πρίσμα της ΣΝΕ, 2006¹⁸³. Οι κοινωνικοί εταίροι στην Ε.Ε. αιτήθηκαν την εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και σε εφαρμογή των θεμελιωδών δικαιωμάτων που διακηρύσσει ο Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης της¹⁸⁴, συνέταξε και υιοθέτησε την Οδηγία ΟΔ2009/13/ΕΚ (16 Φεβρουαρίου 2009) για να υλοποιηθεί και εφαρμοστεί η συμφωνία που είχε πραγματοποιηθεί μεταξύ της Ένωσης Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας των Ενώσεων των Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), που αφορούσε τη ΣΝΕ, 2006¹⁸⁵. Η ΟΔ2009/13/ΕΚ «Συμφωνία σχετικά με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας», τροποποιούσε επίσης και την προγενέστερη ΟΔ1999/63/ΕΚ «Οργάνωση χρόνου εργασίας των ναυτικών»¹⁸⁶.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 περιλαμβάνει τρία (3) μέρη, δηλαδή τα Άρθρα, τους Κανονισμούς και τον Κώδικα¹⁸⁷, που υιοθετούν και ορίζουν πρότυπα για τις ελάχιστες απαιτήσεις στα παρακάτω θέματα-πεδία εφαρμογής που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία:

- **Συνθήκες και Όρους Απασχόλησης με ειδική μέριμνα για τους Νέους.**
- **Ενδιαίτηση και Τροφοδοσία.**
- **Ευημερία και Κοινωνική Ασφάλεια.**
- **Ιατρική Περίθαλψη και Προστασία της Υγείας των Ναυτικών¹⁸⁸.**

Τα μέρη της Σύμβασης είναι διαφορετικά μεν ως προς το σκοπό που επιδιώκεται να ικανοποιεί, αλλά είναι συνδεδεμένα μεταξύ τους και διαθέτουν αλληλουχία. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί οριοθετούν και καθορίζουν τα δικαιώματα και τις αρχές για τη ναυτική

¹⁸² Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸³ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸⁴ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸⁵ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸⁶ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸⁷ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁸⁸ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

εργασία, καθώς και τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών της ΔΟΕ, και τα οποία έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση ΣΝΕ. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί μεταβάλλονται μόνον από τη Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ, με βάση το Καταστατικό της και το Άρθρο 19 αυτού¹⁸⁹.

Ο Κώδικας της ΣΝΕ περιλαμβάνει και περιγράφει με λεπτομέρεια τις ενέργειες που απαιτούνται να γίνουν για να εφαρμοσθούν με ακρίβεια και σαφήνεια οι Κανονισμοί. Ο Κώδικας της ΣΝΕ, αποτελείται από δύο (2) Μέρη, το Μέρος Α' και το Μέρος Β'.

Το Μέρος Α' προσδιορίζει τα Πρότυπα τα οποία είναι υποχρεωτικής εφαρμογής. Δεν αφήνουν περιθώρια άλλης επιλογής ή μη τήρησης των Προτύπων που προσδιορίζουν.

Το Μέρος Β' καθορίζει τις Κατευθυντήριες Οδηγίες για την εφαρμογή των υποχρεωτικών απαιτήσεων της ΣΝΕ. Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες δεν είναι υποχρεωτικές προς εφαρμογή από τα κράτη-μέλη που επικυρώνουν τη ΣΝΕ. Διαθέτουν συμβουλευτική ισχύ και επιτρέπουν και δημιουργούν ευελιξία προς τη χρήση των υποχρεώσεων, δικαιωμάτων και αρχών της ΣΝΕ από τα κράτη-μέλη που την εφαρμόζουν. Δέον είναι όμως να τηρούνται και οι Κατευθυντήριες Οδηγίες του Μέρους Β' του Κώδικα της ΣΝΕ, προς πλήρη και συνεπή εφαρμογή της, τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο του κάθε κράτους που την εφαρμόζει, ώστε να επιφέρει αποτελέσματα με διάρκεια και σε βάθος χρόνου.

Πιο αναλυτικά και με βάση τα στοιχεία που διαθέτει η Αιτιολογική Έκθεση της 20^{ης} Αυγούστου 2012 προς τη Βουλή των Ελλήνων από τα συναρμόδια Υπουργεία και το Γενικό Λογιστήριο του Κράτους, για το σχέδιο νόμου (το 2012) «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας»¹⁹⁰, παρουσιάζεται η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 συνοπτικά.

Έτσι, η ΣΝΕ, 2006 περιέχει¹⁹¹:

- 1. Δέκα έξι (16) συνολικά Άρθρα, και**
- 2. Κανονισμούς και Κώδικα Προτύπων και Κατευθυντήριων Οδηγιών.**

¹⁸⁹link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

¹⁹⁰ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹¹ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

1. Άρθρα ΣΝΕ, 2006¹⁹².

Τα Άρθρα της ΣΝΕ, 2006, ρυθμίζουν θέματα όπως:

- Γενικές Υποχρεώσεις των Μελών της ΔΟΕ.
- Ορισμοί και Πεδίο Εφαρμογής.
- Θεμελιώδη Δικαιώματα και Αρχές.
- Εργασιακά και Κοινωνικά Δικαιώματα των Ναυτικών.
- Υποχρεώσεις των Κρατών σε σχέση με την εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεών της.
- Τρόπος Εφαρμογής των Κανονισμών και του Μέρους Α' και Β' του Κώδικα.
- Διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών.
- Όροι θέσης της Σύμβασης σε ισχύ.
- Όροι και Διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης.
- Αποτελέσματα της θέσης της Σύμβασης σε ισχύ.
- Καθήκοντα του Γενικού Διευθυντή τους Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ως Θεματοφύλακα της Σύμβασης.
- Αρμοδιότητες και Τρόπος Λειτουργίας της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής.
- Διαδικασία Τροποποίησης της Σύμβασης και του Κώδικα αυτής.
- Αυθεντικές Γλώσσες του Κειμένου της Σύμβασης¹⁹³.

2. Κανονισμοί και Κώδικας Προτύπων και Κατευθυντήριων Οδηγιών, ΣΝΕ, 2006¹⁹⁴.

Οι Κανονισμοί της ΣΝΕ, 2006, είναι οργανωμένοι σε γενικές θεματικές ενότητες υπό τη μορφή πέντε (5) Τίτλων, ως κάτωθι¹⁹⁵:

- I. Τίτλος 1: Ελάχιστε απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου.**
- II. Τίτλος 2: Συνθήκες εργασίας.**
- III. Τίτλος 3: Ενδιαίτηση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφής και τροφοδοσία.**

¹⁹² Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹³ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹⁴ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹⁵ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

IV. Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, ευημερία και προστασία κοινωνικής ασφάλειας.

V. Τίτλος 5: Συμμόρφωση και Επιβολή¹⁹⁶.

Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, αποτελεί και το γεγονός ότι με την υιοθέτηση και εφαρμογή της, αναθεωρούνται τριάντα επτά (37) συνολικά Διεθνείς Συμβάσεις της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας¹⁹⁷, που είναι αξιοσημείωτο να αναφερθούν στην παρούσα εργασία, διότι καταδεικνύει το έργο της ΔΟΕ, αλλά και τη διαχρονική και ουσιαστική συμβολή της ΔΟΕ για την προστασία και ασφάλεια της εργασίας, καθώς και της βελτίωσης των όρων απασχόλησης και των συνθηκών διαβίωσης. Επιπλέον, καταδεικνύει και το έργο που έχει επιτελέσει αναφορικά με τη ναυτιλία ως διεθνή και παγκόσμια οικονομική δραστηριότητα και απασχόληση¹⁹⁸.

Έτσι με τη ΣΝΕ, 2006, αναθεωρούνται οι κάτωθι Διεθνείς Συμβάσεις¹⁹⁹:

1. Σύμβαση για το Ελάχιστο Όριο Ηλικίας (Θάλασσα), 1920 (No. 7).
2. Σύμβαση για Αποζημίωση λόγω Ανεργίας (Ναυάγιο), 1920 (No. 8).
3. Σύμβαση για Εύρεση Εργασίας σε Ναυτικούς, 1920 (No. 9).
4. Σύμβαση για Ιατρική Εξέταση των Νέων (Θάλασσα), 1921 (No. 16).
5. Σύμβαση για Σύμβαση Ναυτολόγησης Ναυτικών, 1926 (No. 22).
6. Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών, 1926 (No.23).
7. Σύμβαση για Πιστοποιητικά Ικανότητας Αξιωματικών, 1936 (No.53).
8. Σύμβαση για Άδεια μετ' Αποδοχών (Θάλασσα), 1936 (No.54).
9. Σύμβαση για Υποχρεώσεις Πλοιοκτητών (Ασθένεια-Τραυματισμός Ναυτικών), 1936 (No.55).
10. Σύμβαση για Ασφάλιση Ασθενείας (Θάλασσα), 1936 (No.56).
11. Σύμβαση για Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα), 1936 (No. 37).
12. Σύμβαση για Ελάχιστο Όριο Ηλικίας (Θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1936 (No.58).
13. Σύμβαση για Διατροφή και Τροφοδοσία Πληρωμάτων, 1946 (No.68).
14. Σύμβαση για Πιστοποιητικό Ικανότητας Ναυτομαγείρων, 1946 (No. 69).

¹⁹⁶ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹⁷ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹⁸ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

¹⁹⁹ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

15. Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικοί), 1946 (No. 70).
16. Σύμβαση για Άδεια μετ' Αποδοχών (Ναυτικοί), 1946 (No.72).
17. Σύμβαση για Ιατρική εξέταση (Ναυτικοί), 1946 (No.73).
18. Σύμβαση για Πιστοποιητικά Ικανότητας Ναυτικών, 1946 (No.74).
19. Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων, 1946 (No.75).
20. Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα), 1946 (No.76).
21. Σύμβαση για Άδεια μετ' Αποδοχών (Ναυτικοί), 1949 (No. 91).
22. Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων (Αναθεωρημένη), 1949 (No. 92).
23. Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1949 (No.93).
24. Σύμβαση για Μισθούς, Ώρες Εργασίας και Στελέχωση (Θάλασσα) (Αναθεωρημένη), 1958 (No.109).
25. Σύμβαση για Ενδιαίτηση Πληρωμάτων (Συμπληρωματικές Διατάξεις), 1970 (No.133).
26. Σύμβαση για Πρόληψη Ατυχημάτων (Ναυτικοί), 1970 (No. 134).
27. Σύμβαση για Συνεχή Απασχόληση (Ναυτικοί), 1976 (No.145).
28. Σύμβαση για Ετήσια Άδεια μετ' Αποδοχών των Ναυτικών, 1976 (No. 146).
29. Σύμβαση για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No. 147).
30. Πρωτόκολλο του 1996 της Σύμβασης για Εμπορική Ναυτιλία (Ελάχιστα Πρότυπα), 1976 (No. 147).
31. Σύμβαση για Ευημερία των Ναυτικών, 1987 (No.163).
32. Σύμβαση για Προστασία της Υγείας και Ιατρική Περίθαλψη (Ναυτικοί), 1987 (No. 164).
33. Σύμβαση για Κοινωνική Ασφάλεια (Ναυτικοί) (Αναθεωρημένη), 1987 (No. 165).
34. Σύμβαση για Παλιννόστηση Ναυτικών (Αναθεωρημένη), 1987 (No. 166).
35. Σύμβαση για Επιθεώρηση Εργασίας (Ναυτικοί), 1996 (No. 178).
36. Σύμβαση για Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας Ναυτικών, 1996 (No. 179).
37. Σύμβαση για Ώρες Εργασίας Ναυτικών και Στελέχωση Πλοίων, 1996 (No. 180).

Η Ελλάδα έχει επικυρώσει τις υπ' αριθμ. Διεθνείς Συμβάσεις ως: 8, 9, 16, 23, 55, 68, 69, 73, 92, 133, 134, 147, 180 και το Πρωτόκολλο του 1996 της υπ' αριθμ. 147 Σύμβασης ΔΟΕ²⁰⁰.

²⁰⁰ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

Η επικύρωση της ΣΝΕ, 2006, και η θέση της σε ισχύ, δε δεσμεύει την Ελλάδα να εφαρμόσει τις ως άνω Διεθνείς Συμβάσεις της ΔΟΕ που αναφέρθηκαν και τούτο διότι ήδη έχουν αναθεωρηθεί με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 και τον κυρωτικό της νόμο, Ν.4078/2012²⁰¹.

