



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΥΙΟΘΕΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΝΕΑΣ
ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ
ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ
ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Άννα Κωνσταντίου

MN 12117

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

Σεπτέμβριος 2017

Δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright

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

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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 στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος , αν. Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Αναστάσιος Τσελεπίδης, Καθηγητής
- Γεώργιος Βλάχος, Καθηγητής

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

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή κ. Σαμίου για την καθοδήγηση και βοήθεια του στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας και κατ' επέκταση στην ολοκλήρωση των μεταπτυχιακών σπουδών μου στη ναυτιλία. Ιδιαίτερες ευχαριστίες στην οικογένεια μου για τη διαρκή στήριξη τους σε όλα μου τα εγχειρήματα, καθώς και σε όσους βοήθησαν στη συγκέντρωση του υλικού για την παρούσα εργασία και ιδίως τη φίλη Κωνσταντίνα.

Περιεχόμενα

<i>Περίληψη</i>	1
<i>Κύριες Συντομογραφίες</i>	2
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Η νέα Σύμβαση για τη ναυτική εργασία (MLC 2006)	5
1.1 Ο ρόλος του ILO	5
1.2 Περιεχόμενο και εφαρμογή της MLC 2006.....	7
1.2.1 Δομή της Σύμβασης	8
1.2.2 Παρεχομένη Προστασία	9
1.2.3 Επιβολή και συμμόρφωση	12
1.2.4 Προκλήσεις σχετικά με τη νομική εφαρμογή από τα κράτη σημαίας.....	13
1.2.5 ΕΕ και MLC 2006	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Πρότυπα για τον επαναπατρισμό, την αποζημίωση και την κοινωνική ασφάλιση κατά την MLC 2006	21
2.1 Επαναπατρισμός	21
2.2 Αποζημίωση.....	23
2.3 Κοινωνική ασφάλιση	24
2.4 Συγκριτική μελέτη εθνικών κανόνων	25
2.4.1 Φιλιππίνες	26
2.4.2 Ελλάδα.....	29
2.4.3 Ουκρανία.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Βασικές έννοιες και ειδικά ζητήματα θαλάσσιας ασφάλισης	33
3.1 Ιστορία της θαλάσσιας ασφάλισης	33
3.2 Βασικές έννοιες και αρχές MIA 1906	34
3.3 Αποζημίωση.....	35
3.4 Εφαρμοστέο δίκαιο	38

3.5 Το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Φορείς της ιδιωτικής ασφάλισης.....	43
4.1 Ασφαλιστική επιχείρηση	43
4.1.1 Γενικές αρχές που διέπουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπό το αγγλικό δίκαιο	43
4.1.2 Κάλυψη ευθύνης σχετικά με την αποζημίωση και τον επαναπατρισμό πληρώματος.....	47
4.2 Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί (P & I Club).....	48
4.2.1 Εισαγωγικά.....	48
4.2.2 Η Διεθνής Οργάνωση P & I (International Group P & I, IGP&I).....	50
4.2.3 Ζητήματα νομιμότητας της ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτων.....	51
4.2.4 Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι.....	52
4.2.5 Διαχείριση των αξιώσεων.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Νέες διατάξεις MLC 2006 για την αποζημίωση και τον επαναπατρισμό και η ενσωμάτωσή τους στη ναυτική ασφάλιση.....	57
5.1 Τροποητικές διατάξεις.....	57
5.1.1 Επαναπατρισμός.....	57
5.1.2 Η ευθύνη των πλοιοκτητών	59
5.1.3 Η θέση της ΕΕ.....	62
5.2 Η αναγκαιότητα των διατάξεων.....	62
5.2.1 Προηγούμενο καθεστώς.....	62
5.2.2 Περιστατικά εγκατάλειψης.....	64
5.3 Οι προκλήσεις για τα P&I Club.....	66
5.3.1 Ρήτρα επέκτασης MLC 2006.....	68
5.5 Το δικαίωμα της απευθείας προσφυγής κατά του παρόχου της ασφάλισης.....	70
5.6 Έλεγχος εφαρμογής από τα κράτη μέλη	71
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	73
ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	75
A. Ελληνόγλωσση.....	75

B. Ξενόγλωσση	75
Γ. Διαδίκτυο	77
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ.....	79
Παράρτημα I. Σχέδιο υποδείγματος Σύμβασης Ναυτολόγησης	79
Παράρτημα II. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας.....	83
Παράρτημα III. Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας	86
Παράρτημα IV. Standard Terms and Conditions governing the overseas employment of Filipino seafarers on-board ocean-going ships	91
Παράρτημα V. PNO CBA	98
Παράρτημα VI. Πιστοποιητικό Ασφάλισης σύμφωνα με το Πρότυπο A2.5.2	107
Παράρτημα VII. Πιστοποιητικό Ασφάλισης σύμφωνα με το Πρότυπο A4.2.1 παρ.1β.....	108

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία εξετάζει ζητήματα που αφορούν στην εφαρμογή των κανόνων που επέβαλε ο Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας (ILO) μέσω της Σύμβασης για τη Ναυτική Εργασία 2006 (MLC 2006) και ειδικότερα στις ελάχιστες υποχρεώσεις και δικαιώματα που καθιερώνονται στο θέμα της ασφάλισης των ναυτικών.

Η νέα αυτή Σύμβαση αποτελεί ένα καθολικό προστατευτικό πλαίσιο της ναυτικής εργασίας και αντικείμενο της παρούσας είναι οι υποχρεώσεις που προκύπτουν για τους πλοιοκτήτες σχετικά με την ανάληψη του κόστους ασθένειας, ατυχήματος και επαναπατριsmού και το πως καλύπτονται για αυτές ασφαλιστικά.

Επιπλέον εξετάζονται οι πρόσφατες τροποποιητικές διατάξεις της Σύμβασης που επιβάλλουν συγκεκριμένες ασφαλιστικές υποχρεώσεις σχετικά με την εγκατάλειψη αλλά και την συμβατική αποζημίωση, με την αντίστοιχη καθιέρωση δικαιώματος ευθείας αγωγής κατά των ασφαλιστών.

Λέξεις κλειδιά: Σύμβαση ναυτικής εργασίας, Θαλάσσια ασφάλιση

Abstract

The current post-graduate thesis refers to issues related to the implementation of ILO rules through the Maritime Labor Convention 2006 (MLC 2006) and in particular with the minimum obligations and rights established in the field of maritime insurance.

This new Convention constitutes a universal protective framework for marine labor and the objective of current paper relates to the responsibility for ship owners in assuming the costs of sickness, accident and repatriation and how they are covered for these liabilities by insurance.

In addition, the recent amendments to the Convention that impose specific insurance obligations regarding abandonment and contractual compensation, with the corresponding establishment of a right of direct action against insurers, are also being studied.

Key words: MLC 2006, Marine insurance

Κύριες Συντομογραφίες

ILO: International Labour Organization- Διεθνής Οργανισμός Εργασίας

MLC: Maritime Labour Convention 2006-Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

IMO: International Maritime Organization - Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

MARPOL 78: International Convention for the Prevention of Pollution from Ships as modified by the Protocol of 1978, Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978

SOLAS: International Convention for the Safety of Life at Sea 1974-Διεθνής σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα, (1974)

STCW: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (1978) - Διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Βάρδιας των ναυτικών, (1978)

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

MLC: Maritime Labour Certificate - Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

POEA: Philippine Overseas Employment Administration (Διοίκηση για την Υπερπόντια Απασχόληση Φιλιππίνων)

ΠΝΟ (PNO) : Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία

CBA: Collective Bargaining agreement (Συλλογική Σύμβαση Διαπραγμάτευσης)

ΚΙΝΔ: Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου

P & I Club: Protection and Indemnity Club

MIA 1906: Marine Insurance Act 1906

KOX: Κόροι ολικής χωρητικότητας

ITF: International Transport Workers' Federation (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές)

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να εξεταστεί κατά πόσο επηρέασε τους δημόσιους και ιδιωτικούς φορείς ασφάλισης η νέα Σύμβαση για τη ναυτική εργασία (MLC 2006) στο πλαίσιο του ρόλου της ως το βασικό και καθολικό εργαλείο παγκόσμιας εμβέλειας για την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών.

Για τους σκοπούς της παρούσας μελέτης, ελήφθησαν δευτερεύοντα δεδομένα απαραίτητα για τη διερεύνηση της επίδρασης της MLC 2006 στην ναυτιλία και ειδικά στην θαλάσσια ασφάλιση. Τα δεδομένα συλλέχθηκαν από πηγές, όπως το διαδίκτυο και την βιβλιοθήκη (βιβλία, περιοδικά).

Στο πρώτο κεφάλαιο εξετάζονται οι λόγοι που οδήγησαν στη νέα Σύμβαση για τη ναυτική εργασία και τα θέματα που αυτή καλύπτει καθώς και οι προκλήσεις σχετικά με την εφαρμογή της. Ειδική αναφορά γίνεται στην στάση της ΕΕ στα θέματα που ρυθμίζονται από την MLC 2006.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύονται οι διατάξεις της Σύμβασης με ασφαλιστικό ενδιαφέρον, δηλαδή η αποζημίωση του ναυτικού καθώς και ο επαναπατρισμός και η κοινωνική ασφάλιση. Ειδική αναφορά γίνεται στα δίκαια ναυτικών χωρών, εν προκειμένω των Φιλιππίνων, της Ελλάδας και την Ουκρανίας και στην εξέταση του κατά πόσο εναρμονίζονται με τα πρότυπα της Σύμβασης.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στις βασικές αρχές της θαλάσσιας ασφάλισης και εξετάζεται η λειτουργία της αποζημίωσης, ο περιορισμός της ευθύνης καθώς και το ζήτημα εφαρμοστέου δικαίου στην ασφάλιση στις διεθνείς διαφορές.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύεται η λειτουργία των φορέων που παρέχουν ασφαλιστική κάλυψη σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης. Γίνεται αναφορά στην ασφαλιστική επιχείρηση και στους όρους των ασφαλιστηρίων συμβολαίων που αφορούν στην κάλυψη κινδύνων πληρωμάτων αλλά και στα ζητήματα αμοιβαίας ασφάλισης μέσω των P&I Club.

Στο πέμπτο κεφάλαιο εξετάζονται οι πρόσφατες τροποποιήσεις στην MLC 2006, σχετικά με την υποχρέωση ασφάλισης, για τον επαναπατρισμό και την ευθύνη για την συμβατική αποζημίωση. Ειδικότερα αναλύονται οι λόγοι που οδήγησαν στις τροποποιήσεις, οι προκλήσεις στην εφαρμογή των νέων διατάξεων και τα δικαιώματα που καθιερώνουν.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Η νέα Σύμβαση για τη ναυτική εργασία (MLC 2006)

1.1 Ο ρόλος του ILO

Με τη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου το 1919, συστήνεται ο ILO ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών.

Την εποχή εκείνη είχε αναπτυχθεί έντονα η πεποίθηση ότι η παγκόσμια και διαρκής ειρήνη μπορεί να επιτευχθεί μόνο αν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη, οδηγώντας έτσι τα εκβιομηχανιστικά έθνη στην δημιουργία ενός Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας προκειμένου να εντάξουν την έννοια αυτή της δικαιοσύνης στο πλαίσιο της εκμετάλλευσης των εργαζομένων.

Εκτός όμως από λόγους ασφάλειας και ανθρωπιστικούς, εκτιμήθηκαν και πολιτικά και οικονομικά κριτήρια, αφού η οικονομική αλληλεξάρτηση και η ανάγκη για συνεργασία στην επίτευξη ομοιότητας των συνθηκών εργασίας στις χώρες που ανταγωνίζονται στην κοινή αγορά γίνονταν πιο έκδηλες.

Αντανακλώντας αυτές τις ιδέες, το προοίμιο αναφέρει:

- Ότι η καθολική και διαρκής ειρήνη μπορεί να θεσπιστεί μόνο εάν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη.
- Δεδομένου ότι υπάρχουν συνθήκες εργασίας που συνεπάγονται αδικία και απομόνωση σε μεγάλο αριθμό ανθρώπων που προκαλούν τόση αναταραχή απειλείται η ειρήνη και η αρμονία του κόσμου. Επιβάλλεται λοιπόν η βελτίωση αυτών των συνθηκών επείγοντως.
- Η αποτυχία δε οποιουδήποτε έθνους να υιοθετήσει ανθρώπινες συνθήκες εργασίας αποτελεί εμπόδιο στην πορεία άλλων εθνών που επιθυμούν να βελτιώσουν τις συνθήκες στις χώρες τους.