Ο Ν.4078/2012, ‘‘Περί Κύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας’’, ψηφίσθηκε από τη Βουλή των Ελλήνων, στις 19 Σεπτεμβρίου 2012 και δημοσιεύθηκε στο Φύλλο της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως 179/Α’, στις 22 Σεπτεμβρίου 2012. Έκτοτε και από τις 22.09.2012 έχει τεθεί σε ισχύ και εφαρμόζεται για τη ναυτιλία σε ύδατα υπαγόμενα στην Ελληνική δικαιοδοσία, σε διεθνή ύδατα και για πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία, αλλά και σημαίες κρατών-μελών της Ε.Ε. και άλλων τρίτων χωρών.

5.1.2. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ, 2014²⁰²

Από την ψήφιση του Ν.4078/2012, οπότε και ενσωματώθηκε η ΣΝΕ, 2006 στο εθνικό δίκαιο οι τροποποιήσεις που ακολούθησαν ήταν οι κάτωθι²⁰³:

- 1. Υ.Α. 4113.305/01/2013**, ‘‘Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας – Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας’’.
- 2. Υ.Α. 3522.2/08/2013**, ‘‘Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας’’.
- 3. Υ.Α. 4337.6/03/2014/2014**, ‘‘Τροποποίηση - συμπλήρωση του κανονισμού για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, που εγκρίθηκε με την αριθμ. 3522.2/08/2013/ΚΥΑ (1671/Β)’’.

Η Υ.Α. 4113.305/01/2013 (ΦΕΚ 1553/Β’/21.06.2013), ‘‘Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας –

²⁰¹ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

²⁰² link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=1382, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁰³ link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=1382, [πρόσβαση 13-07-2015]

Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας’, εγκρίνει πέντε (5) Κανονισμούς της ΣΝΕ, 2006, αναφορικά με τους επιθεωρητές της ναυτικής εργασίας, τον έλεγχο και τη συμμόρφωση, την εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων φορέων, τον έλεγχο Κράτους Λιμένα και τέλος της διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά²⁰⁴.

Η **Υ.Α. 3522.2/08/2013 (ΦΕΚ 1671/Β’/05.07.2013)**, ‘*Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας*’, εγκρίνει και διαμορφώνει διατάξεις και αρχές σε συνολικά πέντε (5) Κεφάλαια και τριάντα τρία (33) Άρθρα, για τα εξής θέματα²⁰⁵:

- **Κεφάλαιο Α’: Ελάχιστες Απαιτήσεις για την Εργασία Ναυτικών επί Πλοίου (Άρθρα 2 έως 6).**
- **Κεφάλαιο Β’: Συνθήκες Απασχόλησης (Άρθρα 6 έως 12).**
- **Κεφάλαιο Γ’: Ενδιαίτηση, Ευκολίες Αναψυχής, Διατροφή και Τροφοδοσία (Άρθρα 13 έως 26).**
- **Κεφάλαιο Δ’: Προστασία της Υγείας, Ιατρική περίθαλψη και Αναψυχή (Άρθρα 27 έως 30).**
- **Κεφάλαιο Ε’: Συμμόρφωση και Έλεγχος Εφαρμογής (Άρθρα 31 έως και 33).**

Ακολουθούν τα σχετικά Προσαρτήματα που επισημαίνουν τις τυπικές διαδικασίες εφαρμογής των απαιτήσεων του εγκριθέντος Κανονισμού της ΣΝΕ, 2006²⁰⁶.

²⁰⁴ Υ.Α. 4113.305/01/2013

²⁰⁵ Υ.Α. 3522.2/08/2013

²⁰⁶ Υ.Α. 3522.2/08/2013

5.1.3. N.4078/2012 – ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006 ΤΗΣ ΔΟΕ

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, επικυρώθηκε από τη Βουλή των Ελλήνων με το Ν.4078/2012, και ο οποίος είναι νόμος αυξημένης τυπικής ισχύος, κατά το Άρθρο 28, παράγρ. 1 του Συντάγματος της Ελλάδος²⁰⁷.

Στην εισαγωγή του Ν.4078/2012, ο Πρόεδρος της Ελληνικής Δημοκρατίας εκδίδει το Νόμο που ψήφισε η Βουλή των Ελλήνων και στο Άρθρο 1 του Ν.4078/2012 κυρώνεται και τίθεται σε ισχύ τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, της ΔΟΕ²⁰⁸.

Στο Προοίμιο του νόμου και στην Ελληνική απόδοση και μετάφραση της ΣΝΕ, 2006²⁰⁹, από την Αγγλική γλώσσα, η οποία είχε ενταχθεί στο σώμα του νόμου, αναφέρεται σειρά θεμελιωδών αρχών της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, οι οποίες και συνεκτιμήθηκαν για να υιοθετηθεί τελικά η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, όπως ορίζει τη ναυτιλία, αποτελεί παγκόσμια δραστηριότητα και οι ναυτικοί χρήζουν ιδιαίτερης προστασίας. Διαθέτουν θεμελιώδη δικαιώματα και ελευθερίες, όπως έχουν καθορισθεί από άλλες Συμβάσεις της ΔΟΕ και ισχύουν για όλους τους ανθρώπους.

Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, 1982, αποτελεί ένα γενικό πλαίσιο που ορίζει νομικούς κανόνες για να διενεργούνται όλες οι δραστηριότητες στους ωκεανούς και στις θάλασσες²¹⁰, οι οποίες και είναι σημαίνουσας αξίας, διότι δημιουργούν τις βάσεις για εθνική, περιφερειακή και διεθνή ανάπτυξη, δράση και συνεργασία στο θαλάσσιο τομέα και στις θαλάσσιες μεταφορές²¹¹. Το Άρθρο 94 της ίδιας Σύμβασης του ΟΗΕ, νομοθετεί τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του κάθε Κράτους σημαίας, για τις συνθήκες εργασίας, τη στελέχωση και τα κοινωνικά θέματα επί των

²⁰⁷ Βουλή των Ελλήνων, (2012), Αιτιολογική Έκθεση, Αθήνα

²⁰⁸ Ν.4078/2012

²⁰⁹ Ν.4078/2012, σελ.4320

²¹⁰ Ν.4078/2012, σελ.4321

²¹¹ Ν.4078/2012, σελ.4321

πλοίων που φέρουν τη σημαία του και κατά συνέπεια και των ναυτικών που απασχολούνται στα πλοία που φέρουν τη σημαία Κράτους²¹².

Κλείνοντας το Προοίμιο της Σύμβασης ΣΝΕ, 2006 η ΔΟΕ υπενθυμίζει ότι η υιοθέτηση Συμβάσεων, Συστάσεων, καθώς και η επικύρωση οποιωνδήποτε άλλων Διεθνών Συμβάσεων από κάθε κράτος-μέλος με οποιονδήποτε τρόπο δεν επηρεάζει νόμο, απόφαση, έθιμο ή συμφωνία άλλη που διαμορφώνει και διασφαλίζει πιο ευνοϊκές συνθήκες για του εργαζόμενους που αφορούν οι Συμβάσεις και οι Συστάσεις της ΔΟΕ. Ως εκ' τούτου συνυπολογίζονται και συνεκτιμώνται όλα τα νομικά και θεσμικά πλαίσια που διαμορφώνουν ευνοϊκές και ασφαλείς συνθήκες εργασίας στους εργαζομένους.

Τα Άρθρα της ΣΝΕ, 2006, αριθμούν στο σύνολό τους δέκα έξι (16) και ρυθμίζουν τα παρακάτω θέματα, τα οποία και αναλύονται και παρουσιάζονται εδώ²¹³:

- **Γενικές Υποχρεώσεις των Μελών της ΔΟΕ. Άρθρο I:** Κάθε Μέλος της ΔΟΕ που επικυρώνει την παρούσα Σύμβαση οφείλει να εφαρμόζει πλήρως τις διατάξεις που ορίζει και κατά τον τρόπο που ορίζεται στο Άρθρο VI της, ώστε να διασφαλιστεί στο έπακρον το δικαίωμα όλων των ναυτικών στην αξιοπρεπή απασχόληση και εργασία²¹⁴. Τα Μέλη της ΔΟΕ οφείλουν δε να συνεργάζονται μεταξύ τους για την επίτευξη του σκοπού της ΣΝΕ, 2006 όσο πιο αποτελεσματικά τούτο είναι εφικτό²¹⁵.
- **Ορισμοί και Πεδίο Εφαρμογής. Άρθρο II:** Δίνονται ορισμοί για όρους που χρησιμοποιούνται και αναφέρονται στη Σύμβαση, αλλά και στο νόμο²¹⁶.

Ενδεικτικά:

- **Ναυτικός:** οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται με οποιαδήποτε ειδικότητα επί πλοίου στο οποίο έχει εφαρμογή η παρούσα Σύμβαση ΣΝΕ, 2006.

²¹² Ν.4078/2012, σελ.4321

²¹³ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

²¹⁴ Ν.4078/2012, σελ.4321

²¹⁵ Ν.4078/2012, σελ.4321

²¹⁶ Ν.4078/2012, σελ.4322

- **Πλοίο:** οποιοδήποτε πλοίο εκτός αυτού που πλέει αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή ύδατα εντός ή πλησίον προασπισμένων υδάτων ή περιοχών, όπου εφαρμόζονται κανονισμοί λιμένα.
 - **Πλοιοκτήτης:** ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή άλλος οργανισμός ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη λειτουργίας του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν κάποιος άλλος οργανισμός ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη.
 - Η ΣΝΕ, 2006, έχει εφαρμογή για όλους τους ναυτικούς, εκτός εάν ρητώς προβλέπεται διαφορετικά²¹⁷.
 - Η ΣΝΕ, 2006 εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα αν είναι δημόσιας ή ιδιωτικής ιδιοκτησίας, και τα οποία απασχολούνται τακτικώς σε εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα πλοία που απασχολούνται με την αλιεία ή παρόμοιες εργασίες, καθώς και από τα πλοία παραδοσιακής κατασκευής, όπως τα «dhow» και τα «junks». Η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται στα πολεμικά πλοία ή στα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού, και επιπλέον δεν εφαρμόζεται ως ορίζεται εκτός εάν ρητά προβλέπεται διαφορετικά²¹⁸.
 - Αν κάποιος Μέλος της ΔΟΕ, λαμβάνει οποιοσδήποτε αποφάσεις υπό των παραγράφων 3, ή 5 ή 6 του παρόντος Άρθρου ΙΙ, οφείλει να κοινοποιήσει τις Αποφάσεις του στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ο οποίος και ενημερώνει τα υπόλοιπα κράτη-μέλη της ΔΟΕ, για τη ληφθείσα Απόφαση.
- **Θεμελιώδη Δικαιώματα και Αρχές. Άρθρο ΙΙΙ²¹⁹:** Κάθε κράτος-μέλος της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, πρέπει να εξασφαλίζει το ίδιο ότι οι διατάξεις των νόμων και των κανονισμών του γίνονται σεβαστοί και στο πλαίσιο της παρούσας ΣΝΕ, 2006. Το ίδιο ισχύει και για τα θεμελιώδη δικαιώματα, τα οποία και είναι:

²¹⁷ N.4078/2012, σελ.4322

²¹⁸ N.4078/2012, σελ.4322

²¹⁹ N.4078/2012, σελ.4323

(α) ελευθερία του συνέρχεσθαι και αποτελεσματική αναγνώριση του δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης,

(β) εξάλειψη όλων των μορφών αναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας,

(γ) αποτελεσματική κατάργηση της παιδικής εργασίας,

(δ) εξάλειψη των διακρίσεων σε σχέση με την απασχόληση και την εργασία.

- **Εργασιακά και Κοινωνικά Δικαιώματα των Ναυτικών. Άρθρο IV²²⁰:**
 - Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε ένα ασφαλές και προστατευμένο εργασιακό περιβάλλον, απαλλαγμένο από έκνομες ενέργειες και το οποίο θα συμμορφώνεται με τα πρότυπα ασφαλείας.
 - Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε δίκαιους όρους απασχόλησης.
 - Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου.
 - Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα στην προστασία της υγείας, στην ιατρική περίθαλψη, σε μέτρα ευημερίας και σε άλλες μορφές κοινωνικής προστασίας.
 - Κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, οφείλει να διασφαλίζει τα ως παραπάνω ορίζονται ρητώς, σαφώς και πλήρως, καθώς και να πραγματοποιούνται όλα και σύμφωνα με τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006, σε συσχέτιση με την κείμενη εθνική νομοθεσία και των συλλογικών συμβάσεων που εφαρμόζονται ή και άλλων μέτρων ή και κατά την πρακτική²²¹.

- **Υποχρεώσεις των Κρατών σε σχέση με την εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεων της. Άρθρο V²²²:** Το Άρθρο αυτό ορίζει με τις επτά (7) παραγράφους του, ότι κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, πρέπει να εκπληρώσει τις υποχρεώσεις της παρούσας Σύμβασης που έχει υιοθετήσει, μέσα από την εφαρμογή και την επιβολή νόμων και κανονισμών στην εθνική τους νομοθεσία, τέτοιων ώστε να τηρούνται και υλοποιούνται οι υποχρεώσεις της ΣΝΕ, 2006. Διαθέτει το δικαίωμα να ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο που του έχουν παραχωρηθεί από τη ΔΟΕ μέσω της ΣΝΕ, 2006. Στο Άρθρο τονίζεται ρητώς ότι κάθε μέλος της ΔΟΕ, πρέπει να απαγορεύει να παραβιαστούν οι απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης,

²²⁰ N.4078/2012, σελ.4323

²²¹ N.4078/2012, σελ.4324

²²² N.4078/2012, σελ.4324

καθώς και να απαιτήσει το ίδιο και με βάση το διεθνές οριζόμενο δίκαιο να θεσπίσει κυρώσεις ή να ληφθούν διορθωτικές ενέργειες και μέτρα σε περίπτωση μη τήρησης ή τυχούσας παραβίασης (Άρθρο V, παράγρ.6)²²³.

- Τρόπος Εφαρμογής των Κανονισμών και του Μέρους Α' και Β' του Κώδικα. Άρθρο VI²²⁴: Οι Κανονισμοί και οι διατάξεις του Μέρους Α' του Κώδικα είναι υποχρεωτικής εφαρμογής από όλα τα κράτη-μέλη. Οι διατάξεις του Μέρους Β' του Κώδικα δεν είναι υποχρεωτικές (παράγρ. 1).

- Διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Άρθρο VII²²⁵: Το Άρθρο ορίζει ότι απαιτείται διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών για την οποιαδήποτε παρέκκλιση, εξαίρεση ή άλλη ευέλικτη εφαρμογή της παρούσας Σύμβασης, ΣΝΕ, 2006.

- Όροι θέσης της Σύμβασης σε ισχύ. Άρθρο VII²²⁶: Στο Άρθρο αναφέρεται ότι όλες οι επίσημες κυρώσεις της ΣΝΕ, 2006 της ΔΟΕ, κοινοποιούνται οπωσδήποτε στο Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση. Επίσης, η παρούσα Σύμβαση είναι δεσμευτική μόνο για τα μέλη της ΔΟΕ, που έχουν κοινοποιήσει την κύρωσή της και έχει καταχωρηθεί από το Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας της ΔΟΕ (παράγρ. 1,2).

Η ΣΝΕ, 2006 τίθενται σε ισχύς 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα έχουν καταχωρηθεί οι επικυρώσεις της ΣΝΕ, 2006, από τουλάχιστον 30 κράτη-μέλη της ΔΟΕ, και τα οποία θα διαθέτουν συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ολική χωρητικότητα πλοίων, τουλάχιστον 33% (παράγρ.3). Επιπλέον, θα τεθεί σε ισχύ η ΣΝΕ, 2006 για οποιοδήποτε άλλο Μέλος, 12 μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία έχει καταχωρηθεί η επικύρωσή του (παράγρ. 4).

- Όροι και Διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης. Άρθρο IX²²⁷: Η παρούσα Σύμβαση, ΣΝΕ, 2006, δύναται να καταγγελθεί μετά την επικύρωσή της από οποιοδήποτε μέλος-κράτος της ΔΟΕ, μετά την παρέλευση δέκα (10) ετών από την

²²³ N.4078/2012, σελ.4324

²²⁴ N.4078/2012, σελ.4325

²²⁵ N.4078/2012, σελ.4325

²²⁶ N.4078/2012, σελ.4325

²²⁷ N.4078/2012, σελ.4326

ημερομηνία θέσης της σε ισχύ για πρώτη φορά και με κοινοποίηση της καταγγελία, ομοίως στο γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας για καταχώρηση. Η καταγγελία της ΣΝΕ, 2006, και η παύση εφαρμογής της θα ισχύσει μετά από την παρέλευση ενός έτους από την ημερομηνία καταχώρησης της (παράγρ.1). Κράτος-μέλος που δεν καταγγέλλει τη Σύμβαση, ως η παράγραφος 1 ορίζει, δεσμεύεται για την ισχύ της ΣΝΕ, 2006 για χρονικό διάστημα άλλα δέκα (10) έτη (παραγρ.2). Ομοίως κατά την παράγραφο 1, έχει δικαίωμα καταγγελίας της ΣΝΕ, 2006. κατά τα λοιπά.

- Αποτελέσματα της θέσης της Σύμβασης σε ισχύ. Άρθρο Χ²²⁸: Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 αναθεωρεί τις Διεθνείς Συμβάσεις που αναφέρθηκαν στην παράγραφο 5.1.1. της εργασίας (σελ. 20-21). Δεν παρατίθενται πάλι, διότι θα είναι εκ' του περισσού.
- Καθήκοντα του Γενικού Διευθυντή τους Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ως Θεματοφύλακα της Σύμβασης. Άρθρα ΧΙ και ΧΙΙ²²⁹: Ο Γενικός Διευθυντής ου Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ορίζεται ως ο Θεματοφύλακας της τήρησης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006. Τα σχετικά Άρθρα παρουσιάζουν τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις του απέναντι στα κράτη-μέλη της ΔΟΕ, αλλά και στο Γενικό Γραμματέα των Ηνωμένων Εθνών.
- Αρμοδιότητες και Τρόπος Λειτουργίας της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής. Άρθρο ΧΙΙΙ²³⁰: Προσδιορίζονται επακριβώς οι αρμοδιότητες και οι λειτουργίες της ειδικής Τριμερούς Επιτροπής που θα θεσπιστεί με ειδικό αντικείμενο την παρακολούθηση της τήρησης της ΣΝΕ, 2006. Η Επιτροπή, κατά τη συνήθη θεσμική δομή της ΔΟΕ, θα αποτελείται από δύο (2) μέλη των κυβερνήσεων των κρατών-μελών της, έναν εκπρόσωπο από τους πλοιοκτήτες και έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων ναυτικών. Στην Ειδική Επιτροπή δικαίωμα ψήφου θα έχουν τα κράτη-μέλη που έχουν κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006 και την έχουν θέσει σε ισχύ. Τα κράτη-μέλη τα οποία δεν έχουν επικυρώσει τη ΣΝΕ, 2006, θα μετέχουν στην Επιτροπή, χωρίς δικαίωμα ψήφου (παράγρ. 1 έως 4).

²²⁸ N.4078/2012, σελ.4326-4327

²²⁹ N.4078/2012, σελ.4328

²³⁰ N.4078/2012, σελ.4328

- **Διαδικασία Τροποποίησης της Σύμβασης και του Κώδικα αυτής. Άρθρα XIV, XV²³¹:**

Άρθρο XIV²³²: Τροποποίηση Παρούσας Σύμβασης, ΣΝΕ, 2006.

Το Άρθρο αναφέρεται στη διαδικασία και στον τρόπο τροποποίησης της ΣΝΕ, 2006, από τη Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, κατά το Άρθρο 19 του Καταστατικού της²³³. Το Άρθρο αποτελείται από οκτώ (8) παραγράφους και σε αυτές καθορίζεται η πλήρης διαδικασία καθώς και το θεσμικό πλαίσιο μέσα στο οποίο πραγματοποιείται Τροποποίηση διατάξεων και άρθρων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, καθώς και ο τρόπος επικύρωσης και υιοθέτησης των τυχόν τροποποιήσεων αυτής (συνήθης διαδικασία ως ορίζεται στο Άρθρο 19 Καταστατικού ΔΟΕ και Άρθρο VIII, παρούσας ΣΝΕ, 2006 και του Ν.4078/2012²³⁴.

Άρθρο XV²³⁵: Τροποποιήσεις του Κώδικα.

Στο Άρθρο αυτό προσδιορίζεται ακριβώς η διαδικασία που απαιτείται για να τροποποιηθεί ο Κώδικας της παρούσας Σύμβασης. Περιέχει δέκα τρεις (13) παραγράφους, με επιμέρους εδάφια. Στις συγκεκριμένες παραγράφους ορίζονται ομοίως, τα θεσμικά και διαδικαστικά θέματα για την Τροποποίηση του Κώδικα και των Μερών του Α' και Β', όπως και οι προϋποθέσεις και τα χρονικά περιθώρια για να ολοκληρωθούν οι τροποποιήσεις σε διατάξεις του Κώδικα, καθώς και η εφαρμογή, θέση σε ισχύ και υλοποίηση των αλλαγών από τα κράτη-μέλη της ΔΟΕ²³⁶.

- **Αυθεντικές Γλώσσες του Κειμένου της Σύμβασης²³⁷. Άρθρο XVI²³⁸: Αυθεντικές γλώσσες του κειμένου της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 είναι εξίσου η Αγγλική και η Γαλλική γλώσσα.**

²³¹ Ν.4078/2012, σελ.4329-4332

²³² Ν.4078/2012, σελ.4329-4332

²³³ Ν.4078/2012, σελ.4329-4332

²³⁴ Ν.4078/2012, σελ.4329-4332

²³⁵ Ν.4078/2012, σελ.4329-4332

²³⁶ Ν.4078/2012, σελ.4329-4332

²³⁷ Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση*, Αθήνα

²³⁸ Ν.4078/2012, σελ.4332

2. Κανονισμοί και Κώδικας Προτύπων και Κατευθυντήριων Οδηγιών, ΣΝΕ, 2006²³⁹.

Οι Κανονισμοί της ΣΝΕ, 2006 καθορίζουν τα δικαιώματα και τις αρχές για τη ναυτική εργασία, καθώς και τις υποχρεώσεις των κρατών-μελών της ΔΟΕ που απαιτείται αυστηρά να εκπληρώνουν και να εφαρμόζουν. Οι Κανονισμοί μεταβάλλονται μόνον από τη Συνδιάσκεψη της ΔΟΕ, με βάση το Καταστατικό της και το Άρθρο 19 αυτού²⁴⁰.

Ο Κώδικας της ΣΝΕ προσδιορίζει με σαφήνεια και λεπτομέρεια τις ενέργειες που απαιτούνται να γίνουν για να εφαρμοσθούν με ακρίβεια οι Κανονισμοί. Ο Κώδικας της ΣΝΕ, αποτελείται από δύο (2) Μέρη, το Μέρος Α' και το Μέρος Β'.

Το Μέρος Α' προσδιορίζει τα Πρότυπα τα οποία είναι υποχρεωτικής εφαρμογής. Δεν αφήνουν περιθώρια άλλης επιλογής ή μη τήρησης των Προτύπων που προσδιορίζουν.

Το Μέρος Β' καθορίζει τις Κατευθυντήριες Οδηγίες για την εφαρμογή των υποχρεωτικών απαιτήσεων της ΣΝΕ. Οι Κατευθυντήριες Οδηγίες δεν είναι υποχρεωτικές προς εφαρμογή από τα κράτη-μέλη που επικυρώνουν τη ΣΝΕ. Διαθέτουν συμβουλευτική ισχύ και επιτρέπουν και δημιουργούν ευελιξία προς τη χρήση των υποχρεώσεων, δικαιωμάτων και αρχών της ΣΝΕ από τα κράτη-μέλη που την εφαρμόζουν. Δέον είναι όμως να τηρούνται και οι Κατευθυντήριες Οδηγίες του Μέρους Β' του Κώδικα της ΣΝΕ, προς πλήρη και συνεπή εφαρμογή της, τόσο σε διεθνές, όσο και σε εθνικό επίπεδο του κάθε κράτους που την εφαρμόζει, ώστε να επιφέρει αποτελέσματα με διάρκεια και σε βάθος χρόνου.

Οι Κανονισμοί της ΣΝΕ, 2006, είναι οργανωμένοι σε γενικές θεματικές ενότητες υπό τη μορφή πέντε (5) Τίτλων, ως κάτωθι²⁴¹:

- I. Τίτλος 1: Ελάχιστε απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου.**
- II. Τίτλος 2: Συνθήκες εργασίας.**
- III. Τίτλος 3: Ενδιαίτηση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφής και τροφοδοσία.**

²³⁹ N.4078/2012, σελ.4332

²⁴⁰link:http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453907:NO#declaration, [πρόσβαση 25-06-2015]

²⁴¹ N.4078/2012

IV. Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, ευημερία και προστασία κοινωνικής ασφάλειας.