Οι τομείς βελτίωσης που αναφέρονται στο προοίμιο παραμένουν σημαντικοί μέχρι σήμερα, για παράδειγμα:

- Ρύθμιση των ωρών εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της θέσπισης μέγιστης εργάσιμης ημέρας και εβδομάδας.
- Ρύθμιση της προσφοράς εργασίας, πρόληψη της ανεργίας και παροχή επαρκούς διαβίωσης.
- Προστασία του εργαζομένου από ασθένεια και τραυματισμό που προκύπτει από την εργασία του.
- Προστασία των παιδιών, των νέων και των γυναικών.

- Πρόβλεψη γήρατος και προστασία των συμφερόντων των εργαζομένων όταν απασχολούνται σε χώρες διαφορετικές από τις δικές τους.
- Αναγνώριση της αρχής της ίσης αμοιβής για εργασία ίσης αξίας.
- Αναγνώριση της αρχής της ελευθερίας του συνεταιρίζεσθαι.
- Οργάνωση της επαγγελματικής και τεχνικής εκπαίδευσης και άλλα μέτρα.

Ο ILO από την αρχή συνέβαλε σημαντικά στον κόσμο της εργασίας και ιδίως κατά τα μεταπολεμικά χρόνια που ο Οργανισμός ανέλαβε τον οικουμενικό του χαρακτήρα. Έργο του ILO είναι να παρέχει τη βάση για τη τριμερή συνεργασία κυβερνήσεων, εργοδοτικών και εργατικών οργανώσεων προωθώντας τον κοινωνικό διάλογο για κοινωνικά, οικονομικά και πολλά άλλα ζητήματα προκειμένου να αναπτυχθούν κοινές πολιτικές και προγράμματα.

Ο ILO ολοκληρώνει το έργο του μέσω τριών κύριων φορέων που περιλαμβάνουν εκπροσώπους κυβερνήσεων, εργοδοτών και εργαζομένων:

Τη Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας (International Labour Conference)

Το Κυβερνητικό Σώμα (Governing body)

Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας (International Labour Office)

Τα διεθνή πρότυπα εργασίας υποστηρίζονται από ένα σύστημα εποπτείας που είναι μοναδικό σε διεθνές επίπεδο και συμβάλλει στη διασφάλιση της εφαρμογής από τις χώρες των συμβάσεων που επικυρώνουν. Ο ILO εξετάζει τακτικά την εφαρμογή των προτύπων στα κράτη μέλη και επισημαίνει τομείς στους οποίους θα μπορούσαν να εφαρμοστούν καλύτερα.

Με πάνω από 50 χρόνια εμπειρίας στην αναπτυξιακή συνεργασία σε όλες τις ηπείρους και σε όλα τα στάδια ανάπτυξης, ο ILO σήμερα έχει πάνω από 600 προγράμματα και έργα σε περισσότερες από 100 χώρες με την υποστήριξη 120 αναπτυξιακών εταίρων.¹

Από το 1920 ο ILO έχει υιοθετήσει περίπου 40 συμβάσεις ναυτικής εργασίας και 29 Ναυτικές εργασιακές συστάσεις που καλύπτουν ευρύ φάσμα θεμάτων, μεταξύ των οποίων: την πρόσληψη και τοποθέτηση, την ελάχιστη ηλικία, τις ώρες εργασίας, την ασφάλεια, την υγεία και την κοινωνική ασφάλιση. Και ενώ τα πρότυπα και οι κανόνες θεωρούνταν έγκυρα και επαρκή εντούτοις ανησυχία εκφράστηκε τον Ιανουάριο του 2001 από εκπροσώπους των εφοπλιστών και των ναυτικών ότι τα

¹ <http://www.ilo.org>

διεθνή αυτά πρότυπα δεν εφαρμόζονται στην πράξη λόγω της ανομοιογενούς εφαρμογής και επιβολής.

Η υπερβολική λεπτομέρεια και πολυπλοκότητα ορισμένων συμβάσεων, καθώς και η έλλειψη ευέλικτων νομικών μηχανισμών ικανών να συμβαδίσουν με τις εξελίξεις στο ναυτιλιακό κλάδο αποτελούν το λόγο που οι πολυάριθμες και κατακερματισμένες συμβάσεις του ILO για τη ναυτιλία, παρά τη συνεχιζόμενη επικύρωση και του ουσιαστικού τους περιεχομένου, είχαν σημαντικά μικρότερο αντίκτυπο σε σύγκριση με τις ευρέως κυρωμένες συμβάσεις για την ασφάλεια στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Μία νέα Σύμβαση που να συγκεντρώνει και να εκσυγχρονίζει την πλειοψηφία των νομικών πράξεων που είχαν εγκριθεί από το 1920 για την ασφάλεια και την υγεία ήταν επιβεβλημένη.

Σκοπός της Σύμβασης αυτής, είναι να αποτελέσει τον «τέταρτο πυλώνα» στο Διεθνές κανονιστικό πλαίσιο για ποιοτική ναυτιλία, συμπληρώνοντας τις βασικές συμβάσεις του IMO: SOLAS, STCW, MARPOL, παρέχοντας ολοκληρωμένο σύνολο παγκόσμιων προτύπων, για την ναυτική εργασία.²

Η Σύμβαση δρα συμπληρωματικά στις βασικές συμβάσεις του IMO που στηρίζονται στην αυξανόμενη εκτίμηση του βασικού ρόλου του «ανθρώπινου στοιχείου» στην εξασφάλιση της ασφάλειας και στην πρόληψη της ρύπανσης. Ωστόσο, η σχέση με τις συμβάσεις του IMO υπερβαίνει αυτή της συμπληρωματικότητας, αφού θέτει τα κοινωνικά και εργασιακά πρότυπα και τις πρακτικές συμμόρφωσης και επιβολής στο ίδιο επίπεδο με τα άλλα θέματα που ρυθμίζονται από τον IMO.³

1.2 Περιεχόμενο και εφαρμογή της MLC 2006

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (Maritime Labour Convention -MLC, 2006) εγκρίθηκε στις 23 Φεβρουαρίου 2006 κατά τη δέκατη θαλάσσια σύνοδο και την 94η σύνοδο της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας (ILC) του ILO. Η Σύμβαση, περιλαμβάνει πάνω από 100 σελίδες περιεκτικού κώδικα που καθορίζει τα δικαιώματα και τις ευθύνες, καθώς και τα τεχνικά ελάχιστα πρότυπα για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των «ναυτικών»⁴ που εργάζονταν σε εμπορικά «πλοία»⁵

² <http://www.ilo.org/public/english/standards/re/m/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>

³ Speech to the ILC by Mr. E. Mitropoulos, Secretary-General, International Maritime Organization, 94th (Maritime) Session, ILC, February 20, 2006

⁴ *Ναυτικός (seafarer) : Κάθε πρόσωπο που απασχολείται ή προσλαμβάνεται ή εργάζεται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα επί πλοίου στο οποίο εφαρμόζεται η παρούσα σύμβαση (Article II.1.f, MLC 2006).*

συμπεριλαμβανόμενων για πρώτη φορά πλοίων αναψυχής και yacht.

Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013, 12 μήνες μετά την επικύρωση του ελάχιστου που θέτει ως προϋπόθεση, ήτοι των 30 χωρών μελών του ILO που εκπροσωπούν τουλάχιστον το 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας.⁶

Μέχρι σήμερα, 84 χώρες που εκπροσωπούν πάνω από το 90% της παγκόσμιας χωρητικότητας έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση.⁷

1.2.1 Δομή της Σύμβασης

Η Σύμβαση καταρχήν περιλαμβάνει 16 άρθρα (Articles) που αφορούν σε διατάξεις σχετικά με τις νομικές και διαδικαστικές πτυχές όσον αφορά την εφαρμογή και ερμηνεία της Σύμβασης, όπως ορισμοί, διατάξεις σχετικά με την επικύρωση, την έναρξη ισχύος., διατύπωση γενικών αρχών, υποχρεώσεων και δικαιωμάτων που εκτίθενται λεπτομερώς ακολούθως.

Στη συνέχεια διαιρείται σε 5 τίτλους (Titles), τομείς ενδιαφέροντος όπου περιλαμβάνονται τόσο δεσμευτικές αρχές και υποχρεώσεις όσο και μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές και συγκεκριμένα οι τίτλοι απαρτίζονται από τα ακόλουθα δύο μέρη:

A)τους κανονισμούς (Regulations), που περιέχουν θεμελιώδη δικαιώματα και γενικές αρχές για τα θέματα που καλύπτονται από τη Σύμβαση, καθώς και τις αντίστοιχες βασικές υποχρεώσεις των κρατών μελών. Διατυπώνονται με πολύ γενικούς όρους, ενώ οι λεπτομέρειες εφαρμογής καθορίζονται στον Κώδικα.

B)τον κώδικα (The Code), που περιέχει λεπτομέρειες για την εφαρμογή των Κανονισμών και περιλαμβάνει δύο μέρη:

- Μέρος Α. Πρότυπα (Standards), που είναι υποχρεωτικά, και
- Μέρος Β. Κατευθυντήριες γραμμές (Guidelines), που δεν είναι υποχρεωτικές, αλλά πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη από τις κυβερνήσεις κατά τη διαδικασία εφαρμογής της Σύμβασης.

⁵ Πλοίο (Ship) : Άλλο από εκείνο που κινείται αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή σε προστατευόμενα ύδατα ή σε περιοχές όπου ισχύουν οι κανονισμοί λιμένων. Εκτός εάν προβλέπεται ρητά διαφορετικά, η παρούσα Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία, είτε δημόσια είτε ιδιωτικά, που συνήθως ασκούν εμπορικές δραστηριότητες, εξαιρούνται τα πλοία που ασχολούνται με την αλιεία ή άλλες παρόμοιες δραστηριότητες, πλοία παραδοσιακής κατασκευής και τα πολεμικά πλοία (Article II.1(i), 4 MLC 2006).

⁶ Article VIII, par 3, MLC 2006

⁷ ILO website, NORMLEX

1.2.2 Παρεχομένη Προστασία

Η επιτυχία της νέας αυτής Σύμβασης βασίζεται τόσο στους στόχους που επιδιώκει όσο και στην διαδικασία υλοποίησης τους. Η τριμερής δημιουργία της, αναγνωρισμένη από τους εκπροσώπους των εφοπλιστών και των ναυτικών και με ισχυρή συμμετοχή από τις Κυβερνήσεις, καθιστά τις διατάξεις της αποδεκτές από όλους, δεσμεύοντας έτσι τις κυβερνήσεις και τους πλοιοκτήτες να εξασφαλίσουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς.

Η Σύμβαση συχνά αποκαλείται «νομοσχέδιο για τα δικαιώματα των ναυτικών» και καθιερώνει τα ακόλουθα δικαιώματα :

1. Κάθε ναυτικός έχει το δικαίωμα σε έναν ασφαλή χώρο εργασίας που συμμορφώνεται με τα πρότυπα ασφαλείας.
2. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε δίκαιους όρους απασχόλησης.
3. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο.
4. Κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα στην προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, τα μέτρα κοινωνικής πρόνοιας και άλλες μορφές κοινωνικής προστασίας.
5. Κάθε Μέλος εξασφαλίζει, εντός των ορίων της δικαιοδοσίας του, ότι τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών που αναφέρονται στις προηγούμενες παραγράφους του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται πλήρως σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης. Εκτός εάν ορίζεται άλλως στη Σύμβαση, η εφαρμογή αυτή μπορεί να επιτευχθεί μέσω εθνικών νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων, μέσω συναφών συμφωνιών συλλογικής διαπραγμάτευσης ή μέσω άλλων μέτρων ή στην πράξη.⁸

Εκτός όμως από τα κοινωνικά και εργασιακά δικαιώματα εξασφαλίζει για οικονομικούς λόγους θεμιτού ανταγωνισμού, ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τους πλοιοκτήτες.

Η Σύμβαση οδηγεί σε ισότιμους όρους ανταγωνισμού μέσω ενός συστήματος πιστοποίησης, παρέχοντας σαφή κίνητρα για επικύρωση από τους πλοιοκτήτες. Αφενός τα πλοία τους θα επωφεληθούν από ένα πιστοποιητικό που θα τους επιτρέπει να αποφεύγουν τις καθυστερήσεις που συνεπάγονται οι λεπτομερείς επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα, αφετέρου θα έχουν επίσης μια συγκεκριμένη προστασία ενάντια στον αθέμιτο ανταγωνισμό από πλοία που δεν ανταποκρίνονται στα πρότυπα, λόγω

⁸ Article IV, MLC 2006.