V. Τίτλος 5: Συμμόρφωση και Επιβολή²⁴².

Στο Ν.4078/2012, οι Κανονισμοί και ο Κώδικας αποτελούν ένα ενοποιημένο σώμα κειμένου, όπου για κάθε έναν από τους επιμέρους Τίτλους (I-V), παρατίθενται με λεπτομέρεια όλα τα απαραίτητα στοιχεία (προϋποθέσεις, απαιτήσεις, δικαιώματα, όρια, κ.λπ.) που απαιτούνται για την ανάλυση και διασαφήνιση του κάθε επιμέρους Τίτλου και με τη μορφή Κανονισμού, Προτύπου και Οδηγίας. Στις σελίδες 4332 έως και 4417 παρατίθενται όλοι οι Κανονισμοί και ο Κώδικας της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006²⁴³.

Ο Ν.4978/2012 καταλήγει με τα Παραρτήματα και τις Διαδικαστικές και Μεταβατικές Διατάξεις (Άρθρα 2-9), για την κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 και ενσωμάτωσή της στο Ελληνικό δίκαιο και νομοθεσία, καθώς και τη θέση της σε ισχύ με τυπικό νόμο αυξημένης ισχύος²⁴⁴

5.1.3.1.ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ο Τίτλος I του Κανονισμού της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006, αναφέρεται στις ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία των ναυτικών επί του πλοίου.

Έτσι, ο Τίτλος I αποτελείται από τέσσερις (4) Κανονισμούς (1.1 έως 1.4), και αντίστοιχα τέσσερα (4) Πρότυπα (A1.1 έως A1.4) και τέσσερις (4) Οδηγίες (B1.1 έως B1.4).

Ο Κανονισμός 1.1 με το αντίστοιχο Πρότυπο A1.1 και την Οδηγία B1.1 αναφέρονται στο ελάχιστο όριο ηλικίας για την απασχόληση των ναυτικών, το οποίο αποσκοπεί στο να εξασφαλιστεί η εργασία οποιουδήποτε προσώπου που δεν είναι ενήλικας πάνω στο πλοίο. Δεν επιτρέπει δηλαδή την εργασία ανηλίκου πάνω στο πλοίο. Ο Κανονισμός 1.1 ορίζει ότι κανένα πρόσωπο το οποίο είναι κάτω από το ελάχιστο όριο ηλικίας δεν πρέπει να

²⁴² Ν.4078/2012

²⁴³ Ν.4078/2012, σελ. 4332-4417

²⁴⁴ Ν.4078/2012, σελ. 4431

προσλαμβάνεται ή να απασχολείται ή να εργάζεται πάνω στο πλοίο²⁴⁵. Το ελάχιστο όριο ηλικίας και κατά το χρόνο της αρχικής ισχύος της ΣΝΕ, 2006 αποτελούν τα δέκα έξι (16) έτη. Ορίζεται δε και υψηλότερο όριο ηλικίας κατά την απασχόληση των ναυτικών, κατά περίπτωση και όπως παρατίθενται στον Κώδικα στη ΣΝΕ, 2006.

Το Πρότυπο Α1.1 δηλώνει όμοια, ότι δεν επιτρέπεται η απασχόληση ανηλίκου ατόμου και κάτω των δέκα έξι (16) ετών πάνω στο πλοίο, όπως επίσης και η απασχόληση κατά τη νύχτα (νυχτερινή ναυτική εργασία) για εργαζόμενα άτομα κάτω των δέκα οκτώ (18) ετών.

Εξαίρεση μπορεί να συμβεί και για την απασχόληση ναυτικών κάτω των 18 ετών σε νυχτερινή εργασία, αν παρεμποδίζεται η αποτελεσματική εκπαίδευση των ναυτικών που αφορούν θεσπισμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα²⁴⁶, καθώς και αν καθήκον ειδικής φύσεως ή αναγνωρισμένο πρόγραμμα εκπαίδευσης απαιτεί να εκτελούνται καθήκοντα εργασίας κατά τη νύχτα και για τους ναυτικούς κάτω των 18 ετών, αρκεί να διασφαλίζεται η ασφάλεια και η ευημερία τους. Επίσης στο Πρότυπο Α1.1 ορίζεται ότι η εργασία ναυτικών κάτω των 18 ετών απαγορεύεται όταν αυτή ενδέχεται να θέτει σε κίνδυνο την υγεία ή και την ασφάλεια τους. Τέτοιου είδους εργασίες καθορίζονται από την εθνική νομοθεσία και τους σχετικούς κανονισμούς που κάθε εθνική νομοθεσία προσδιορίζει, καθώς και από την αρμόδια (εθνική) αρχή κατόπιν διαβούλευσης με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, κατά τα σχετικά διεθνή πρότυπα.

Κανονισμός 1.2 - Ιατρικό Πιστοποιητικό.

Το Ιατρικό Πιστοποιητικό για τους ναυτικούς αποσκοπεί ώστε να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντα τους στη θάλασσα. Για το λόγο αυτό, οφείλουν οι ναυτικοί να είναι εφοδιασμένοι με το ιατρικό πιστοποιητικό καταλληλότητας για την εργασία τους. Επιτρέπονται δε εξαιρέσεις και όπως ο Κώδικας της ΣΝΕ, 2006 ορίζει.

²⁴⁵ Ν.4078/2012

²⁴⁶ Ν.4078/2012

Στο Πρότυπο A1.2 ορίζονται οι απαιτήσεις και οι προϋποθέσεις για τη χορήγηση του ιατρικού πιστοποιητικού καταλληλότητας στους υποψηφίους αλλά και στους εργαζόμενους ναυτικούς. Το ιατρικό πιστοποιητικό χορηγείται στους ναυτικούς πριν την έναρξη εργασίας τους επί του πλοίου. Η κάθε αρμόδια αρχή οφείλει να διαβουλευτεί με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών και να καθορίσει, αφού λάβει επιπλέον υπόψη της και τις ισχύουσες διεθνείς οδηγίες, τη φύση των ιατρικών εξετάσεων για την πιστοποίηση της ιατρικής ή μη καταλληλότητας των ναυτικών να εργασθούν επί του πλοίου.

Το παρόν Πρότυπο A1.2 της ΣΝΕ, 2006, όπως καθορίζεται στο ν.4078/2012, ισχύει υπό την επιφύλαξη της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών, 1978, όπως αυτή τροποποιήθηκε (“STCW”).

Κανονισμός 1.3 - Εκπαίδευση και προσόντα

Με τον παρόντα Κανονισμό εξασφαλίζεται ότι όλοι οι εργαζόμενοι ναυτικοί είναι επαρκώς και κατάλληλα εκπαιδευμένοι, καθώς επίσης και κατέχουν τα προσόντα εκείνα για να εκτελέσουν τα καθήκοντα τους επί του πλοίου.

Η εκπαίδευση και η πιστοποίηση των ναυτικών και σύμφωνα με τα υποχρεωτικά όργανα που υιοθέτησε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), πρέπει να πληροί τις απαιτήσεις του παρόντος Κανονισμού 1.3, παράγραφοι 1, 2²⁴⁷.

Ο Κανονισμός 1.3 προσδιορίζει ότι κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ και κατά το χρόνο που επικύρωσε τη ΣΝΕ, 2006 δεσμευόταν παράλληλα και από τη Σύμβαση για Πιστοποίηση Ικανών Ναυτικών, 1946 (No. 74), συνεχίζει να δεσμεύεται από τους όρους της Σύμβασης Νο. 74, εκτός εάν και έως ότου υιοθετηθούν υποχρεωτικές διατάξεις που καλύπτουν το ως άνω σχετικό αντικείμενο από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και τεθούν σε ισχύ ή έως ότου περάσουν πέντε (5) έτη από τη θέση σε ισχύ της ΣΝΕ, 2006 και σύμφωνα με την παράγραφο 3 του Άρθρου VII της ΣΝΕ, 2006, με όποια ημερομηνία είναι προγενέστερη της άλλης²⁴⁸.

²⁴⁷ Ν.4078/2012

²⁴⁸ Ν.4078/2012

Κανονισμός 1.4 – Ναυτολόγηση και Εύρεση Εργασίας

Ο κανονισμός αποσκοπεί στην απρόσκοπτη πρόσβαση των ναυτικών σε αποτελεσματικό και ορθώς ρυθμιζόμενο σύστημα ναυτολόγησης, καθώς και στην εξασφάλιση εύρεσης ναυτικής εργασίας²⁴⁹.

Έτσι, όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πρόσβαση σε αποτελεσματικό, κατάλληλο και υπεύθυνο σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας επί του πλοίου, χωρίς χρεώσεις για τους ίδιους τους ναυτικούς.

Οι υπηρεσίες ναυτολόγησης οφείλουν να συμμορφώνονται δε με τις απαιτήσεις, τις υποχρεώσεις και τις προϋποθέσεις που ορίζουν τα πρότυπα του Κώδικα τη ΣΝΕ, 2006.

Κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ το οποίο λειτουργεί δημόσια υπηρεσία ναυτολόγησης και εύρεσης ναυτικής εργασίας, οφείλει να εξασφαλίζει ότι η υπηρεσία λειτουργεί με τακτικό τρόπο και ότι προστατεύει και προάγει τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών, κατά τα προβλεπόμενα από την παρούσα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006²⁵⁰.

5.1.3.2. ΕΥΡΥΘΜΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΛΟΙΟΥ

Τα παρών κεφάλαιο ορίζει την υποχρέωση κάθε κράτους-μέλους της ΔΟΕ, να εφαρμόσει και να επιβάλλει πλήρως τις αρχές και τα δικαιώματα που καθορίζονται στα Άρθρα της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, με τις επιμέρους υποχρεώσεις που όπως αυτές προβλέπονται και καθορίζονται στους Τίτλους 1, 2,3, 4 της ΣΝΕ, 2006²⁵¹.

Έτσι στον Κανονισμό 5.1.5 καταγράφονται οι διαδικασίες παραπόνων επί πλοίου, ενώ στον Κανονισμό 5.2.2 οι διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων την ξηρά.

Αναλυτικά:

Κανονισμός 5.1.5 – Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου.

Στον Κανονισμό τούτο, καταγράφονται και καθορίζονται οι ενέργειες και οι διαδικασίες που απαιτούνται να πραγματοποιηθούν όταν παρατηρούνται παράπονα επί του πλοίου, καθώς και οι υποχρεώσεις των κρατών-μελών που οφείλουν να τηρούν, για τις ίδιες καταστάσεις και για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Οι διαδικασίες επίλυσης των παραπόνων επί του πλοίου οφείλουν να είναι αποτελεσματικές, δίκαιες και ταχείες ώστε

²⁴⁹ Ν.4078/2012

²⁵⁰ Ν.4078/2012

²⁵¹ Ν.4078/2012

άμεσα να αποκαθίστανται η ομαλή λειτουργία των εργασιών πάνω στο πλοίο, καθώς και οι σχέσεις μεταξύ των εργαζομένων ναυτικών.

Κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, πρέπει να απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να διαχειρίζονται δίκαια, αποτελεσματικά και άμεσα τα παράπονα που ανακύπτουν επί του πλοίου και μεταξύ των μελών του πληρώματός του για την εύρυθμη λειτουργία των εργασιών πάνω στο πλοίο, καθώς επίσης οφείλουν να τηρούν τις απαιτήσεις της παρούσας ΣΝΕ, 2006²⁵².

Κάθε μέλος της ΔΟΕ, πρέπει ρητά να απαγορεύει, αλλά και να επιβάλλει οποιοσδήποτε κυρώσεις για οποιουδήποτε είδους θυματοποίηση εργαζόμενου ναυτικού, εξαιτίας υποβολής παραπόνου.

Οι σχετικές διατάξεις του παρόντα Κανονισμού, καθώς και του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006, τελούν υπό την επιφύλαξη του δικαιώματος κάθε ναυτικού να επιδιώξει αποκατάσταση μέσω οποιουδήποτε νομικού μέσου θεωρεί κατάλληλο, σε περίπτωση που θίγεται από την τηρούμενη κατά τον παρόντα κανονισμό, διαδικασία επίλυσης παραπόνων επί του πλοίου²⁵³.

Κανονισμός 5.2.2 – Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά.

Όμοια, με τον Κανονισμό 5.1.5, κάθε κράτος-μέλος της ΔΟΕ, οφείλει επίσης να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί κάθε πλοίου που καταπλέει σε λιμένα της επικράτειάς του, και που ισχυρίζονται ότι έχουν δεχθεί παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας ΣΝΕ, 2006 (συμπεριλαμβανομένων και των δικαιωμάτων τους), έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν αυτοί παράπονο, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η άσκηση μέσων για την ταχεία, πρακτική και αποτελεσματική αντιμετώπισή του²⁵⁴.

²⁵² Ν.4078/2012

²⁵³ Ν.4078/2012

²⁵⁴ Ν.4078/2012

5.1.3.3. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Το παρών κεφάλαιο εξετάζει και προσδιορίζει θέματα που αφορούν την απασχόληση και την εργασία των ναυτικών, έτσι ώστε να διασφαλιστεί η δίκαιη και νόμιμη απασχόλησή τους και με τις κατάλληλες και ασφαλείς συνθήκες εργασίας.

Διαπραγματεύεται και προσδιορίζει θέματα που αφορούν τις συμβάσεις εργασίας των ναυτικών, το μισθό τους, τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως, το δικαίωμα αδείας, την παλιννόστηση, την αποζημίωση του ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου, καθώς και τα επίπεδα στελέχωσης μέσα από τους σχετικούς Κανονισμούς, Πρότυπα και Οδηγίες²⁵⁵.

Οι όροι και οι συνθήκες εργασίας του ναυτικού πρέπει να καθορίζονται ή και να αναφέρονται με σαφή, ρητό τρόπο σε γραπτή, νομικώς εκτελεστή σύμβαση εργασίας, και η οποία θα πρέπει να συνάδει με τις απαιτήσεις και τα πρότυπα της ΣΝΕ, 2006²⁵⁶.

Οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών να συνάπτονται από το ναυτικό, ώστε να εξασφαλίζεται ότι ο ναυτικός διαθέτει την ευκαιρία να αναθεωρήσει καθώς και να ζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης εργασίας του, καθώς και να διαθέτει τη δυνατότητα ότι πριν τους υπογράψει να τους αποδεχθεί ελεύθερα²⁵⁷.

Επιπλέον και στο βαθμό που τούτο είναι συμβατό με την εθνική νομοθεσία, δίκαιο και πρακτική κάθε κράτους-μέλους της ΔΟΕ, οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών πρέπει να θεωρείται ότι ενσωματώνουν οποιεσδήποτε συλλογικές συμβάσεις εργασίας που εφαρμόζονται κάθε φορά στο κράτος²⁵⁸.

Κάθε ναυτικός οφείλει να αμείβεται για τις υπηρεσίες του και την εργασία του, τακτικά και πλήρως και σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας του²⁵⁹.

²⁵⁵ Ν.4078/2012

²⁵⁶ Ν.4078/2012

²⁵⁷ Ν.4078/2012

²⁵⁸ Ν.4078/2012

²⁵⁹ Ν.4078/2012

Κάθε ναυτικός οφείλει να διαθέτει ρυθμισμένες ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης, όπως επίσης και να καθορισθεί μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας ή ελάχιστος αριθμός ωρών ανάπαυσης²⁶⁰.

Κάθε ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπό κατάλληλες συνθήκες και σύμφωνα με τις ισχύουσες διατάξεις της παρούσας ΣΝΕ, 2006²⁶¹.

Επίσης, κάθε ναυτικός χρήζει άδεια εξόδου στην ξηρά με σκοπό την ωφέλεια της υγείας του και της ευημερίας του, σύμφωνα δε με τις λειτουργικές απαιτήσεις της θέσης εργασίας του²⁶².

Κάθε ναυτικός δικαιούται δωρεάν παλιννόστησης για τις περιστάσεις και υπό τις προϋποθέσεις που ο Κώδικας της ΣΝΕ, 2006, ορίζει²⁶³.

Οι ναυτικοί δικαιούνται κατάλληλης αποζημίωσης σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας και η οποία απορρέει από την απώλεια ή τη βύθιση του πλοίου²⁶⁴.

Αναφορικά με τα επίπεδα στελέχωσης των ναυτικών, η ΣΝΕ, 2006 αποσκοπεί ότι κάθε ναυτικός θα εργάζεται επί πλοίων με επαρκές προσωπικό για την ασφαλή, αποτελεσματική και ασφαλή από έκνομες ενέργειες λειτουργία του πλοίου²⁶⁵.

²⁶⁰ Ν.4078/2012

²⁶¹ Ν.4078/2012

²⁶² Ν.4078/2012

²⁶³ Ν.4078/2012

²⁶⁴ Ν.4078/2012

²⁶⁵ Ν.4078/2012

5.1.3.4. ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΥΓΙΕΙΝΗΣ

Κάθε ναυτικός πρέπει να έχει εύκολη πρόσβαση επί του πλοίου σε εγκαταστάσεις υγιεινής και οι οποίες οφείλουν να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα και προδιαγραφές υγείας και υγιεινής, καθώς επίσης και τα λογικά πλαίσια άνεσης. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής οφείλονται να είναι ξεχωριστές για άνδρες και για γυναίκες μέλη του πληρώματος.

Πρέπει να υπάρχουν άμεσα και εύκολα προσβάσιμες εγκαταστάσεις υγιεινής από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και το χώρο του μηχανοστασίου, καθώς και πλησίον του κέντρου ελέγχου του μηχανοστασίου.

Σε όλα τα πλοία, ανεξάρτητα από την ολική χωρητικότητα (κ.ο.χ.) και τη χρήση τους, πρέπει να παρέχεται σε κατάλληλο χώρο τουλάχιστον ένα αποχωρητήριο, ένας νιπτήρας και μια μπανιέρα ή καταιωνιστήρας (ντους) ή και τα δύο, για κάθε έξι (6) άτομα πληρώματος ή λιγότερα και τα οποία δεν διαθέτουν προσωπικές εγκαταστάσεις υγιεινής.

Όλοι οι χώροι υγιεινής οφείλουν να υδροδοτούνται από ζεστό και κρύο, γλυκό νερό.

Όλοι οι χώροι υγιεινής να έχουν επαρκή φωτισμό, αερισμό και θέρμανση.

Σε κάθε πλοίο οφείλονται να τοποθετούνται κατάλληλα εξοπλισμένε ευκολίες και μέσα πλυσίματος ιματισμού, καθώς και να είναι διαθέσιμα προς χρήση.

Τα υλικά κατασκευής και οι εγκαταστάσεις υγιεινής των χώρων υγιεινής, πρέπει να είναι κατάλληλα σχεδιασμένα, να τηρούν τις αντίστοιχες τεχνικές προδιαγραφές και να αποτελούνται από εγκεκριμένα και μη επιβλαβή υλικά.

5.2. ΕΘΝΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

5.2.1. ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΕΡΙ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ

Το Ναυτικό Δίκαιο είναι το αρχαιότερο τμήμα του Εμπορικού Δικαίου. Το Ναυτικό Δίκαιο διαιρείται σε Ιδιωτικό και Δημόσιο²⁶⁶.

A) Το **Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο**, αφορά στο σύνολο των κανόνων δικαίου που ρυθμίζουν τις εμπορικές σχέσεις που δημιουργούνται στη θάλασσα.

B) Το **Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο**, περιλαμβάνει τους κανόνες δικαίου που ρυθμίζουν τις σχέσεις που δημιουργούνται από την παρέμβαση του κράτους στη ναυτιλία.

Η ισχύουσα κωδικοποίησή του ναυτικού δικαίου προέρχεται από τους δύο (2) Κώδικες: **(α) τον “Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου”- Ν.3816/1958, «Κ.Ι.Ν.Δ.»²⁶⁷, και (β) τον “Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου” – Ν.Δ.187/1973 «Κ.Δ.Ν.Δ.»²⁶⁸.**

Και στους δύο (2) αυτούς Κώδικες προσδιορίζεται νομικά, σαφώς η έννοια του πλοίου με ορισμό που το διαφοροποιεί από το “πλωτό ναυπήγημα” και το “ναυπηγούμενο”²⁶⁹ και τούτο διότι το ναυτικό δίκαιο δεν εφαρμόζεται γενικά σε κάθε ναυπήγημα και σε οποιοδήποτε πλωτό κατασκεύασμα²⁷⁰. Το ναυτικό δίκαιο εφαρμόζεται στα ναυπηγήματα που φέρουν τα χαρακτηριστικά (κατασκευαστικά, τεχνικά, κ.λπ.) που περιλαμβάνονται στον ορισμό του πλοίου²⁷¹. Ο νομικός ορισμός του πλοίου δίνεται ο ίδιος στα άρθρα 1 και 3 αντίστοιχα των δύο (2) βασικών Κωδίκων, δηλαδή Κ.Ι.Ν.Δ. και Κ.Δ.Ν.Δ.²⁷².

²⁶⁶link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁶⁷link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁶⁸link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁶⁹link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷⁰link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷¹link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷²link: <http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81>, [πρόσβαση 13-07-2015]

Έτσι, πλοίο, ορίζεται ως: το κάθε σκάφος που είναι κατασκευασμένο με σκοπό και ικανότητα να κινείται αυτοδύναμα στη θάλασσα και να μεταφέρει φορτίο καθαρής χωρητικότητας τουλάχιστον δέκα (10) κόρων (Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρο 1, παράγρ.1).

Ο αντίστοιχος ορισμός του πλοίου στον Κ.Δ.Ν.Δ., άρθρο 3, παράγρ. 1 αναφέρει ότι πλοίο είναι το κάθε σκάφος που προορίζεται να μετακινείται σε ύδατα και για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, για ρυμούλκηση, για επιθαλάσσια αρωγή, για αναψυχή, για επιστημονικές έρευνες ή για άλλο σκοπό²⁷³.

Και οι δύο αυτοί ορισμοί, χρησιμοποιούν συνολικά, τέσσερα (4) εξειδικευμένα χαρακτηριστικά για να προσδιορίσουν την έννοια του πλοίου. Τα χαρακτηριστικά αυτά είναι: το σκάφος, η χωρητικότητα, η κίνηση στη θάλασσα ή ύδωρ και η αυτοδύναμη κίνηση²⁷⁴.

5.2.2. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΘΝΙΚΗΣ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑΣ

Στην εθνική νομοθεσία, συμπεριλαμβάνονται σειρά νόμων, προεδρικών διαταγμάτων, υπουργικών αποφάσεων και εγκυκλίων που προσδιορίζουν σαφώς και ρητώς, όπως και διασαφηνίζουν θέματα σχετικά με τις συνθήκες εργασίας, όρους απασχόλησης, και λοιπά άλλα ζητήματα που συνδέονται με τη ναυτιλία.

Η νομοθεσία που έχει παραχθεί καλύπτει ευρύ φάσμα ζητημάτων όπως: συνθήκες εργασίας, χρόνος εργασίας ναυτικών, συνθήκες διαβίωσης ναυτικών, εκπαίδευση ναυτικών, καθορισμός πληρωμάτων ανά κατηγορία πλοίων, προδιαγραφές και πρότυπα κατηγοριοποίησης πλοίων ανάλογα με την χωρητικότητα ή και άλλα κριτήρια, ασφάλεια στα πλοία, πρότυπα και κανόνες ασφαλείας, χώροι ενδιαίτησης, κανόνες λειτουργίας και πρότυπα ανά κατηγορία πλοίων, διερεύνηση ατυχημάτων, πρόληψη ρύπανσης της

²⁷³[link:http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81](http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81), [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷⁴[link:http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81](http://www.eugenfound.edu.gr/frontoffice/portal.asp?cpage=resource&cresrc=687&cnode=81), [πρόσβαση 13-07-2015]

θάλασσας, ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας, καθώς και σειρά άλλων θεμάτων που αφορούν την ανάπτυξη της ναυτιλίας.

Για τις ανάγκες της παρούσας εργασίας, καθώς και για την πληρέστερη απόδοση του θέματος της, ταξινομείται η εθνική νομοθεσία σε ομάδες νομοθετημάτων, ανάλογα με το αντικείμενο που εξετάζει ο νόμος ή το προεδρικό διάταγμα ή προσδιορίζει και αποσαφηνίζει η σχετική υπουργική απόφαση και εγκύκλιος. Και βέβαια η εθνική νομοθεσία, ως οφείλει να πράξει, έχει ήδη επικυρώσει τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006, που είχε υιοθετήσει η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ΔΟΕ), με το **νόμο Ν.4078/2012 (ΦΕΚ Α'/179/20.09.2012), 'Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας'**^{275,276}.