της αρχής της απαγόρευσης της ευνοϊκής μεταχείρισης, που έχει ενσωματωθεί στη Σύμβαση.⁹ Λόγω αυτής της αρχής θα είναι προς το συμφέρον τους η συμμόρφωση προκειμένου να επωφεληθούν από το σύστημα πιστοποίησης.

Μέσω της αρχής αυτής οι νομικές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη Σύμβαση, ενώ ισχύουν καταρχήν μόνο για τους ναυτικούς σε πλοία που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών, οι αρχές των χωρών που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση μπορούν να απαιτήσουν από τα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες τους να σέβονται πολλά από τα πρότυπα της Σύμβασης, ανεξάρτητα του αν η χώρα της σημαίας δεσμεύεται από τη σύμβαση.¹⁰

Η έννοια «ισότιμοι όροι» αναφέρεται στην ιδέα της δικαιοσύνης στον ανταγωνισμό με την έννοια ότι κάθε παίκτης στο συγκεκριμένο παιχνίδι/εμπόριο λειτουργεί υπό τους ίδιους βασικούς κανόνες ή όρους. Στο ναυτιλιακό τομέα οι αυξανόμενες ρυθμίσεις για την προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια και το κόστος που συνεπάγονται, αφήνουν περιθώριο για μείωση του κόστους λειτουργίας, μέσω της μείωσης του κόστους εργασίας. Έτσι, όσοι παρέχουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας μειονεκτούν σε σχέση με αυτούς που δεν είναι υποχρεωμένοι σε αυτό και ως εκ τούτου μπορούν να θεωρηθεί ότι ανταγωνίζονται άδιστα. Η Σύμβαση μέσω της αρχής της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» αντιμετωπίζει τον αθέμιτο ανταγωνισμό που προκύπτει από τους πλοιοκτήτες και τα κράτη σημαίας που επιτρέπουν κακές ή υποβαθμισμένες συνθήκες. Αυτή η θεώρηση της δικαιοσύνης αποκτά ειδική σημασία στο πλαίσιο των αναπτυσσόμενων οικονομιών, λόγω της αυξανόμενης ανταγωνιστικότητας των εργαζομένων που εδρεύουν στις χώρες αυτές, σε σχέση με τους πιο «δαπανηρούς» εργαζόμενους σε χώρες με αναπτυγμένη οικονομία.¹¹

Για την πλειοψηφία των απαιτήσεων που απορρέουν από την MLC η ευθύνη ανήκει στον πλοιοκτήτη, όπως αυτός ορίζεται στη Σύμβαση : «Πλοιοκτήτης σημαίνει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή κάθε οργάνωση ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη διαχείριση του πλοίου από τον ιδιοκτήτη, και που έχει συμφωνήσει να αναλάβει τα καθήκοντα και τις ευθύνες του πλοιοκτήτη σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση,

⁹ Κάθε μέλος εκτελεί τις υποχρεώσεις του βάσει της παρούσας σύμβασης έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία οποιουδήποτε κράτους που δεν έχει επικυρώσει τη σύμβαση, δεν τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης από τα πλοία που φέρουν σημαία οποιουδήποτε κράτους που την έχει επικυρώσει. (MLC 2006, Article V, par 7).

¹⁰ <http://www.ilo.org/public/english/standards/realm/ilc/ilc94/rep-i-1a.pdf>

¹¹ The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation, Moira L. McConnell, Article, 27 September 2011, WMU Journal of Maritime Affairs.

ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλη οργάνωση ή πρόσωπο που αναλαμβάνει ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις ευθύνες εξ ονόματος του πλοιοκτήτη».¹²

Με τον ορισμό αυτό, πλοιοκτήτης, όπως και στον ΙΜΟ, δεν θεωρείται μόνο ο ιδιοκτήτης του πλοίου με την στενή έννοια αλλά και οι διαχειρίστριες εταιρίες, με περισσότερα συμβαλλόμενα μέρη να καθίστανται υπεύθυνα για τις αξιώσεις των ναυτικών. Έτσι οι ναυτικοί μπορούν να στραφούν απευθείας εναντίον όποιου έχει αναλάβει την διαχείριση και τις ευθύνες που απορρέουν από τη Σύμβαση και όχι μόνο εναντίον του ιδιοκτήτη που είναι κατά κύριο λόγο αφερέγγυος, μη κατέχοντας άλλα περιουσιακά στοιχεία εκτός από το πλοίο.

Επιπλέον η δυνατότητα να στραφούν κατά της διαχειρίστριας εταιρίας, που είναι αυτή που ασκεί και την πραγματική δραστηριότητα διευκολύνει τον προσδιορισμό της διεθνούς δικαιοδοσίας.

Οι τομείς ενδιαφέροντος και ρύθμισης περιλαμβάνονται σε 5 τίτλους και ειδικότερα :

Τίτλος 1. Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς να εργάζονται σε πλοίο

- 1.Ελάχιστη ηλικία
- 2.Ιατρικό πιστοποιητικό
- 3.Κατάρτιση και προσόντα
- 4.Πρόσληψη και τοποθέτηση

Τίτλος 2. Όροι απασχόλησης

- 1.Σύμβαση απασχόλησης¹³
- 2.Μισθοί (χωρίς να καθορίζεται ελάχιστος μισθός)
- 3.Μέγιστες ώρες εργασίας και ελάχιστες ώρες ανάπαυσης
- 4.Δικαίωμα ετήσιας άδειας μετ' αποδοχών
- 5.Επαναπατριsmός
- 6.Αποζημίωση ναυτικών σε περίπτωση απώλειας/ναυαγίου πλοίου
7. Ασφαλής επάνδρωση
- 8.Ευκαιρίες εξέλιξης

Τίτλος 3. Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφή και εστίαση

- 1.Ελάχιστα πρότυπα για τη διαμονή
- 2.Τρόφιμα και τροφοδοσία (ποσότητα, θρεπτική αξία, ποιότητα και ποικιλία τροφίμων και πόσιμου νερού κ.λπ.)

¹² Article II.1(j), MLC 2006 .

¹³ Βλ. Παράρτημα Ι. Σχέδιο υποδείγματος Σύμβασης Ναυτολόγησης

Τίτλος 4. Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, πρόνοια και προστασία κοινωνικής ασφάλισης

1. Ιατρική περίθαλψη στο πλοίο και στην ξηρά
2. Ευθύνη των πλοιοκτητών για κάλυψη των εξόδων σε σχέση με την ασθένεια και τον τραυματισμό
3. Προστασία της υγείας και της ασφάλειας, πρόληψη ατυχημάτων
4. Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις ευημερίας στην ξηρά
5. Κοινωνική ασφάλιση

Τίτλος 5: Συμμόρφωση και επιβολή

1. Ευθύνες κράτους σημαίας
2. Ευθύνες του κράτους λιμένα
3. Ευθύνη σχετικά με τις υπηρεσίες πρόσληψης και τοποθέτησης

1.2.3 Επιβολή και συμμόρφωση

Η Σύμβαση προβλέπει ένα σύστημα πολλαπλών επιπέδων για αποτελεσματική επιβολή και συμμόρφωση.

1. Για τα κράτη μέλη σημαίας

Η Σύμβαση προβλέπει ότι κάθε Μέλος είναι υπεύθυνο για την εκτέλεση των υποχρεώσεων που απορρέουν από αυτή, καθιερώνοντας ένα αποδεκτό αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης που να διασφαλίζει τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Ειδικότερα θα εκδίδουν Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας¹⁴ και Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας¹⁵ που θα αποδεικνύουν *prima facie* ότι το πλοίο έχει ελεγχθεί δεόντως σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Ειδικότερα το Πιστοποιητικό και η Δήλωση αφορούν πλοία 500 GT ή άνω, που εκτελούν διεθνή ταξίδια και φέρουν τη σημαία μέλους.

Έτσι θα ευθύνεται επιπλέον και η αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας που εκδίδει το Πιστοποιητικό και τη Δήλωση σε περίπτωση που οι συνθήκες στο πλοίο δεν συμμορφώνονται με το πιστοποιητικό και τα πρότυπα της σύμβασης.

Επιπλέον κάθε Μέλος θα απαιτεί από όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να φέρουν αντίγραφο της Σύμβασης διαθέσιμο επί του πλοίου.

¹⁴ Βλ. Παράρτημα II. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας

¹⁵ Βλ. Παράρτημα III. Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας

Περαιτέρω κάθε Μέλος πρέπει να ελέγχει μέσω αποτελεσματικού και συντονισμένου συστήματος επιθεώρησης, ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης.

Τέλος κάθε Μέλος εφαρμόζει τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης στην λειτουργία και την πρακτική των υπηρεσιών πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών που λειτουργούν στο έδαφός του.

Σε κάθε περίπτωση, τα κράτη μέλη παραμένουν πλήρως υπεύθυνα για τις επιθεωρήσεις και την πιστοποίηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των εν λόγω ναυτικών σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

2. Για τα κράτη μέλη ως Λιμενικές Αρχές

Σκοπός των ρυθμίσεων είναι να δοθεί η δυνατότητα σε κάθε Μέλος για την εφαρμογή των προτύπων της σύμβασης σε ξένα πλοία.

Κάθε ξένο πλοίο που καλεί στο λιμάνι ενός μέλους μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο επιθεώρησης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο.

Επίσης κάθε Μέλος εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί σε πλοία που καταπλέουν σε λιμμένα του και επικαλούνται παραβίαση της παρούσας Σύμβασης έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν σχετική καταγγελία.

Επιπλέον προβλέπεται ότι καταβάλλεται αποζημίωση στους ναυτικούς σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους για τυχόν απώλειες ή ζημίες που υπέστησαν ως αποτέλεσμα της αθέμιτης άσκησης εξουσίας των επιθεωρητών, επιτρέποντας έτσι στους ενάγοντες να στραφούν άμεσα και κατά των επιθεωρητών.

1.2.4 Προκλήσεις σχετικά με τη νομική εφαρμογή από τα κράτη σημαίας

Οι προκλήσεις που συνδέονται με τη νομική εφαρμογή είναι ίσως οι πιο σημαντικές και δικαιολογούν σε μεγάλο βαθμό τον βραδύ ρυθμό επικύρωσης της Σύμβασης. Αυτό γιατί είναι ταυτόχρονα και Σύμβαση εργασίας και ναυτική Σύμβαση.

Ως σύμβαση εργασίας, όπως και άλλες του ILO, είναι συνήθως αντικείμενο των αρμόδιων αρχών/Υπουργείου για την εργασία σε κάθε χώρα, αλλά ως ναυτική Σύμβαση οι λιμενικές αρχές θα είναι επίσης αρμόδιες για έλεγχο. Απαιτείται λοιπόν μια ολοκληρωμένη προσέγγιση προκειμένου να επιτευχθεί η εφαρμογή της.

Ιδίως θέματα όπως η κοινωνική ασφάλιση, η ασφάλεια και η υγεία καθώς και η εφαρμογή των ρυθμίσεων μέσω συμφωνίας συλλογικών διαπραγματεύσεων, δεν θα εμπίπτουν στη συνήθη πρακτική ή δικαιοδοσία των περισσότερων λιμενικών αρχών.

Επιπλέον μια άλλη δυσκολία που αντιμετώπισαν ορισμένα κράτη σημαίας σχετίζεται με την εθνική ευελιξία που υποχρεώνει την διαπραγμάτευση μεταξύ των ναυτικών και των πλοιοκτητών. Ωστόσο, ορισμένες χώρες είτε δεν είχαν τις αντίστοιχες οργανώσεις ή εάν υπήρχαν, δεν επιτρεπόταν να εκπροσωπούν τους ναυτικούς ή τους πλοιοκτήτες.

Μια άλλη μεγάλη δυσκολία για ορισμένες χώρες, ιδιαίτερα για τις λιγότερο ανεπτυγμένες, αποτέλεσε το πρόβλημα της νομικής διατύπωσης για την εφαρμογή της.¹⁶

1.2.5 ΕΕ και MLC 2006

Το σύνταγμα του ILO είναι ανοιχτό μόνο για κράτη ως εκ τούτου επίσημα η ΕΕ δεν συμμετείχε (και δεν μπορεί να συμμετέχει) ως πλήρες μέλος του ILO σε οποιαδήποτε από τις συμβάσεις της, παρά μόνο ως παρατηρητής. Παρόλα αυτά επεμβαίνει στα μέλη της ώστε να εξασφαλίσει το συντονισμό και την ορθή εφαρμογή των προτύπων, αξιοποιώντας πλήρως τα διαθέσιμα εργαλεία και τις διαδικασίες στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων της.