Παρουσιάζεται παρακάτω κατάλογος με τη **Γενική Νομοθεσία**²⁷⁷ για την ελληνική ναυτιλία²⁷⁸, με φθίνουσα χρονολογική σειρά και με ομαδοποίηση καταρχήν οι νόμοι και τα προεδρικά διατάγματα και κατόπιν οι υπουργικές αποφάσεις:

1. **Ν.4078/2012 (ΦΕΚ Α'/179/20.09.2012), 'Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας'**.
2. **Α.Ν.3276/1945, 'Περί Συλλογικών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας'**.
3. **Α.Ν.1611/1950, 'Περί καταθέσεων Νομικών Προσώπων Δημοσίου Δικαίου και Ασφαλιστικών Ταμείων'**.
4. **Ν.Α.2687/1953, 'Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού (Εγκριτικές Πράξεις)'**.
5. **Β.Α.683/1960, 'Εφαρμογή Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας επί Ελληνικών επιβατηγών πλοίων χωρητικότητας άνω των 500κ.ο.χ.'**.
6. **Α.Ν.89/1967, 'Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδα αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών'**.
7. **Β.Α.806/1970, 'Εφαρμογή Κανονισμού Εργασίας επί Ελληνικών Φορτηγών πλοίων χωρητικότητας άνω των 800κ.ο.χ.'**.

²⁷⁵link: <http://www.pemen.gr/page24.html>,[πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷⁶ link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=929, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷⁷ link:<http://www.pemen.gr/page24.html>,[πρόσβαση 13-07-2015]

²⁷⁸ link:<http://www.pemen.gr/page24.html>,[πρόσβαση 13-07-2015]

8. Π.Δ.177/1974, ‘Περί Οργανικής Σύνθεσης των πληρωμάτων των Επιβατηγών (ακτοπλοϊκών-Μεσογειακών-τουριστικών) πλοίων’.
9. Π.Δ.591/1975, ‘Περί Υγειονομικής εξέτασης των υποψηφίων προς απογραφή ναυτικών προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και προς εισαγωγή σε Δημόσιες Ναυτικές Σχολές’.
10. Π.Δ.382/1978, ‘Περί συνθέσεως των πληρωμάτων Φορτηγών πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων’.
11. Π.Δ.122/1995, ‘Διαδικασία εκτέλεσης περιηγητικών ταξιδιών μεταξύ Ελληνικών λιμένων από Ελληνικά Επιβατηγά πλοία’.
12. Π.Δ.152/2003, ‘Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση με τις Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ’.
13. Ν.3816/2010, ‘Ρύθμιση επιχειρηματικών και επαγγελματικών οφειλών προς τα πιστωτικά ιδρύματα, διατάξεις για την επεξεργασία δεδομένων οικονομικής συμπεριφοράς και άλλες διατάξεις’- **Άρθρο 11: Τροποποίηση του Ν.1220/1981, περί εγκατάλειψης στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή Ελλήνων ναυτικών.**
14. Ν.3872/2010, ‘Εκτέλεση περιηγητικών πλόων από πλοία με σημαία τρίτων χωρών με αφετηρία ελληνικό λιμένα και άλλες διατάξεις (Άρση Καμποτάζ στην κρουαζιέρα)’.
15. Π.Δ.3/2011, ‘Τροποποίηση του π.δ.12/1993 «Περί προσβάσεως σε θέσεις εργασίας επί Ελληνικών Εμπορικών πλοίων, ναυτικών, υπηκόων Κρατών Μελών των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και αναγνωρίσεως θαλάσσιας υπηρεσίας που διανύεται από Έλληνες ναυτικούς σε πλοία που φέρουν σημαία Κράτους Μέλους των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας (ΦΕΚ Α’ 5), όπως αυτό συμπληρώθηκε με το π.δ.315/1995 (ΦΕΚ Α’171)»’.
16. Ν.4072/2012, ‘Βελτίωση επιχειρηματικού περιβάλλοντος-Νέα εταιρική μορφή-Σήματα-Μεσίτες Ακινήτων-Ρύθμιση θεμάτων ναυτιλίας, λιμένων και αλιείας και άλλες διατάξεις’-ειδικότερα: **Άρθρο 213: Θέματα Ναυτικού Ταμείου (ΝΑΤ), Άρθρο 215: Απαλλαγή ανέργων εγγεγραμμένων στο ΓΕΝΕ από υποχρέωση καταβολής ειδικής εισφοράς, Άρθρο 222: Πλήρης απελευθέρωση περιηγητικών πλοίων και Άρθρο 225: Εκπαίδευση σπουδαστών των ΑΕΝ και σε μη Ελληνικά πλοία.**
17. Ν.4256/2014, ‘Τουριστικά Πλοία και άλλες διατάξεις’.
18. Ν.4262/2014, ‘Απλούστευση της αδειοδότησης για την άσκηση οικονομικής δραστηριότητας και άλλες διατάξεις’.

19. **Υ.Α.3511.1/9/2003**, ‘Καθορισμός σύνθεσης πληρωμάτων των δρομολογημένων επιβατηγών και επιβατηγών τουριστικών κάτω των 30ν.μ.’.
20. **Υ.Α.3511.1/8/2003**, ‘Καθορισμός σύνθεσης πληρωμάτων των επαγγελματικών πλοίων αναψυχής’.
21. **Υ.Α.3511.1/13/2003**, ‘Τροποποίηση της απόφασης 70004/4009/30-05-1985, περί συνθέσεων πλοίων Αργοσαρωνικού’.
22. **Υ.Α.75/2013**, ‘Επίταξη των υπηρεσιών των πληρωμάτων των δρομολογημένων Επιβατηγών Οχηματαγωγών και Φορτηγών πλοίων του Εμπορικού Ναυτικού’.
23. **Απόφαση 06.06.2013**, ‘Καθορισμός της σύνθεσης πληρώματος επιβατηγών πλοίων που εκτελούν πλόες αναψυχής και περιήγησης άνω των τριάντα (30) ν.μ. από το λιμένα αφετηρίας έως τον τελικό λιμένα προορισμού συνολικής διάρκειας μικρότερης του εικοσιτετραώρου’.
24. **Υ.Α.4113.305/01/2013**, ‘Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας-Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα’.
25. **Υ.Α. 3522.2708/2013**, ‘Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας’.
26. **Υ.Α.3511.1/17/2014**, ‘Καθορισμός της οργανικής σύνθεσης πληρώματος επαγγελματικών πλοίων αναψυχής’.

Κώδικες Ναυτικού Δικαίου^{279,280} :

1. **Ν.6392/1952**, ‘Περί κωδικοποίησης διατάξεων αφοροσών τον Ποινικόν και Πειθαρχικόν Κώδικα του Εμπορικού Ναυτικού’.
2. **Ν.3816/1958**, ‘Περί κυρώσεως του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ)’.
3. **Ν.Δ.187/1973**, ‘Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου (ΚΔΝΔ)’.
4. **Π.Δ.11/2000**, ‘Τροποποίηση του άρθρου 5 του ν.δ.187/1973, περί κώδικος δημοσίου ναυτικού δικαίου (261/Α)’.
5. **Ν.3922/2011**, ‘Σύσταση Αρχηγείου Λιμενικού Σώματος-Ελληνικής Ακτοφυλακής και άλλες διατάξεις (Δρομολογήσεις Ακτοπλοϊκών πλοίων)’.

²⁷⁹ link:http://www.elinyae.gr/el/category_details.jsp?cat_id=929, [πρόσβαση 13-07-2015]

²⁸⁰ link:<http://www.pemen.gr/page24.html>, [πρόσβαση 13-07-2015]

6. **N.4150/2013**, *“Νόμος για την Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις”*.
7. **Π.Δ.103/2014**, *“Οργανισμός Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου”*.

Φορολογική Νομοθεσία^{281, 282}:

1. **N.27/1975**, *“Περί φορολογίας πλοίων, επιβολής εισφοράς προς ανάπτυξη της Εμπορικής Ναυτιλίας, εγκαταστάσεως αλλοδαπών ναυτιλιακών επιχειρήσεων και ρυθμίσεως συναφών θεμάτων”*.
2. **N.814/1978**, *“Περί συμπληρώσεως και τροποποιήσεων φορολογικών και άλλων διατάξεων”*.
3. **N.3842/2010**, *“Αποκατάσταση φορολογικής δικαιοσύνης, αντιμετώπισης της φοροδιαφυγής και άλλες διατάξεις”*.
4. **N.4110/2013**, *“Ρυθμίσεις στη φορολογία εισοδήματος ... Το Κεφάλαιο Δ’ τροποποιεί διατάξεις του ν.27/1975 περί φορολογίας πλοίων, κ.λπ.”*.
5. **N.4223/2013**, *“Κεφάλαιο Β’: Οικονομική παροχή από τη Ναυτιλιακή Κοινότητα, Φορολογία πλοίων και άλλες ρυθμίσεις”*.
6. **Υ.Α. ΠΟΛ.1041/2013**, *“Τύπος και περιεχόμενο της κατά το άρθρο 26 του ν.27/1975, δήλωσης φορολογίας πλοίων με ξένη σημαία ...”*.
7. **ΠΟΛ.1246/07.12.2011**, *“Παρακράτηση φόρου και ειδικής εισφοράς αλληλεγγύης του άρθρου 29 του ν.3986/2011 στα εισοδήματα από μισθούς, ημερομίσθια, συντάξεις και λοιπές παροχές που θα καταβληθούν στους δικαιούχους από 01/01/2012 και μετά, με βάση τη νέα φορολογική κλίμακα που θεσπίστηκε με τις διατάξεις του ν.4924/2011”*.
8. **ΑΠΟΦ.:Α12Α1021039ΕΞ2012/02.02.2012**, *“Παρακράτηση Εισφοράς Αλληλεγγύης για τους Ναυτικούς του άρθρου 29 του ν.3986/2011”*.

²⁸¹ link:<http://www.pemen.gr/page24.html>,[πρόσβαση 13-07-2015]

²⁸² link:<http://www.nee.gr/default.asp?=&MaritimeLegislation>,[πρόσβαση 13-07-2015]

5.3. ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ

Η Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ), και στον Τίτλο VI, Άρθρο 91, παράγρ.1, στοιχείο γ' και Άρθρο 100, παράγρ.2, αναφέρουν ότι οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλεται να διέπονται από ασφάλεια²⁸³. Η πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις θαλάσσιες μεταφορές, στόχο έχει να διασφαλίσει την προστασία των επιβατών και των πληρωμάτων των πλοίων, καθώς και του θαλασσιού περιβάλλοντος και των παράκτιων περιοχών της Ε.Ε.²⁸⁴.

Η Ε.Ε. έχει συμβάλλει σημαντικά με το νομικό της έργο, ώστε να δημιουργήσει ένα ασφαλές περιβάλλον στη θάλασσα για τις μεταφορές που πραγματοποιούνται, είτε αυτές αφορούν τις διευρωπαϊκές θαλάσσιες μεταφορές (μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε.), είτε αφορούν τη συνεργασία και μεταφορές δια θαλάσσης μεταξύ κρατών-μελών της Ε.Ε. με άλλα κράτη.

Προς αυτή την κατεύθυνση το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχει να επιδείξει ουσιαστικό και πολυετές έργο, διότι μέσα από το νομοθετικό του έργο, μετέφερε τους κανόνες του διεθνούς δικαίου, όπως τούτοι ορίζονται μέσα από τις διεθνείς συνθήκες, συμφωνίες και συμβάσεις σε κανόνες του ενωσιακού δικαίου, και κατ' επέκταση σε κανόνες του εθνικού δικαίου κάθε κράτους-μέλους της. Με αυτό τον τρόπο, διασφάλισε την ενιαία νομική τους ισχύ, αλλά και την ενιαία εφαρμογή και τήρησή τους από όλα τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Οι ενωσιακές διατάξεις για τις θαλάσσιες μεταφορές επικεντρώνονται κυρίως σε δύο (2) αρχές. Η πρώτη αναφέρεται στην εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης κυκλοφορίας των υπηρεσιών και η άλλη, στην ορθή εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές. Ταυτόχρονα δε η Ε.Ε. επιδιώκει να διασφαλίσει και διατηρήσει υψηλό επίπεδο ασφάλειας στη ναυτιλία, αλλά και στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και στην προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος.

²⁸³ [link:http://www.europarl.europa.eu/aboutparliamnet/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliamnet/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html), [πρόσβαση 10-07-2015]

²⁸⁴ [link:http://www.europarl.europa.eu/aboutparliamnet/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html](http://www.europarl.europa.eu/aboutparliamnet/el/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.12.html), [πρόσβαση 10-07-2015]

Αναφορικά με την διασφάλιση και προαγωγή της αρχής του ελεύθερου ανταγωνισμού, η Ε.Ε. στοχεύει στην εφαρμογή της αρχής της ελεύθερης παροχής υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε μέσα από την αρχή αυτή να διασφαλιστεί η τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού από όλα τα κράτη-μέλη της. Επιπλέον, μέριμνα της Ε.Ε. είναι και η προστασία της από τον αθέμιτο ανταγωνισμό στις θαλάσσιες από τον εμπορικό στόλο τρίτων χωρών. Με τη νομική δέσμευση και θέσπιση ενωσιακών κανόνων δικαίου για τις θαλάσσιες μεταφορές, επιχειρεί επίσης, να προαγάγει σε διεθνές πλέον επίπεδο τη δημιουργία σταθερών και θεμιτών κανόνων και όρων ανταγωνισμού στον κλάδο της ναυτιλίας.

Η ανάπτυξη των θαλασσίων μεταφορών στην Ε.Ε. συμβάλλει τόσο άμεσα, αλλά και έμμεσα στη δημιουργία περιβάλλοντος οικονομικής ανάπτυξης σε αυτήν, διότι προωθεί τη δημιουργία θέσεων εργασίας στην Ε.Ε. Τούτο πραγματοποιείται μέσα από τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και των όρων απασχόλησης των ναυτικών, τα μέτρα για την απόκτηση επαγγελματικών προσόντων των πληρωμάτων των πλοίων, κ.ά. Οι νέες προοπτικές που δημιουργεί η Ε.Ε. μέσα από τους κανόνες δικαίου της, αποκτούν επιπλέον και άλλη βαρύνουσα σημασία αναφορικά με την πολιτική των θαλασσίων μεταφορών, διότι δημιουργού συνθήκες για μια πιο συνεκτική και κοινή πολιτική στις θαλάσσιες μεταφορές, ώστε να προωθεί τελικά περισσότερο την οικονομική ανάπτυξη της Ε.Ε.

Οι θαλάσσιες μεταφορές στην Ε.Ε. αποτελούν τμήμα της ολοκληρωμένης ναυτιλιακής πολιτικής της. Άλλο τμήμα αυτής αποτελεί η πολιτική για την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα.

Η Πράσινη Βίβλος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, [COM(1997)678], περιλαμβάνει επισκόπηση αναφορικά με τον κλάδο των θαλασσίων μεταφορών, ενώ εξειδικεύεται σε θέματα που αφορούν τους θαλάσσιους λιμένες και τις ναυτιλιακές υποδομές, καθώς επίσης και την ένταξη των θαλασσίων λιμένων στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών.

Τον Μάιο του 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και στα πλαίσια που είχε θέσει ώστε να αναθεωρήσει τις κατευθυντήριες γραμμές για τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, με την Απόφαση [COM(2013)295], στοχεύει στην εσωτερική διασύνδεση 329 βασικών λιμένων που ανήκουν στο σύνολο των κρατών-μελών της. Η Απόφαση αυτή προτείνει ολοκληρωμένη στρατηγική που συνδυάζεται με νομοθετικά και νομικά μέτρα.

Αναφορικά με τους κανόνες ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ενέκρινε τους Κανονισμούς με αριθμούς. 4056/86 και 4057/86, όπου αποτελούν τμήμα της δέσμης μέτρων για την προστασία της ναυτιλίας. Ο Κανονισμός 4056/86, θεσπίζει κανόνες που αναφέρονται και προσδιορίζουν τις λεπτομέρειες εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές από ή και προς έναν ή περισσότερους λιμένες των κρατών-μελών της Ε.Ε., ώστε τελικά να διασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός, που μπορεί να κινδυνεύει από αθέμιτες συμφωνίες.

Η Λευκή Βίβλος της Ε.Ε., μέσα από την Απόφαση [COM(2004)675] της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, επανεξετάζει τα θέματα που αφορούν την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού της Ε.Ε. στις θαλάσσιες μεταφορές.

Στο πεδίο των **συνθηκών εργασίας των ναυτικών**, η Ε.Ε. με την οδηγία ΟΔ 1999/63/ΕΚ της 21^{ης} Ιουνίου 1999, οργανώνει το χρόνο εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία και φέρουν τη σημαία κράτους-μέλους της Ε.Ε., ενώ με την οδηγία ΟΔ 1999/95/ΕΚ της 13^{ης} Δεκεμβρίου 1999, εφαρμόζονται οι ίδιες ρυθμίσεις για το χρόνο εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία τρίτης χώρας και καταπλέουν σε κοινοτικούς λιμένες. Η ΟΔ 1999/63/ΕΚ, της Ε.Ε. βασίστηκε στη συμφωνία μεταξύ της ένωσης εφοπλιστών της Ε.Ε. και της ομοσπονδίας των ενώσεων των εργαζομένων στις μεταφορές στην Ε.Ε. για να διαμορφωθεί σε κείμενο με γενική ισχύ για τα κράτη-μέλη της Ε.Ε.

Αναφορικά με το **ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών**, η ΟΔ 2012/35/ΕΕ, της 21^{ης} Νοεμβρίου 2012, και η οποία τροποποιεί την ΟΔ 2008/106/ΕΚ, ορίζει ότι η εκπαίδευση, αλλά και η πιστοποίηση των ναυτικών, διέπεται από τη Διεθνή Συνθήκη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού –ΙΜΟ, που καθορίζει τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, τη χορήγηση πιστοποιητικών, αλλά και την τήρηση φυλακών 1978 (Σύμβαση «STCW»), η οποία και τέθηκε σε ισχύς το 1984, ενώ τροποποιήθηκε ευρέως το 1995.

Η Ευρωπαϊκή νομοθεσία έχει να επιδείξει σημαντικό νομικό έργο, σχετιζόμενο με την υιοθέτηση κοινών κανόνων για όλα τα κράτη-μέλη της για θέματα που αφορούν τη ναυτιλία, τους ναυτικούς, το θαλάσσιο περιβάλλον, τις θαλάσσιες μεταφορές. Η νομοθεσία της Ε.Ε. αποβλέπει σε κοινά αποδεκτούς, σταθερούς και σεβαστούς κανόνες δικαίου για τα ως άνω θέματα, ώστε όλα τα κράτη-μέλη της να εφαρμόζουν την κοινή ολοκληρωμένη

ναυτιλιακή στρατηγική και πολιτικές απέναντι στις τρίτες χώρες, για να δημιουργούν σταθερό περιβάλλον θεμιτού ανταγωνισμού και οικονομικής ανάπτυξης και προόδου.

Ενδεικτικά, αναφέρονται Οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αναφέρονται σε θέματα ναυτιλίας και έχουν ληφθεί από το Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας²⁸⁵:

1. **ΟΔ 1996/98/ΕΚ** του Συμβουλίου της 20^{ης} Δεκεμβρίου 1996 σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων.
2. **ΟΔ 1997/58/ΕΚ** του Συμβουλίου της 26^{ης} Σεπτεμβρίου 1997, για τροποποίηση της οδηγίας ΟΔ 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου, σχετικά με τους κοινούς κανόνες και πρότυπα επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και των συναφών δραστηριοτήτων των ναυτικών αρχών.
3. **ΟΔ 1998/18/ΕΚ** του Συμβουλίου της 17^{ης} Μαρτίου 1998 για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.
4. **ΟΔ 1998/74/ΕΚ** της Επιτροπής της 1^{ης} Οκτωβρίου 1998, για την τροποποίηση της οδηγίας ΟΔ 93/75/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις ελάχιστε προδιαγραφές που απαιτούνται για τα πλοία που κατευθύνονται προς κοινοτικούς λιμένες ή αποπλέουν από αυτούς μεταφέροντας ρυπογόνα εμπορεύματα.
5. **ΟΔ 1998/98/ΕΚ** της Επιτροπής της 15^{ης} Δεκεμβρίου 1998 για την προσαρμογή, για εικοστή Πέμπτη φορά, στην τεχνική πρόοδο της οδηγίας ΟΔ 67/548/ΕΟΚ του Συμβουλίου περί προσεγγίσεως των νομοθετικών, κανονιστικών και διοικητικών διατάξεων που αφορούν την ταξινόμηση, συσκευασία και επισήμανση των επικίνδυνων ουσιών.
6. **ΟΔ 2001/53/ΕΚ** της Επιτροπής της 10^{ης} Ιουλίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας ΟΔ 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων.
7. **ΟΔ 2001/105/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 19^{ης} Δεκεμβρίου 2001, για την τροποποίηση της οδηγίας ΟΔ 94/57/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και εξέτασης πλοίων και για τις συναφείς δραστηριότητες των ναυτικών αρχών.

²⁸⁵ link: <http://www.elinyae.gr/el/keywords.jsp?keyword=149>, [πρόσβαση 13-07-2015]

8. **ΟΔ 2002/25/ΕΚ** της Επιτροπής της 5^{ης} Μαρτίου 2002, που τροποποιεί την οδηγία ΟΔ 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.
9. **ΟΔ 2002/75/ΕΚ** της Επιτροπής της 2ας Σεπτεμβρίου 2002, για τροποποίηση της οδηγίας ΟΔ 96/98/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τον εξοπλισμό πλοίων.
10. **ΟΔ 2002/84/ΕΚ** του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 5^{ης} Νοεμβρίου 2002, για την τροποποίηση των οδηγιών για την ασφάλεια στη ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία.

5.4. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ

Οι Διεθνείς Συνθήκες για τη ναυτιλία, παρόλο που αποτελούν διεθνές δίκαιο σεβαστό από όλες τις χώρες που τις έχουν επικυρώσει μέσα από τις νομικές τους διαδικασίες, έχουν ήδη επικυρωθεί με νόμο και έχουν τεθεί σε ισχύ και στην Ελληνική έννομη τάξη και αποτελούν και τμήμα του εθνικού δικαίου.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι πλέον χαρακτηριστικές Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν ενσωματωθεί στο εθνικό δίκαιο με την ψήφισή τους και είναι ταξινομημένες με αύξουσα χρονολογική σειρά²⁸⁶:

Χρειάζεται για άλλη μία φορά να τονισθεί ότι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας –ΔΟΕ, στις 23 Φεβρουαρίου 2006, ενέκρινε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, ω το μοναδικό και αυτοτελές μέσο που περιλαμβάνει σε αυτήν όλους τους ισχύοντες κανόνες δικαίου σχετικά με τη ναυτική εργασία. Δηλαδή, η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, περιελάμβανε κανόνες για τα κάτωθι θέματα, όπως: το δικαίωμα των ναυτικών σε ασφαλή χώρο εργασίας, δέουσες συνθήκες απασχόλησης και διαβίωσης για τους ναυτικούς, υγειονομική περίθαλψη και προστασία, ιατροφαρμακευτικές παροχές, καθώς και κοινωνική προστασία.

²⁸⁶ link:<http://www.pemen.gr/page24.html>, [πρόσβαση 13-07-2015]

1. **Υ.Α.531.2-4/2934/01.08.2014**, “*Τροποποιήσεις σε Παραρτήματα της MARPOL*”.
2. **Ν.2974/2001**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων», και του Πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελάχιστων επιπέδων ασφάλειας των εμπορικών πλοίων, 1976*” (Διεθνής Σύμβαση **Νο180/1996**).
3. **Ν.1639/1986**, “*Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «Για τις συντάξεις των ναυτικών»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο71/1946**).
4. **Ν.1423/1984**, “*Κύρωση Διεθνούς Σύμβασης «Για την πολιτική της απασχόλησης»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο122/1984**).
5. **Ν.1424/1984**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για τη διάκριση στην απασχόληση και το επάγγελμα»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο111/1984**).
6. **Ν.1373/1983**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για την καταμέτρηση της χωρητικότητας»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο1969/23-06-1969**).
7. **Ν.1045/1980**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα»*”, (Διεθνής Σύμβαση περί «**Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα**», 1974).
8. **Ν.948/1979**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ελάχιστων επιπέδων ασφάλειας των εμπορικών πλοίων»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο147/1976**).
9. **Ν.46/1975**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «Περί ισότητας της αμοιβής μεταξύ ανδρών και γυναικών εργαζομένων σε εργασία ίδιας αξίας»*”, (Διεθνής Σύμβαση Εργασίας **Νο100/1951**).
10. **Ν.4316/1963**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί εγγράφων ταυτότητας ναυτικών»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο.108/1958**).
11. **Ν.Α.4221/1961**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για την κατάργηση της αναγκαστικής εργασίας»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο.105/1957**).
12. **Ν.Α.4204**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί συνδικαλιστικής ελευθερίας και προστασίας του συνδικαλιστικού δικαιώματος»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο.87/1948**).
13. **Ν.Α.4205**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί εφαρμογής των αρχών του δικαιώματος οργάνωσης και συλλογικής διαπραγματεύσεως»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο.98/1949**).
14. **Ν.4369/1929**, “*Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ευρέσεως εργασίας σε ναυτικούς»*”, (Διεθνής Σύμβαση **Νο.9/1920**).