Προκειμένου λοιπόν να υποχρεώσει τα μέλη της σε συμμόρφωση με την MLC, έχει εκδώσει Κανονισμούς και Οδηγίες στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της.

1. Αρμοδιότητες της ΕΕ σε σχέση με τα θέματα που ρυθμίζει η MLC:

Η συμμετοχή της ΕΕ σε μια συμφωνία δικαιολογείται σε ορισμένες περιπτώσεις, δηλαδή όταν η αρμοδιότητα είναι αποκλειστική, και όταν η αρμοδιότητα είναι συντρέχουσα και εφόσον έχει ήδη ασκήσει αρμοδιότητα. Όσον αφορά ειδικότερα στην MLC, στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ εμπίπτει μόνο η συντονιστική λειτουργία των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης, ενώ το μεγαλύτερο μέρος των διατάξεων της σύμβασης εμπίπτει στις κοινές αρμοδιότητες στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής.

Δεδομένου ότι η κοινωνική ασφάλιση καλύπτει όλους τους απασχολούμενους υπηκόους της ΕΕ καθώς και τους υπηκόους ορισμένων τρίτων χωρών, καλύπτει και

¹⁶ The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation, Moira L. McConnell, October 2011, WMU Journal of Maritime Affairs

τους ναυτικούς. Η προστασία της κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ, γεγονός που συνεπάγεται την συμμετοχή της ΕΕ. Όσον αφορά τις υπόλοιπες διατάξεις της Σύμβασης, η ΕΕ και τα κράτη μέλη της έχουν κοινή αρμοδιότητα, καθώς η Σύμβαση ασχολείται με τα κοινωνικά δικαιώματα που απαριθμούνται στο άρθρο 153 της Συνθήκης της Λισαβώνας (ΣΛΕΕ). Καταρχήν, σε ένα τομέα κοινό τα κράτη μέλη είναι ελεύθερα να ασκούν τις αρμοδιότητές τους, εφόσον η ΕΕ δεν έχει ήδη ασκήσει την αρμοδιότητά της, αν και υπάρχουν σημαντικές εξαιρέσεις από τον κανόνα αυτό. Σύμφωνα με τη θεωρία των σιωπηρών εξωτερικών αρμοδιοτήτων ακόμη και όταν οι Συνθήκες προβλέπουν κοινές αρμοδιότητες, μπορούν να θεσπιστούν κοινοί κανόνες για την επιδίωξη κοινής πολιτικής που άλλως θα μπορούσε να παρεμποδιστεί από μεμονωμένες εξωτερικές δράσεις των κρατών μελών. Ωστόσο, παρά την προφανή συνάφεια και τη σπουδαιότητα της MLC για τις μεταφορές, την ασφάλεια στη θάλασσα και την πολιτική για τις ολοκληρωμένες θαλάσσιες μεταφορές, οι ουσιαστικές διατάξεις της δεν σχετίζονται με αυτή την πτυχή της πολιτικής της ΕΕ. Αντίθετα, η MLC εμπίπτει αναμφισβήτητα στις διατάξεις της ΣΛΕΕ όσον αφορά στην κοινωνική πολιτική, όπου δεν έχει γίνει τέτοια ανάθεση σιωπηρών αποκλειστικών αρμοδιοτήτων.

Ωστόσο, ακόμη και τις τελευταίες δεκαετίες, παρά την ολοένα αυξανόμενη σημασία των κοινωνικών προβληματισμών στη χάραξη πολιτικής της ΕΕ, τα κράτη μέλη έχουν καταβάλει προσπάθειες να διατηρήσουν την πρωτογενή εξουσία λήψης αποφάσεων πάνω σε αυτό που θεωρείται πολιτικά ευαίσθητο ζήτημα, ιδίως στον τομέα της ναυτιλίας. Επιπλέον η κοινωνική νομοθεσία σε επίπεδο ΕΕ έχει επίσης κατά την πλειονότητά της αποκλείσει το ναυτιλιακό τομέα λόγω δυσκολιών στην επίτευξη συμπράξεων και επί της ουσίας οι διατάξεις κοινωνικής πολιτικής για τους εργαζόμενους στα ποντοπόρα πλοία, είτε συμπίπτει είτε βασίζεται στις συμβάσεις του ILO, θέτοντας μόνο ελάχιστα πρότυπα.

Η MLC καλύπτει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων τα οποία η ΕΕ έχει ήδη θεσπίσει με τη μορφή ελάχιστων προτύπων μεταξύ άλλων με την οδηγία για τους χρόνους εργασίας των ναυτικών, καθώς και άλλα νομοθετικά μέτρα που αφορούν στην υγεία και την ασφάλεια. Επομένως, οποιαδήποτε σχετική εξωτερική δράση των κρατών μελών θα υπόκειται στην αρχή της καλόπιστης συνεργασίας.¹⁷

¹⁷ Αρχή της καλόπιστης συνεργασίας, άρθρα 4 παράγραφος 3 και 13 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση (ΣΕΕ): επιβάλλει στα κράτη μέλη και στα θεσμικά όργανα της ΕΕ, οριζόντια και

Έτσι η αρμοδιότητα της ΕΕ μπορεί να ασκείται μέσω των κρατών μελών που ενεργούν από κοινού για το συμφέρον της ΕΕ.

Επιπλέον η ΕΕ όταν δεν μπορεί να επικυρώσει μια συμφωνία η ίδια, έχει αναπτύξει μια πρακτική σύμφωνα με την οποία μια απόφαση του Συμβουλίου, ή μερικές φορές ένας Κανονισμός εξουσιοδοτεί ρητά τα κράτη μέλη να κυρώσουν μια συμφωνία για τα μέρη που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της και προς το συμφέρον της ΕΕ. Αυτό συνέβη και με την MLC, που επικυρώθηκε από τα κράτη μέλη «προς το συμφέρον της Κοινότητας» και «για τα μέρη που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της Κοινότητας», σύμφωνα με την απόφαση 2007/431/ ΕΚ του Συμβουλίου. Η εν λόγω απόφαση εξουσιοδότησε τα κράτη μέλη της ΕΕ να επικυρώσουν την MLC, ως προς τα μέρη που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, ιδανικά έως την 31 Δεκεμβρίου 2010.

Όμως η MLC δεν πληροί πλήρως αυτά τα κριτήρια της υποχρέωσης αφού οι αρμοδιότητες στον κοινωνικό τομέα είναι κοινές, οπότε αν τα κράτη μέλη έμεναν ελεύθερα να αποφασίσουν αν θα επικυρώσουν ή όχι, αυτό δεν θα είχε συνέπειες όσον αφορά το δίκαιο της ΕΕ. Αλλά ούτε η αποκλειστική αρμοδιότητα όσον αφορά τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης που είναι αναμφισβήτητη η μόνη βάση για να συμμετάσχει η ΕΕ, δεν θα αρκούσε για να δικαιολογήσει τέτοια υποχρέωση.

Η MLC εφαρμόζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη, θέτοντας σε ισχύ εθνική νομοθεσία συμμόρφωσης και ως προς το αποτέλεσμα που πρέπει να επιτευχθεί, μοιάζει με μια οδηγία της ΕΕ, ενώ δεν αποκλείει μέτρα ευνοϊκότερα για τους ναυτικούς.

Πάντως όσον αφορά στη συμβατότητα της MLC με τα δικαιώματα που προστατεύονται από την ΕΕ, ειδικά τα θεμελιώδη, στην πράξη είναι ελάχιστα πιθανό να προκύψει ζήτημα δεδομένου ότι το σύνηθες είναι ότι τα μέτρα της ΕΕ είναι αυστηρότερα από αυτά που προβλέπονται σε μια διεθνή συμφωνία.

2. Μεταφορά στο δίκαιο της ΕΕ:

Όπως αναφέρθηκε, σχετική νομοθεσία της ΕΕ σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και τον χρόνο εργασίας των ναυτικών υπήρχε ήδη (Οδηγία 1999/63 / ΕΚ), αλλά προκειμένου να εφαρμοστούν τα πρότυπα της MLC, λήφθηκαν άμεσα μέτρα για την ευθυγράμμιση της με τις νέες διατάξεις.

κάθετα, να αναλαμβάνουν δράση και να διευκολύνουν την επίτευξη των στόχων της ΕΕ και να απέχουν από τη λήψη οποιουδήποτε μέτρου που θα έθετε σε κίνδυνο την επίτευξη αυτών των στόχων.

Οι διαβουλεύσεις άρχισαν τον Σεπτέμβριο του 2006 με τους κοινωνικούς εταίρους, στην προκειμένη περίπτωση τις ενώσεις εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), και τον Μάιο του 2008 οδήγησαν σε συμφωνία. Η εν λόγω συμφωνία καλύπτει τους τίτλους 1 έως 4 της MLC και τους αναπαράγει σχεδόν κατά γράμμα, με την επιφύλαξη ευνοϊκότερης νομοθεσίας της ΕΕ και της STCW.

Από τη συμφωνία εξαιρείται η κοινωνική ασφάλιση δεδομένου ότι εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ και γενικά αφορά σε υποχρεώσεις που δεν θα μπορούσαν να εκπληρωθούν από τα συμβαλλόμενα μέρη. Επίσης εξαιρούνται τμήματα του Τίτλου 5 σχετικά με την επιβολή και τον έλεγχο, που προσδιορίζουν τις ευθύνες των κρατών μελών που ρυθμίζονται μέσω του δημοσίου δικαίου και αφορούν τη δημόσια διοίκηση και άρα συμμετοχή των εργοδοτών και εργαζομένων δε νοείται.

Τέλος τα μέτρα εφαρμογής θα πρέπει να τηρούν τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, σύμφωνα με το άρθρο 5 ΣΕΕ.¹⁸

Η εν λόγω συμφωνία κοινωνικών εταίρων μεταφέρθηκε στο δίκαιο της ΕΕ μέσω της οδηγίας 2009/13 ΕΚ τροποποιώντας την προηγούμενη σχετική και στην οποία επαναλαμβάνεται ότι τηρήθηκαν οι αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας. Η οδηγία, όπως όλες, απευθύνεται στα κράτη μέλη και όχι στα μέρη της συμφωνίας, επιτρέποντας όμως στα κράτη μέλη να αναθέτουν στους κοινωνικούς εταίρους την εφαρμογή της, εφόσον θα λαμβάνουν όλα τα απαραίτητα μέτρα και θα παρέχουν τις εγγυήσεις ως προς τα αποτελέσματα.¹⁹

3. Εκτέλεση: Αρμοδιότητες κρατών μελών στο πλαίσιο του τίτλου 5 της MLC
Σχετικά με τον Τίτλο 5 της Σύμβασης, ενώ τα κράτη μέλη δεσμεύονται ούτως ή άλλως να λαμβάνουν τα απαιτούμενα μέτρα επιβολής, φροντίζοντας να διενεργούν τους αναγκαίους ελέγχους και επιθεωρήσεις, παρόλα αυτά, η ΕΕ διασφαλίζει ότι η

¹⁸ Η αρχή της επικουρικότητας, κωδικοποιείται στο άρθρο 5, παράγραφος 3 της ΣΕΕ, και διέπει τις προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται στην ΕΕ να παρεμβαίνει νομοθετικά σε έναν τομέα συντρέχουσας αρμοδιότητας.

Η αρχή της αναλογικότητας περιορίζει το πεδίο εφαρμογής μιας πράξης της ΕΕ σε ό, τι είναι απαραίτητο για την επίτευξη των στόχων των Συνθηκών και συνίσταται στην εξέταση του κατά πόσον ένα μέτρο είναι κατ'αρχάς απαραίτητο, κατά πόσο η μορφή του μέτρου είναι κατάλληλη και, τέλος, κατά πόσον το μέτρο επιβάλλει υπερβολική επιβάρυνση στους αποδέκτες της.

¹⁹ The Maritime Labour Convention 2006 , International Labour Law Redefined, edited by, Jennifer Lavelle, 2014, Informa Law by Routledge

συμφωνία των κοινωνικών εταιρών για την MLC, θα εφαρμοστεί στο πλαίσιο του δικού της νομικού συστήματος εκδίδοντας σχετικές οδηγίες.

Η οδηγία 2013/38/ ΕΕ για τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα τροποποιεί την Οδηγία 2009/16 / ΕΚ, που αναφέρεται ήδη στην MLC, για να ενσωματώσει μεταξύ άλλων, τα ως άνω Πιστοποιητικό και Δήλωση. Η οδηγία επεκτείνει επίσης το πεδίο των επιθεωρήσεων ώστε να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις της MLC εξουσιοδοτώντας ρητώς τους επιθεωρητές να αναφέρουν, μεταξύ άλλων, τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία και την ακρίβεια άλλων εγγράφων που απαιτούνται από τη MLC, όπως η σύμβαση εργασίας.

Η Οδηγία 2013/54/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας συμπληρώνει την οδηγία 2009/21/ ΕΚ σχετικά με τη συμμόρφωση στις σχετικές συμβάσεις του ΙΜΟ και υποχρεώνει τα κράτη-μέλη στην υιοθέτηση των κατάλληλων μηχανισμών επιβολής και παρακολούθησης για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους σύμφωνα με τις διατάξεις της MLC 2006 και της οδηγίας του Συμβουλίου 2009/13 / ΕΚ.

Ειδικότερα τα κράτη μέλη θα διασφαλίζουν:

Ότι το προσωπικό που είναι εξουσιοδοτημένο να διενεργεί επιθεωρήσεις για τον έλεγχο της ορθής εφαρμογής των σχετικών μερών της MLC 2006, διαθέτει την απαραίτητη εκπαίδευση και τα προσόντα προς τούτο.

Ότι παρέχονται οι κατάλληλες διαδικασίες για τη διαχείριση των παραπόνων επί του πλοίου προκειμένου να διερευνηθεί το θέμα και να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται μέτρα για την αποκατάσταση των ελλείψεων που ενδεχομένως διαπιστώθηκαν, υπό το πρίσμα της εμπιστευτικότητας.

Η Οδηγία 2009/16/ΕΚ όπως τροποποιήθηκε στη συνέχεια με την Οδηγία 2013/38/ΕΕ, συμπεριλαμβάνει στον κατάλογο της τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά που πρέπει να παρουσιαστούν στις επιθεωρήσεις ελέγχου του κράτους λιμένα, το Πιστοποιητικό και τη Δήλωση ως άνω, καθώς και επέκτεινε το πεδίο των επιθεωρήσεων ώστε να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις από την MLC.

4. Υποχρέωση για ασφάλιση

Αν και δεν αφορά στη συμμόρφωση με την MLC αλλά αξίζει να αναφερθεί για τη σχετικότητα της με τις διατάξεις της Σύμβασης, η Οδηγία 2009/20/ΕΚ²⁰ προβλέπει ότι από την 1 Ιανουαρίου 2012 οι πλοιοκτήτες όλων των πλοίων χωρητικότητας ίσης

²⁰ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32009L0020>

ή μεγαλύτερης των 300 GT, πρέπει να έχουν κάλυψη από P & I Club ή άλλο είδος ασφάλισης που να καλύπτει τις ναυτικές απαιτήσεις, με την επιφύλαξη των διατάξεων για τον περιορισμό της ευθύνης σύμφωνα με τη Σύμβαση του 1976,²¹ όπως τροποποιήθηκε με το πρωτόκολλο του 1996.

Συγκεκριμένα, η οδηγία 2009/20/EK, η οποία αποτελεί μέρος του λεγόμενου «τρίτου πακέτου για τη θαλάσσια ασφάλεια» (που περιλαμβάνει δύο κανονισμούς και έξι οδηγίες) επιβάλλει στα κράτη μέλη :

A. Την υποχρέωση ασφάλισης από τους οι πλοιοκτήτες για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους

B. Την υποχρέωση να διεξάγουν επιθεωρήσεις πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους ή λειτουργούν εντός των χωρικών υδάτων τους, καθώς και έλεγχο επί του πλοίου για το Πιστοποιητικό Ασφάλισης, που προστίθεται έτσι στον κατάλογο πιστοποιητικών της Οδηγίας 2009/16/EK.

Τα πιστοποιητικά που χορηγούνται πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα στοιχεία:

α) το όνομα του πλοίου, τον αριθμό IMO και τον λιμένα νηολόγησης

β) την επωνυμία και διεύθυνση της κύριας εγκατάστασης του πλοιοκτήτη

γ) το είδος και τη διάρκεια της ασφάλισης

δ) την επωνυμία και διεύθυνση του κύριου καταστήματος του παρόχου της ασφάλισης και κατά περίπτωση, τη διεύθυνση του καταστήματος στο οποίο έχει συναφθεί η σύμβαση ασφάλισης.

Στα πλοία που παραβιάζουν τις διατάξεις της οδηγίας, μπορεί να αποκλειστεί ή να απαγορευθεί η είσοδος στο λιμένα κράτους μέλους. Σε περίπτωση που ένα πλοίο εκδιωχθεί από λιμένα μέλους, όλα τα κράτη μέλη υποχρεούνται να αρνηθούν σε ένα τέτοιο πλοίο την πρόσβαση στους λιμένες τους.

²¹ *Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο Πρότυπα για τον επαναπατρισμό, την αποζημίωση και την κοινωνική ασφάλιση κατά την MLC 2006

2.1 Επαναπατρισμός

Σκοπός της Σύμβασης είναι να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί μπορούν να επιστρέψουν στην πατρίδα τους, χωρίς κόστος για τους ίδιους υπό τις περιστάσεις και υπό τους όρους που καθορίζονται στον Κώδικα. Αντίστοιχα κάθε Μέλος οφείλει να απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, να παρέχουν χρηματοοικονομική ασφάλεια ώστε να διασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί επαναπατρίζονται σύμφωνα με τους όρους του Κώδικα.

Ειδικότερα οι υποχρεωτικές διατάξεις καταρχήν προβλέπουν ότι εξασφαλίζεται ο επαναπατρισμός στις ακόλουθες περιπτώσεις:

- A) εάν η σύμβαση απασχόλησης του ναυτικού λήγει ενώ βρίσκεται στο εξωτερικό
- B) όταν τερματίζεται η σύμβαση εργασίας του ναυτικού είτε από τον πλοιοκτήτη είτε από τον ναυτικό για βάσιμους λόγους
- Γ) όταν ο ναυτικός δεν είναι πλέον σε θέση να εκτελέσει τα καθήκοντά του σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας του ή δεν μπορεί να απαιτηθεί να τα εκτελέσει υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες.

Επιπλέον κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν οι κατάλληλες νομοθετικές διατάξεις ή συμφωνία συλλογικών διαπραγματεύσεων, που να καθορίζουν τις περιστάσεις υπό τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται επαναπατρισμό σύμφωνα υπό τα παραπάνω Β και Γ, τη μέγιστη διάρκεια των περιόδων υπηρεσίας επί του πλοίου, μετά την οποία ο ναυτικός δικαιούται επαναπατρισμό που δεν πρέπει να ξεπερνά τους δώδεκα μήνες, τα ακριβή δικαιώματα που πρέπει να χορηγούνται από τους πλοιοκτήτες για επαναπατρισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που αφορούν τον προορισμό επαναπατρισμού, τον τρόπο μεταφοράς, τα έξοδα που πρέπει να καλυφθούν και άλλες ρυθμίσεις.

Κάθε Μέλος απαγορεύει στους πλοιοκτήτες να απαιτούν από τους ναυτικούς να καταβάλλουν προκαταβολή για την κάλυψη του κόστους του επαναπατρισμού κατά την έναρξη της απασχόλησής τους και επίσης να εισπράττουν το κόστος του επαναπατρισμού από τους μισθούς των ναυτικών ή άλλα δικαιώματα, εκτός εάν κάποιος ναυτικός έχει παραβεί σοβαρά, τις υποχρεώσεις του σύμφωνα με τις εθνικές νομοθετικές διατάξεις ή τις εφαρμοστέες συλλογικές συμβάσεις.

Οι εθνικοί νόμοι και οι κανονισμοί δεν θα πρέπει να θίγουν κανένα δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ανακτήσει το κόστος του επαναπατρισμού βάσει συμβάσεων που έχει συνάψει με τρίτους. Στην περίπτωση που ένας πλοιοκτήτης δεν αναλάβει τον επαναπατρισμό ή δεν καλύψει το κόστος τότε καλείται η αρμόδια αρχή του Μέλους του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, να φροντίσει για τον επαναπατρισμό. Εάν δεν το κάνει, το κράτος από το οποίο πρέπει να επαναπατριστούν οι ναυτικοί ή το κράτος του οποίου είναι υπήκοοι μπορεί να κανονίσει τον επαναπατρισμό τους και να αναζητήσει το κόστος από το Μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο. Με τη σειρά του το κράτος Μέλος μπορεί να ανακτήσει τα έξοδα αυτά από τον πλοιοκτήτη, πάντως και σε και σε αυτή την περίπτωση, με την πιο πάνω επιφύλαξη, οι δαπάνες επαναπατρισμού δεν πρέπει σε καμία περίπτωση να επιβαρύνουν τους ναυτικούς.

Επίσης ένα Μέλος που κατέβαλε το κόστος του επαναπατρισμού σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα μπορεί να κρατήσει ή να ζητήσει την κράτηση των πλοίων του εν λόγω πλοιοκτήτη μέχρι την επιστροφή των δαπανών.

Επιπλέον, κάθε Μέλος διευκολύνει τον επαναπατρισμό και την αντικατάσταση των ναυτικών στους λιμένες του και ειδικότερα, δε μπορεί να αρνηθεί το δικαίωμα του επαναπατρισμού σε οποιονδήποτε ναυτικό λόγω των οικονομικών συνθηκών του πλοιοκτήτη ή λόγω της αδυναμίας ή της απροθυμίας του να αντικαταστήσει το ναυτικό.

Τέλος κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να φέρουν και να διαθέτουν στους ναυτικούς, αντίγραφο των εφαρμοστέων εθνικών διατάξεων σχετικά με τον επαναπατρισμό γραμμένες σε κατάλληλη γλώσσα.

Οι δαπάνες που επιβαρύνουν τον πλοιοκτήτη περιλαμβάνουν τουλάχιστον α) την μετάβαση στον προορισμό που έχει επιλεγεί για επαναπατρισμό, με κατάλληλα και ταχύτατα μέσα, δηλαδή κατά κύριο λόγο αεροπορικώς καθώς και τη μεταφορά των αποσκευών έως 30kg β) την διαμονή και τη διατροφή καθώς και μισθούς και αποζημιώσεις όπως προβλέπεται από τις εθνικές διατάξεις ή συλλογικές συμβάσεις, από τη στιγμή που οι ναυτικοί εγκαταλείπουν το πλοίο έως ότου φθάσουν στον προορισμό επαναπατρισμού και γ) ιατρική περίθαλψη, όταν είναι απαραίτητο, έως ότου οι ναυτικοί είναι ιατρικά κατάλληλοι να ταξιδέψουν στον προορισμό επαναπατρισμού. Σε κάθε περίπτωση οι μέρες που απαιτούνται για τον

επαναπατρισμό δεν αφαιρούνται από την άδεια μετ' αποδοχών που καταβάλλεται στους ναυτικούς.²²

2.2 Αποζημίωση

Σκοπός της ρύθμισης να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί προστατεύονται από τις οικονομικές συνέπειες λόγω ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που προκύπτουν κατά την απασχόληση ή συνδέονται με αυτή, χωρίς να θίγονται άλλα δικαιώματά τους.

Ειδικότερα το πρότυπο προβλέπει ότι οι πλοιοκτήτες φέρουν το κόστος για την ασθένεια και τον τραυματισμό των ναυτικών που συμβαίνει ή προκύπτει, από την ημερομηνία που θεωρείται ότι αναλαμβάνουν καθήκοντα έως τον επαναπατρισμό.

Επιπλέον οφείλουν να παρέχουν χρηματοοικονομική εγγύηση για να εξασφαλίσουν την αποζημίωση στην περίπτωση του θανάτου ή της μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών λόγω εργατικού ατυχήματος, ασθένειας ή κίνδυνου, όπως ορίζεται στην εθνική νομοθεσία, ή σε συλλογική σύμβαση.

Επίσης είναι υποχρεωμένοι να καλύψουν τα έξοδα ιατρικής περίθαλψης, συμπεριλαμβανομένης της θεραπείας των απαραίτητων φαρμάκων και θεραπευτικών συσκευών, διατροφής και διαμονής έως την ανάρρωση ή μέχρι να κηρυχθεί η ασθένεια ή η ανικανότητα μόνιμη, καθώς και τα έξοδα κηδείας σε περίπτωση θανάτου.

Τέλος οφείλουν να λαμβάνουν μέτρα για τη διασφάλιση των περιουσιακών στοιχείων που παραμένουν επί του πλοίου από άρρωστους, τραυματίες ή νεκρούς ναυτικούς και για την επιστροφή στους ίδιους ή τους συγγενείς τους.