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ- ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Στο παρόν κεφάλαιο παρουσιάζονται οι διαπιστώσεις, τα συμπεράσματα και οι προτάσεις της εργασίας που εκπονήθηκε και αφορά τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO) και τη συμβολή της στη βελτίωση των συνθηκών και του εργασιακού περιβάλλοντος στη ναυτιλία.

Έτσι:

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ήδη από το 1919 έχει να επιδείξει σημαντικό έργο στην προώθηση και προώθηση ασφαλών και αξιοπρεπών όρων εργασίας και διαβίωσης των εργαζομένων σε οποιαδήποτε απασχόληση και επαγγελματική εργασία. Το ίδιο πράττει και για τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο με σειρά υιοθέτησης Διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων, σε θέματα που αφορούν τη ναυτική εργασία, τη ναυσιπλοΐα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την προστασία των ωκεανών, τη δημιουργία ασφαλών συνθηκών ναυσιπλοΐας, ναυτικής εργασίας, και άλλων παρεμφερών θεμάτων.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, αποτελεί το Χάρτη Δικαιωμάτων των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο, διότι έχει οριοθετήσει, καθορίσει και προδιαγράψει με σαφή, ρητό, συγκεκριμένο τρόπο (Κανονισμοί, Πρότυπα, Οδηγίες, Κώδικα) όλα τα επιμέρους θέματα που αφορούν και σχετίζονται με τη ναυτική εργασία. Η υιοθέτηση, επικύρωση και θέση σε ισχύ από την πλειοψηφία των κρατών-μελών της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας της ΣΝΕ, 2006, την έχει καταστήσει ισχυρό νομικό θεσμό και εργαλείο διαχείρισης όλων των θεμάτων που αντιμετωπίζει και επιλύει, τόσο σε διεθνές (κυρίως) επίπεδο, άλλα και σε εθνικό.

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας έχει συγκεντρώσει και κωδικοποιήσει όλα τα θέματα απασχόλησης, εργασίας, ασφάλειας, υγιεινής, υγείας, εκπαίδευσης, ευημερίας, στελέχωσης, συμμόρφωσης, κ.λπ. που συνθέτουν και διαμορφώνουν τις συνθήκες και το περιβάλλον εργασίας των ναυτικών σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως κριτηρίων ολικής χωρητικότητας και χρήσης τους, με σκοπό να διαμορφωθούν κοινά προσδιοριζόμενες και αποδεκτές συνθήκες εργασίας των ναυτικών, ώστε να τις καταστήσουν σεβαστές από όλα τα κράτη-μέλη που έχουν επικυρώσει, τηρούν και εφαρμόζουν τη ΣΝΕ, 2006.

Η ΣΝΕ, 2006 αποτελεί δε για όλα τα κράτη-μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας – ΔΟΕ, είτε την έχουν επικυρώσει, είτε δεν την έχουν ενσωματώσει στο εθνικό τους δίκαιο, ένα ισχυρό εργαλείο για να δημιουργήσουν ισχυρές, κοινά αποδεκτές και σεβαστές βάσεις συνεργασίας στην παγκόσμια ναυτιλία, ώστε να προωθήσουν, να αναπτύξουν και να διασφαλίσουν τα οικονομικά, εμπορικά και επαγγελματικά αποτελέσματα που απορρέουν από τη διεθνή ναυτιλία, μέσα στο κοινό πλαίσιο που συμμετέχουν και συνδράμουν αυτά.

Για δε τις επαγγελματικές οργανώσεις των ναυτικών και των πλοιοκτητών διεθνώς πλέον, αποτελεί η ΣΝΕ, 2006 κοινό σημείο σύγκλισης και αποδοχής, των επιμέρους όρων που καθορίζει, ώστε να συναποφασίζουν και συνεργάζονται για την ασφαλή, αποτελεσματική και άμεση αντιμετώπιση και προώθηση των θεμάτων και συμφερόντων που εκφράζουν και υποστηρίζουν.

II. ΠΗΓΕΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

1. link:<http://www.ilo.org>, [πρόσβαση 25-06-2015]
2. link: <http://www.firstworldwar.com>, [πρόσβαση 25-06-2015]
3. link:<http://www.yen.gr>, [πρόσβαση 25-06-2015]
4. link:<http://www.imo.org>, [πρόσβαση 25-06-2015]
- 5.link:http://www.imo.org/en/About/Document/What%20it%20is%20Oct%202013_Web.pdf, [πρόσβαση 25-06-2015]
- 6.link:<http://www.digilib.lib.unipi.gr/dspace/.../unipi/.../Papadimitriou,%20Konstantinos.pdf>, [πρόσβαση 25-06-2015]
7. <http://www.themaritimesite.com/a-guide-to-understanding-ship-weight-and-tonnage-measurements/>, [πρόσβαση 25-06-2015]
8. link:<http://www.iefimerida.gr/news/199507/sta-4057-ploia-o-ellinikon-symferonton-stolos-ta-839-me-el...>, [πρόσβαση 25-06-2015]
- 9.link:<http://www.eugenfound.edu.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
10. link:<http://www.elinyae.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
11. link:<http://www.pemen.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
12. link:<http://www.nee.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
13. link:<http://www.yen.gr>, [πρόσβαση 25-06-2015]
14. link:<http://www.imo.org>, [πρόσβαση 25-06-2015]
15. link:<http://www.ilo.org>, [πρόσβαση 25-06-2015]
16. link:<http://www.europarl.europa.eu>, [πρόσβαση 10-07-2015]
17. link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
18. link:<http://ec.europa.eu/social/e-newsletter>, [πρόσβαση 13-07-2015]
19. link:<http://www.ggka.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
20. link:<http://www.hcr.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]
21. link:<http://www.ilo.org>, [πρόσβαση 25-06-2015]
22. link:<http://www.et.gr>, [πρόσβαση 13-07-2015]

I. ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ ΚΑΙ ΒΙΒΛΙΑ

1. Σπαρτιώτης, Γ., Μαργέτης, Γ., (1997), *Στοιχεία Ναυτικού Δικαίου*, Ίδρυμα, Αθήνα, Α' έκδοση-1982, Ίδρυμα Ευγενίδου.
2. Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Δ/ση Απασχόλησης, Κοινωνικών Υποθέσεων και Ισότητας Ευκαιριών, Μονάδα Ε.3, (2010), *Οι διατάξεις της ΕΕ για την Κοινωνική Ασφάλιση*, Λουξεμβούργο: Υπηρεσία Εκδόσεων Ευρωπαϊκής Ένωσης.
3. Βουλή των Ελλήνων, (2012), *Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο Νόμου «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, σ006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας»*, Αθήνα: άγνωστη έκδοση.
4. Σπυρόπουλος, Γ. (1981), *I. Οργάνωση και δραστηριότητες της διεθνούς οργάνωσης εργασίας, II. Κύριες τάσεις στη διεθνή έρευνα για τον εξανθρωπισμό της εργασίας*, Αθήνα, Υπουργείο Συντονισμού.
5. Υπουργείο Παιδείας και δια βίου μάθησης και θρησκευμάτων' Ινστιτούτο Τεχνολογίας υπολογιστών και εκδόσεων 'Διοφάντος' (2012) *Ιστορία του νεότερου και του Σύγχρονου κόσμου (από το 1815 έως σήμερα)*, Αθήνα: ΙΤΥΕ-ΔΙΟΦΑΝΤΟΣ
6. Νικόλαος Μ. Πουλαντζάς (2005) 'Ναυτικό Δίκαιο', Σταμούλης Α.Ε.
7. Γιώργος & Κώστας Δαρδανός (2012) 'Διεθνές Δίκαιο', Gutenberg
8. Σωκράτης Γ. Λεκέας (2002) 'Ναυτική Εργασία, Σύμβαση ναυτολόγησης, Αποδοχές Ναυτικών, Απόλυση –παλινόστηση, Ναυτεργατικό ατύχημα, Ναυτικά προνόμια, Συλλογικό ναυτεργατικό δίκαιο, Δικονομικά θέματα, ποινικά θέματα, Διεθνή Δικαιοδοσία', Νομική Βιβλιοθήκη
9. Γραφείο Διεθνών και Συνταγματικών Θεσμών (2015) 'Εξελίξεις στη διεθνή προστασία των ναυτικών', Ακαδημία Αθηνών
10. Νομική Βιβλιοθήκη (2012) 'Δίκαιο της Θάλασσας'

ΠΡΩΤΟΓΕΝΕΙΣ ΠΗΓΕΣ

1. N.4078/2012–ΦΕΚ 179/Α’/20.09.2006
2. N.2974/2001 (Διεθνής Σύμβαση Νο180/1996).
3. N.1639/1986 (Διεθνής Σύμβαση Νο71/1946).
4. N.1423/1984 (Διεθνής Σύμβαση Νο122/1984).
5. N.1424/1984, (Διεθνής Σύμβαση Νο111/1984).
6. N.1373/1983, (Διεθνής Σύμβαση Νο1969/23-06-1969).
7. N.1045/1980 (Διεθνής Σύμβαση περί «Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα», 1974).
8. N.948/1979 (Διεθνής Σύμβαση Νο147/1976).
9. N.46/1975 (Διεθνής Σύμβαση Εργασίας Νο100/1951).
10. N.4316/1963,(Διεθνής Σύμβαση Νο.108/1958).
11. N.Δ.4221/1961 (Διεθνής Σύμβαση Νο.105/1957).
12. N.Δ.4204, (Διεθνής Σύμβαση Νο.87/1948).
13. N.Δ.4205 (Διεθνής Σύμβαση Νο.98/1949).
14. N.4369/1929, (Διεθνής Σύμβαση Νο.9/1920).
15. N.27/1975
16. N.814/1978
17. N.3842/2010
18. N.4110/2013
19. N.4223/2013
20. N.4078/2012 (ΦΕΚ Α’/179/20.09.2012),
9. N.27/1975,
10. N.814/1978
11. N.3842/2010
12. N.4110/2013
13. N.4223/2013
14. Υ.Α. ΠΟΛ.1041/2013
15. ΠΟΛ.1246/07.12.2011
16. ΑΠΟΦ.:Α12Α1021039ΕΞ2012/02.02.2012,
17. Α.Ν.3276/1945

18. Α.Ν.1611/1950,
19. Ν.Δ.2687/1953,
20. Β.Δ.683/1960, Α.Ν.89/1967
21. Β.Δ.806/1970
22. Π.Δ.177/1974,
23. Π.Δ.591/1975
24. Π.Δ.382/1978
25. Π.Δ.122/1995.
26. Π.Δ.152/2003,
27. Ν.3816/2010 Άρθρο 11: Τροποποίηση του Ν.1220/1981, *περί εγκατάλειψης στην ημεδαπή ή στην αλλοδαπή Ελλήνων ναυτικών.*
28. Ν.3872/2010,
29. Π.Δ.3/2011
30. Ν.4072/2012,
31. Ν.4256/2014, ‘
32. Ν.4262/2014,
33. Υ.Α.3511.1/9/2003,
34. Υ.Α.3511.1/8/2003,
35. Υ.Α.3511.1/13/2003,
36. Υ.Α.75/2013,
37. Υ.Α.4113.305/01/2013,
38. Υ.Α. 3522.2708/2013,
39. Υ.Α.3511.1/17/2014,
40. Ν.6392/1952,
41. Ν.3816/1958,.
42. Ν.Δ.187/1973
43. Π.Δ.11/2000,
44. Ν.3922/2011,
45. Π.Δ.151/2003 (ΦΕΚ 124/Α’/23.05.2003),