Περιορισμοί της ευθύνης μπορεί να προβλέπονται από τα εθνικά δίκαια όμως με βάση τις ακόλουθες παραμέτρους.

Δε μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη για κάλυψη εξόδων ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης και διατροφής και διαμονής σε περίοδο μικρότερη των 16 εβδομάδων από την ημέρα του τραυματισμού ή της έναρξης της ασθένειας.

Όταν η ασθένεια ή ο τραυματισμός προκαλεί ανικανότητα προς εργασία, τότε πλήρης μισθός καταβάλλεται έως τον επαναπατρισμό (μπορούν να εξαιρεθούν τα bonus), ενώ οι εθνικές διατάξεις και συλλογικές συμβάσεις μπορεί να ορίζουν αν ολόκληρος

²² MLC 2006, Regulation 2.5

μισθός ή μέρος αυτού θα καταβάλλεται από το σημείο αυτό και μέχρι την ανάρρωση ή πριν.

Δεν μπορεί να περιοριστεί η ευθύνη του πλοιοκτήτη να πληρώσει μισθούς, εν όλω ή εν μέρει, για ναυτικό που δεν βρίσκεται πλέον επί του πλοίου, σε περίοδο μικρότερη από 16 εβδομάδες από την ημέρα του τραυματισμού ή της έναρξης της ασθένειας.

Οι εθνικοί νόμοι μπορούν να αποκλείσουν τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη αν

A) ο τραυματισμός προκλήθηκε κατά τρόπο διαφορετικό από την υπηρεσία του

B) ο τραυματισμός ή ασθένεια οφείλεται στην εκ προθέσεως παράβαση του ναυτικού

Γ) η ασθένεια ή αναπηρία αποκρύπτεται σκόπιμα από το ναυτικό.

Οι εθνικές ρυθμίσεις μπορούν να απαλλάσσουν τον πλοιοκτήτη από την υποχρέωση κάλυψης εξόδων ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης, διαμονής και διατροφής, εφόσον αυτά καλύπτονται από δημόσιους κοινωνικούς φορείς.²³

Αποζημίωση ναυτικών σε περίπτωση απώλειας / καταστροφής του πλοίου :

Οι ναυτικοί δικαιούνται επαρκή αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας και ανεργίας ως αποτέλεσμα της απώλειας / καταστροφής του πλοίου. Η αποζημίωση λόγω της ανεργίας καταβάλλεται για τις ημέρες κατά τις οποίες ο ναυτικός παραμένει στην πραγματικότητα άνεργος και υπολογίζεται βάσει του μισθού του, αλλά το σύνολο της αποζημίωσης που καταβάλλεται σε κάθε ναυτικό μπορεί να περιοριστεί στους μισθούς δύο μηνών.²⁴

2.3 Κοινωνική ασφάλιση

Σκοπός είναι να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται μέτρα για την πρόσβαση των ναυτικών και των εξαρτώμενων μελών στην κοινωνική ασφάλιση, ώστε να επιτευχθεί προοδευτικά πλήρης κοινωνική προστασία των ναυτικών, αντίστοιχη με όσους εργάζονται στην ξηρά.

Κύριος λόγος για τη διατύπωση αυτών των διατάξεων ήταν η γενική ανησυχία που σχετιζόταν με την εθνική νομοθεσία των κρατών που δεν επεκτείνουν την κάλυψη αυτή σε μη κατοίκους ή σε μη ιθαγενείς, με αποτέλεσμα οι ναυτικοί και τα εξαρτώμενα μέλη να παραμένουν χωρίς προστασία. Οι διατάξεις αυτές έχουν επιτύχει

²³ MLC 2006, Regulation 4.2

²⁴ MLC 2006, Regulation 2.6

υψηλό βαθμό πολιτικής συμφωνίας, αποδεικνύοντας ότι αποτελούσε συνεχή και κοινό στόχο για όλες τις χώρες.²⁵

Συγκεκριμένα αντικείμενο της κοινωνικής ασφάλισης είναι η ιατρική περίθαλψη και τα επιδόματα ασθένειας, ανεργίας, εργατικού ατυχήματος, οικογενειακού, μητρότητας, αναπηρίας και επιζώντα καθώς και οι παροχές γήρατος, συμπληρώνοντας την προστασία που προβλέπεται από τους ως άνω κανονισμούς 4.1 για την ιατρική περίθαλψη και 4.2 για την ευθύνη των πλοιοκτητών.

Κάθε μέλος κατά την επικύρωση της Σύμβασης πρέπει να παρέχει ρυθμίσεις που να καλύπτουν τουλάχιστον τρία από τα εννέα από τα παραπάνω (ιατρική περίθαλψη, επίδομα ασθένειας και εργατικού ατυχήματος) για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία της χώρας (κράτος σημαίας) ή / και ναυτικούς με συνήθη διαμονή στη χώρα (κράτος διαμονής).

Στο βαθμό που συνάδει με την εθνική τους νομοθεσία και πρακτική, τα Μέλη μπορούν να συνεργάζονται, για την εξασφάλιση των δικαιωμάτων κοινωνικής ασφάλισης για όλους τους ναυτικούς ανεξάρτητα από τον τόπο κατοικίας, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως ποιο είναι το πιο ευνοϊκό επίπεδο προστασίας βάσει των αντίστοιχων νομοθεσιών καθώς και την προτίμηση του ναυτικού.

Επίσης κάθε μέλος πρέπει να παρέχει την προστασία κοινωνικής ασφάλισης όπως ορίζεται στη Σύμβαση σε όλους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

Περαιτέρω στην σύμβαση απασχόλησης του ναυτικού θα πρέπει να προσδιορίζονται τα μέσα προστασίας της κοινωνικής ασφάλισης που θα παρασχεθούν στον ναυτικό από τον πλοιοκτήτη καθώς και κάθε άλλη σχετική πληροφορία, όπως οι εκ του νόμου κρατήσεις από τους μισθούς και οι συνεισφορές των πλοιοκτητών.²⁶

2.4 Συγκριτική μελέτη εθνικών κανόνων

Η σημαντικότητα των παραπάνω αρχών και ελαχίστων απαιτήσεων της MLC είναι εμφανής καθώς είναι ήδη αναγνωρισμένες από τα δίκαια των ενδιαφερόμενων ναυτικών χωρών, και ενισχύεται λόγω του διεθνούς ελέγχου εφαρμογής από όλους τους παίκτες της αγοράς όπως παραπάνω εκθέσαμε.

²⁵ Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 and Social Security for Seafarers

²⁶ MLC 2006, Regulation 4.5

2.4.1 Φιλιπίνες

Για παράδειγμα η χώρα των Φιλιππίνων έχει μακρά παράδοση στη ναυτιλία και παίζει εξέχοντα ρόλο στην επάνδρωση πλοίων σε όλο τον κόσμο²⁷. Ως αποτέλεσμα, ένας μεγάλος αριθμός αξιώσεων από ναυτικούς να κατατίθεται συστηματικά στις Φιλιππίνες.

Λόγω της σημαντικότητας αυτής, η κρατική παρέμβαση είναι έντονη και οι σχέσεις εργασίας των ναυτικών σε σχέση με τους πλοιοκτήτες αλλά και με τα πρακτορεία εύρεσης εργασίας, μέσω των οποίων επιτρέπεται η απασχόληση σε πλοία ξένων συμφερόντων, είναι ρυθμισμένες εθνικά με υποχρεωτικούς κανόνες. Οι ρυθμίσεις αυτές ίσχυαν ήδη προ της εφαρμογής της MLC και της επικύρωσης της (20 Αυγούστου 2012) αλλά βρίσκονται σε αρμονία με αυτή.

Όλοι οι ναυτικοί που απασχολούνται σε πλοίο υποχρεωτικά συμβάλλονται με βάση το τυποποιημένο συμβόλαιο που παρέχεται από την POEA και περιλαμβάνει τους ελάχιστους όρους και συνθήκες, ως ισχύουν από 12 Νοεμβρίου 2010.²⁸ Σε πολλές περιπτώσεις πρόσθετα το πλοίο μπορεί να καλύπτεται από συλλογική σύμβαση (CBA) για παράδειγμα ΠΝΟ (PNO) CBA, που θα αφορά πλοία με σημαίες ευκαιρίας.²⁹ Στην περίπτωση αυτή ο ναυτικός θα έχει πάντοτε τα ελάχιστα δικαιώματα σύμφωνα με το συμβόλαιο POEA, αλλά στο βαθμό που η συλλογική σύμβαση δίνει περισσότερα οφέλη, οι ευμενέστεροι αυτοί οι όροι θα υπερισχύουν.

Έτσι ενώ σε ένα συμβόλαιο POEA προβλέπεται ότι :

Η απασχόληση του ναυτικού παύει όταν ο ναυτικός ολοκληρώνει τη σύμβαση του αλλά και για ιατρικούς λόγους, όταν παραιτηθεί οικειοθελώς ή όταν απολύεται με βάσιμη αιτία κτλ και μέχρι την επιστροφή στο σημείο επαναπατριsmού (σημείο πρόσληψης). Μέχρι τότε του παρέχεται στέγη, τροφή και ιατρική περίθαλψη, αν είναι απαραίτητο καθώς ο βασικός μισθός εάν δεν έχει απολυθεί για βάσιμη αιτία. Όταν παραιτηθεί οικειοθελώς ή όταν απολύεται με βάσιμη αιτία, ο εργοδότης έχει το δικαίωμα να ανακτήσει το κόστος της αντικατάστασης και του επαναπατριsmού του από τους μισθούς του και τις παροχές.

²⁷ <http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>: Ο παγκόσμιος πληθυσμός ναυτικών που υπηρετούν σε διεθνή εμπορικά πλοία εκτιμάται σε 1.647.500 ναυτικούς, εκ των οποίων 774.000 είναι αξιωματικοί και 873.500 κατώτερα πληρώματα. Η Κίνα, οι Φιλιππίνες, η Ινδονησία, η Ρωσική Ομοσπονδία και η Ουκρανία εκτιμάται ότι είναι οι πρώτες 5 χώρες σε προσφορά ναυτικών.

²⁸ Βλ. Παράρτημα IV. Standard Terms and Conditions governing the overseas employment of Filipino seafarers on-board ocean-going ships.

²⁹ Βλ Παράρτημα V. PNO CBA

Ο εργοδότης έχει δικαίωμα να επαναπατρίσει τον ναυτικό από βολικό λιμάνι μέχρι 3 μήνες πριν τη λήξη της σύμβασής του, εφόσον η σύμβαση του είναι τουλάχιστον για 9 μήνες, καταβάλλοντας το υπόλοιπο άδειας και αποζημίωσης ενός μήνα βασικού μισθού.

Στην PNO CBA, προβλέπεται επιπλέον ότι στην απόλυση από εύλογη αιτία και οικειοθελή παραίτηση απαιτείται γραπτή προειδοποίηση ενός μηνός. Ενώ στην περίπτωση πρόωρης λήξης από λόγους που δεν αφορούν το πρόσωπο του ναυτικού (π.χ. πρόωρη λύση από τον εργοδότη χωρίς αιτία, παραβίαση των όρων της σύμβασης από τον εργοδότη και εφόσον τηρήθηκε η διαδικασία παραπόνων), δικαιούται να λάβει αποζημίωση δύο μηνών βασικού μισθού.

Ως προς την αποζημίωση και τις παροχές για ατύχημα ή ασθένεια, η σύμβαση ΡΟΕΑ προβλέπει ότι ο εργοδότης εξακολουθεί να καταβάλλει στον ναυτικό τους μισθούς του κατά το χρόνο που βρίσκεται στο πλοίο και καλύπτει το συνολικό κόστος ιατρικής και νοσοκομειακής περίθαλψης, καθώς και διαμονής και διατροφής, έως ότου ο ναυτικός έχει κριθεί κατάλληλος για εργασία ή να επαναπατριστεί. Ωστόσο, αν μετά τον επαναπατρισμό απαιτείται ακόμα ιατρική φροντίδα, το κόστος παραμένει στον εργοδότη μέχρι τη στιγμή που θα κριθεί κατάλληλος για εργασία ή καθοριστεί ο βαθμός αναπηρίας. Εκτός από την παραπάνω υποχρέωση του εργοδότη, ο ναυτικός λαμβάνει αποζημίωση λόγω ασθένειας ισοδύναμη με βασικό μισθό του για την πιο πάνω περίοδο και το μέγιστο μέχρι τις 120 ημέρες (που υπερβαίνει το ελάχιστο των 16 εβδομάδων κατά την MLC).³⁰

Επιπλέον στην PNO CBA, το όριο αυτό εκτείνεται μέχρι τις 130 ημέρες μετά τον επαναπατρισμό, με την προϋπόθεση ότι θα υποβληθούν ικανοποιητικές ιατρικές εκθέσεις.

Περαιτέρω ο ναυτικός που απολύεται λόγω ασθένειας με όρους ΡΟΕΑ, θα λάβει αποζημίωση μόνο εάν η ασθένεια ήταν «σχετιζόμενη με την εργασία», ενώ μια CBA δεν μπορεί να περιέχει μια τέτοια απαίτηση και ο ναυτικός μπορεί συνεπώς να λάβει πλήρη αποζημίωση ανεξάρτητα από την αιτία.

³⁰ Ruben Del Rosario, Del Rosario PandiPhil Inc.: *Ο κανόνας των 120 ημερών επεκτάθηκε στις 240 ημέρες από το Ανώτατο Δικαστήριο στην υπόθεση Vergara-Hammonia, 2008 και προβλέπει ότι αν ξεπεραστεί η αρχική περίοδος των 120 ημερών και απαιτείται περαιτέρω ιατρική φροντίδα, τότε η συνολική περίοδος μπορεί να παραταθεί μέχρι το ανώτατο όριο των 240 ημερών. Από τον Οκτώβριο του 2012, υπήρξαν επτά αποφάσεις χρησιμοποιώντας τον κανόνα των 240 ημερών που φαίνεται να επικρατεί.*

Σχετικά με την αποζημίωση και παροχές λόγω θανάτου, σύμφωνα τους όρους ΡΟΕΑ, ο εργοδότης καταβάλλει στους δικαιούχους το ποσό των 50.000\$ και επιπλέον ποσό 7.000\$ σε κάθε παιδί ηλικίας κάτω των 21 ετών, αλλά όχι άνω των 4 παιδιών.

Ο εργοδότης επιπλέον καταβάλλει ποσό 1000\$ για έξοδα κηδείας. Όταν ο θάνατος προκαλείται από πολεμική δραστηριότητα ενώ πλέει σε δηλωμένη ζώνη πολέμου ή περιοχή κινδύνου πολέμου, η καταβλητέα αποζημίωση διπλασιάζεται. Ο εργοδότης αναλαμβάνει την κατάλληλη ασφαλιστική κάλυψη για την πολεμική ζώνη για το σκοπό αυτό.

Αν θα ισχύει η ΡΝΟ CBA, θα διευρύνεται το πλαίσιο προστασίας ώστε να καλύπτει το θάνατο που επέρχεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προς και από το πλοίο. Ενώ η αποζημίωση λόγω θανάτου ανέρχεται στο ποσό των 91023,08\$ και για κάθε παιδί (μέχρι 4) έως 18 χρονών, στο ποσό των 20462\$. Δεν υπάρχει δε περιορισμός στα έξοδα κηδείας.

Σχετικά με την αποζημίωση λόγω αναπηρίας σύμφωνα με τους όρους ΡΟΕΑ προσδιορίζεται συγκεκριμένος βαθμός ανάλογα με τη βλάβη και η αποζημίωση κυμαίνεται από 1870\$ έως 60000\$ για ό,τι θεωρείται πλήρης και μόνιμη αναπηρία, ενώ στην ΡΝΟ CBA η βλάβη θα προσδιοριστεί ποσοστιαία από τον διορισμένο γιατρό και η αποζημίωση κυμαίνεται από 10,231\$ (κατωτέρα πληρώματα) - 13,642\$ (κατώτεροι αξιωματικοί) - 17,052\$ (ανώτατοι αξιωματικοί), για ποσοστό 10%, έως 102,308\$ - 136,410\$ -170,512\$ αντίστοιχα, για ποσοστό 100%.

Όπως ρητά αναφέρεται στη σύμβαση ΡΟΕΑ οι παροχές και τα οφέλη που αναφέρθηκαν παραπάνω είναι ξεχωριστές και διακριτές από τις οποιεσδήποτε παροχές που ο ναυτικός δικαιούται βάσει κοινωνικής ασφάλισης. Γίνεται δε ρητή αναφορά στα ταμεία που ο εργοδότης οφείλει να καταβάλλει εισφορές για τον ναυτικό.³¹

Οι Φιλιππίνες κατά την επικύρωση της ΜLC προσδιόρισαν την κοινωνική ασφάλιση στα ακόλουθα: ιατρική περίθαλψη, επίδομα ασθενείας, παροχές γήρατος, επίδομα λόγω ατυχήματος, επίδομα μητρότητας, επίδομα αναπηρίας και παροχές επιζώντων (μεταξύ των εννέα κλάδων που προβλέπει η ΜLC, ως ανωτέρω).

³¹ *Philippine Social Security System (SSS), Philippine Health Insurance Corporation (PhilHealth), Employees' Compensation Commission (ECC) and Home Development Mutual Fund (Pag-IBIG Fund)*

2.4.2 Ελλάδα

Η Ελλάδα επικύρωσε την MLC 2006 στις 20-09-2012 και τέθηκε σε ισχύ την 4η Ιανουαρίου 2014.³²

Η Ελλάδα δεν κατέχει εξέχουσα θέση στη ναυτιλία για τον αριθμό των ναυτικών της αλλά γιατί το 20% της παγκόσμιας χωρητικότητας είναι ελληνικών συμφερόντων κατατάσσοντας την στην πρώτη θέση. Το 2015 αριθμούσε 770 πλοία ελληνικής σημαίας κατέχοντας την έβδομη θέση παγκοσμίως και τη δεύτερη στην Ευρώπη.³³

Έχοντας και αυτή μακρά παράδοση στη ναυτιλία, προστάτευε με ειδικές διατάξεις του ναυτικού σχετικά με τους όρους της σύμβασης και της αποζημίωσης όπως περιέχονται στον ΚΙΝΔ.

Γενικά, ως προς τους όρους και το περιεχόμενο μιας σύμβασης ναυτολόγησης, κατά το ελληνικό δίκαιο αποτελεί μια οιονεί προδιατυπωμένη σύμβαση (σύμβαση προσχωρήσεως) με γενικούς όρους όπως, συμφωνίες επιλογής εφαρμοστέου δικαίου και ρήτρες παρεκτάσεως, αφού είναι ελεύθερη η επιλογή εφαρμοστέου δικαίου σε πλοίο με ξένη σημαία.³⁴

Σύμφωνα με την ελληνική νομολογία όμως, παρά τη συνδρομή τυπικής εγκυρότητας των ρητρών παρεκτάσεως της διεθνούς δικαιοδοσίας, έχει κριθεί ότι είναι άκυρες ως αντίθετες στα χρηστά ήθη, είτε όταν υφίσταται αδυναμία ή μεγάλη δυσχέρεια του ναυτικού να προσφύγει στα δικαστήρια αλλοδαπής χώρας, είτε όταν λόγω διαδικαστικών προβλημάτων και εμποδίων δεν αποτολμά καμία δικαστική ενέργεια και στερείται να νόμιμα δικαιώματα του.

Ειδικότερα για τον επαναπατρισμό προβλέπεται γενικά ότι ο ναυτικός με τη λύση της συμβάσεως ναυτολόγησεως, δικαιούται σε παλιννόστηση και διατρέφεται επί του πλοίου μέχρι της καταβολής του οφειλόμενου μισθού και της εγχειρίσεως του εισιτηρίου παλιννοστήσεως μετά των εξόδων διατροφή, εκτός και αν η σύμβαση λύθηκε λόγω παραπτώματος του ναυτικού.

Σε περίπτωση ασθένειας και ατυχήματος, γενικώς η φροντίδα για τη νοσηλεία επαφίεται στον πλοίαρχο ως εκπρόσωπο του εργοδότη και ως έκφραση της

³² Ν. 4078/2012 «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» (ΦΕΚ 179 Α').

³³ Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ετήσια Έκθεση 2015-2016

³⁴ άρ. 25 και 361 ΑΚ, αρ 3 Συμβ. Ρώμης

υποχρέωσης προνοίας δικαιολογεί την καταγγελία εκ μέρους του ναυτικού και φέρει και ποινική ευθύνη.³⁵

Ειδικότερα, ο ναυτικός δικαιούται μισθό και νοσηλεύεται δαπάνες του πλοίου, αν δε η σύμβαση λυθεί λόγω ασθενείας και νοσηλεύεται εκτός του πλοίου δικαιούται τα νοσήλεια και μισθό όσο για όσο διαρκεί η ασθένεια και μέχρι 4 μήνες (όσο το όριο των 16 εβδομάδων κατά MLC), σε περίπτωση δε που λόγω ατυχήματος προκύψει ανικανότητα προς εργασία, ή θάνατος, εφαρμόζονται και οι ειδικές διατάξεις περί αποζημιώσεως λόγω εργατικού ατυχήματος. Για τον υπολογισμό επιτρέπεται δε να συνομολογείται ειδικός μισθός.³⁶

Στα έξοδα νοσηλείας περιλαμβάνεται κάθε δαπάνη απαραίτητη για τη θεραπεία του ναυτικού, ανεξάρτητα από το ύψος, όπως δαπάνες για φάρμακα, εγχειρήσεις, εξετάσεις, νοσοκομειακή περίθαλψη κτλ. Κατά μια γνώμη στις δαπάνες αυτές υπάγονται και έξοδα ανάρρωσης και τα έξοδα κηδείας. Ο μισθός ασθενείας περιλαμβάνει κανονικό μισθό και αντίτιμο τροφής, ή αντί αυτού επιτρέπεται να συνομολογείται ειδικός μισθός, αλλά εύλογος ώστε να μην καταργείται η διάταξη.

Τόσο ο βασικός μισθός όσο και ο μισθός ασθενείας και τα νοσήλεια, αποτελούν αναγκαστικό δίκαιο στο ναυτεργατικό ατύχημα (66 παρ 1 ΚΙΝΔ σε συνδυασμό ν. 551/15).³⁷

Τα παραπάνω εφαρμόζονται όταν η ασθένεια εκδηλώνεται κατά τον πλου και μετά την απόλυση για άλλους λόγους, εφόσον η ασθένεια είναι απότοκος της υπηρεσίας στο πλοίο.

Ο ναυτικός δεν προστατεύεται όταν η ασθένεια εκδηλώθηκε πριν την κατάρτιση της σύμβασης έστω και αν μετέβαινε για να συναντήσει το πλοίο, κατ' εξαίρεση μόνο προβλέπεται προστασία από τις ειδικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Αν όμως προϋπήρχε αλλά παρουσίασε υπότροπη ή πρόκειται για χρόνια παροξυνθείσα, η προστασία του ναυτικού περιλαμβάνει ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη, παλιννόστηση και καταβολή του ισχύοντος εκάστου μισθού ασθενείας μέχρι δυο μήνες.³⁸

Η εν λόγω διάταξη όμως δεν βρίσκεται σε πλήρη αρμονία με την MLC, όπου προβλέπεται ίδια προστασία για ασθένεια που εκδηλώνεται κατά την εργασία ή

³⁵ Άρ 74 ΚΙΝΔ

³⁶ Άρ 66 ΚΙΝΔ

³⁷ Ιωάννης Πιτσιρίκος, Η σύμβαση ναυτικής εργασίας (Κριτική προσέγγιση των ΚΙΝΔ 53-67) Εκδόσεις Αντ. Σακούλα 2006.

³⁸ αρ 3νδ 2652/53, συνδ με ΚΙΝΔ 295

προκύπτει από την εργασία, οπότε θα πρέπει να γίνει δεκτό ότι οι προστατευτικές διατάξεις της Σύμβασης καλύπτουν και αυτή την περίπτωση.

Περαιτέρω για τους Έλληνες ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοίο με ελληνική σημαία εφαρμόζονται οι συλλογικές συμβάσεις ποντοπόρων (τελευταία του 2010 που ακόμη δεν έχει ανανεωθεί) ταυτόχρονα με τις διατάξεις ΚΙΝΔ όπου και καθορίζεται ο ελάχιστος βασικός μισθός βάσει του οποίου γίνονται οι πιο πάνω υπολογισμοί. Για να εφαρμοστούν οι διατάξεις αυτές σε πλοία με άλλη σημαία θα πρέπει να αναφέρεται στην ατομική σύμβαση εργασίας η εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης ποντοπόρων. Όσον αφορά την ασφάλεια ο εργοδότης μπορεί να ασφαρίζεται κατά της ευθύνης λόγω ασθένειας πληρώματος. Η εν λόγω ασφάλιση είναι συλλογική και μπορεί να γίνει με ονομαστική ή μη μνεία των προσώπων και είτε μέσω ασφαλιστικής επιχείρησης είτε ως αμοιβαία ασφάλιση. Εφαρμοστές θα είναι οι διατάξεις για τη θαλάσσια ασφάλιση ΚΙΝΔ 257-288, συμπληρούμενες από το ν. 2496/97.

Περαιτέρω προβλέπονται υποχρεωτικές διατάξεις για τους Έλληνες ναυτικούς που υποχρεώνουν σε εισφορές κοινωνικής ασφάλισης στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT).

Η Ελλάδα κατά την επικύρωση της Σύμβασης, προσδιόρισε τους κλάδους κάλυψης κοινωνικής ασφάλισης ως εξής: ιατρική περίθαλψη, παροχές ασθενείας, επίδομα ανεργίας, παροχές γήρατος, επίδομα λόγω ατυχήματος, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας, επίδομα αναπηρίας και παροχές επιζώντων.

2.4.3 Ουκρανία

Η καθολικότητα της αποδοχής της MLC, οδηγεί και τα μη συμβαλλόμενα κράτη και οργανισμούς να εντάξουν τα ελάχιστα πρότυπα που προβλέπει στις εθνικές τους ρυθμίσεις ή πρακτικές κυρίως για λόγους ανταγωνισμού.

Για παράδειγμα η Ουκρανία που αποτελεί έναν από τους μεγαλύτερους προμηθευτές ναυτικών παγκοσμίως με εκτιμώμενο αριθμό ναυτικών περί τις 75.000, δεν έχει επικυρώσει τη Σύμβαση.

Όμως αποτελεί έντονο αίτημα των Συνδικάτων της Ουκρανίας να την επικυρώσουν και παροτρύνουν τους πλοιοκτήτες να υπογράψουν μια συλλογική σύμβαση που να πληροί τις απαιτήσεις της MLC 2006 και των εθνικών νόμων, με στόχο να

βελτιώσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των ναυτικών τους στη διεθνή αγορά εργασίας.³⁹

Σχετικός νόμος της Ουκρανίας που τέθηκε σε ισχύ στις 16 Φεβρουαρίου 2010 εισήγαγε μεταξύ άλλων αλλαγές στους κανόνες που ρυθμίζουν τις εργασιακές σχέσεις με στοιχείο αλλοδαπότητας. Πλέον οι εργασιακές σχέσεις των Ουκρανών πολιτών που εργάζονται εκτός Ουκρανίας ρυθμίζονται από το νόμο του κράτους όπου πραγματοποιείται η εργασία, εάν δεν ορίζεται διαφορετικά, και δεν καθιερώνεται αυτόματα δικαιοδοσία των ουκρανικών δικαστηρίων. Οι ουκρανικοί νόμοι δεν εφαρμόζονται ανεπιφύλακτα σε αυτές τις περιπτώσεις καθώς κάτι τέτοιο θα ερχόταν σε αντίθεση με τους κανόνες που ρυθμίζουν τις συλλογικές συμβάσεις και τις συμβάσεις εργασίας. Και οι πλοιοκτήτες θα μπορούσαν να απορρίψουν τέτοιες αξιώσεις για λόγους δικαιοδοσίας.⁴⁰

Άρα ακόμα και σε χώρες που δεν έχουν επικυρώσει τη σύμβαση η επιρροή είναι έμμεση από τη στιγμή που το κράτος σημαία/λιμένας είναι συμβαλλόμενο κράτος και εφαρμόζει τα πρότυπα της MLC.

Ειδικότερα ως προς την υποχρέωση πρόσβασης στην κοινωνική ασφάλιση, εφόσον δεν προβλέπονται υποχρεωτικές διατάξεις στις συμβάσεις των ναυτικών, οι συμβάσεις αυτές θα υπόκεινται σε αμφισβήτηση για το αν βρίσκονται σε συμφωνία ή μη με τα πρότυπα της MLC. Ανάλογα με το αν γίνεται δεκτό ότι τουλάχιστον τα τρία ελάχιστα (ως ανωτέρω) καλύπτονται μέσω ασφάλισης όχι μόνο από κοινωνικούς φορείς αλλά κάθε ασφαλιστικό οργανισμό (πχ αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί), οι επιθεωρητές των κρατών μελών θα έχουν δικαίωμα να λάβουν μέτρα εναντίον του πλοίου και του πλοιοκτήτη.

³⁹ <http://umtuf.odessa.ua/en/platform/>

⁴⁰ <https://www.hg.org/article.asp?id=19460>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο Βασικές έννοιες και ειδικά ζητήματα θαλάσσιας ασφάλισης

3.1 Ιστορία της θαλάσσιας ασφάλισης

Η θαλάσσια ασφάλιση είναι κατά πάσα πιθανότητα τόσο παλιά όσο και το διεθνές εμπόριο. Υπάρχουν αναφορές περιπτώσεων θαλάσσιας ασφάλισης που έρχονται ενώπιον των αγγλικών δικαστηρίων το δέκατο έκτο και δέκατο έβδομο αιώνα. Η ασφάλιση ήταν συχνά σε αμοιβαία μορφή, με την οποία μια ομάδα πλοιοκτητών συνένωναν και κατέβαλαν ποσά σε ένα ταμείο, το οποίο αποτελούσε το αμοιβαίο κεφάλαιο που χρησιμοποιούνταν για να καλύψει τις ζημιές που υπέστη ο καθένας από αυτούς.

Ο Lloyd's παρέμεινε ο κυρίαρχος ναυτικός ασφαλιστής καθ'όλη τη διάρκεια του δέκατου ένατου αιώνα, παρόλο που εταιρείες εμφανίστηκαν σταδιακά. Όμως η ανάπτυξη του κοινού δικαίου και των υποχρεώσεων που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες στα μισά του δέκατου ένατου αιώνα ιδίως όσον αφορά στο πλήρωμα που σκοτώθηκε λόγω αμέλειας, τις συγκρούσεις και τις απώλειες φορτίου, οδήγησαν στην επιστροφή στην αμοιβαιότητα με τη μορφή Ομάδων Προστασίας και Αποζημιώσεων (P&I), που δημιουργήθηκαν για να ικανοποιήσουν τις απαιτήσεις αυτές.

Η πρώτη σημαντική νομοθετική παρέμβαση στο ουσιαστικό δίκαιο θαλάσσιας ασφάλισης ήταν ο νόμος περί θαλάσσιων ασφαλειών 1745, ο οποίος επιδίωκε να θέσει τέρμα στην πρακτική στοιχήματος και απαιτούσε οι εμπλεκόμενοι να έχουν πραγματικό ενδιαφέρον.

Τόσο ο ανωτέρω νόμος όσο και άλλοι που ακολούθησαν είτε καταργήθηκαν ή ενσωματώθηκαν στο νόμο περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών του 1906 (MIA 1906).

Η πρόωρη νομοθεσία για τη θαλάσσια ασφάλιση, στο βαθμό που αφορούσε ουσιαστικά ζητήματα, επηρέασε μόνο το ασφαλιστικό συμφέρον και αυτό αφέθηκε στην αγορά και τα δικαστήρια να αναπτύξουν τις αρχές του δικαίου της ναυτικής ασφάλισης. Αυτές οι αρχές τελικά κωδικοποιήθηκαν στο νόμο περί ασφάλισης θαλάσσιων μεταφορών το 1906.⁴¹

⁴¹ Marine Insurance Legislation, Robert Merkin, 5th Edition, 2013

3.2 Βασικές έννοιες και αρχές ΜΙΑ 1906 ⁴²

1. Θαλάσσια ασφάλιση:

Συμβόλαιο θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια σύμβαση με την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει την υποχρέωση να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο, κατά τον τρόπο και στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί, από τις θαλάσσιες ζημιές, δηλαδή τις απώλειες που προκαλούνται από μια θαλάσσια περιπέτεια.⁴³

Η σύμβαση ασφάλισης θα πρέπει περαιτέρω να ενσωματωθεί στο ασφαλιστήριο (policy), ως απόδειξη.⁴⁴

2. Αντικείμενο της σύμβασης θαλάσσιας ασφάλισης:

Κάθε νόμιμη θαλάσσια περιπέτεια. Θαλάσσια περιπέτεια υπάρχει για το πλοίο, και τα αγαθά που εκτίθενται σε θαλάσσιους κινδύνους (ασφαλιζόμενη περιουσία). Καθώς και ο ναύλος, η προμήθεια, το κέρδος ή άλλο χρηματικό όφελος που κινδυνεύει από την έκθεση της ασφαλιζόμενης περιουσίας στους θαλάσσιους κινδύνους.

3. Θαλάσσιοι κίνδυνοι:

Οι κίνδυνοι που οφείλονται ή είναι παρεπόμενοι από την πλοήγηση, δηλαδή των κινδύνων της θάλασσας, όπως πυρκαγιά, πολεμικοί κίνδυνοι, πειρατές, κτλ και οποιουδήποτε άλλου μπορεί να χαρακτηριστεί ως τέτοιος.⁴⁵

4. Αποφυγή συμβάσεων στοιχήματος ή τυχερών παιχνιδιών:

Κάθε σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης που θα αποτελεί τυχερό παιχνίδι ή στοιχήμα είναι άκυρη.⁴⁶

5. Ασφαλιστικό συμφέρον:

Κάθε πρόσωπο που βρίσκεται σε οποιαδήποτε νομική σχέση με την θαλάσσια περιπέτεια ή την ασφαλιστική περιουσία που υπόκειται σε κίνδυνο και ωφελείται ή θίγεται ή μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνος έχει ασφαλιστικό συμφέρον.⁴⁷ Οι πλοίαρχοι και οι ναυτικοί, έχουν ασφαλιστικό συμφέρον σχετικά με τους μισθούς τους.⁴⁸

6. Προσδιορισμός ασφαλιζόμενης αξίας:

Η ασφαλιζόμενη αξία του ασφαλισμένου αντικείμενου πρέπει να εξακριβώνεται ως εξής:

⁴² <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Edw7/6/41/data.pdf>

⁴³ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 1*

⁴⁴ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 22*

⁴⁵ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 3*

⁴⁶ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 4.1*

⁴⁷ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 5*

⁴⁸ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 11*

Στην ασφάλιση πλοίου: ασφαλιζόμενη αξία είναι η αξία του πλοίου κατά την έναρξη του κινδύνου συμπεριλαμβανομένου των προμηθειών του πληρώματος, προκαταβληθέντων μισθών και άλλων εξόδων (αν υπάρχουν) για να καταστεί το πλοίο κατάλληλο για το ταξίδι και επιπλέον η ασφάλεια στο σύνολο.

Στην ασφάλιση ναύλου: ασφαλιζόμενη αξία είναι το ακαθάριστο ποσό του ναύλου συν τα έξοδα ασφάλισης.

Στην ασφάλιση αγαθών ή εμπορευμάτων: ασφαλιζόμενη αξία είναι το αρχικό κόστος των περιουσιακών στοιχείων, συν τα έξοδα που δημιουργούνται από τη μεταφορά, συν την ασφάλιση.

Στην ασφάλιση οποιουδήποτε άλλου αντικειμένου, η ασφαλιζόμενη αξία προσδιορίζεται στην αξία κατά την ασφάλιση, συν τα έξοδα της ασφάλισης.⁴⁹

7. Καλή πίστη:

Η σύμβαση ασφάλισης βασίζεται στην ύψιστη καλή πίστη.

Ο νόμος εξακολουθεί να ισχύει, όπως έχει τροποποιηθεί πρόσφατα με το νόμο Insurance Act 2015 (IA 2015).⁵⁰ Η ανάγκη για τροποποίηση ήταν έκδηλη δεδομένου ότι από τότε έχουν σημειωθεί σημαντικές αλλαγές στην πράξη και έχουν αναπτυχθεί και νέες μορφές ασφάλισης. Δεδομένου ότι η αγορά του Λονδίνου είναι πρωταρχικής σημασίας για τη θαλάσσια ασφάλιση και οι περισσότερες συμβάσεις διέπονται από το αγγλικό δίκαιο, δεν θα μπορούσε να μη συμβαδίζει με τις εξελίξεις στον κλάδο.

Ο ασφαλιστικός νόμος του 2015⁵¹, αποτελεί τη πιο σημαντική μεταρρύθμιση των τελευταίων 100 ετών και αποσκοπεί στην αλλαγή του τρόπου με τον οποίο διεξάγεται η ασφαλιστική δραστηριότητα. Ο νόμος παρέχει διευκρινήσεις ως προς τις γενικές έννοιες, ιδίως της καλής πίστης, ώστε οι ασφαλιστές να μη μπορούν να αποφεύγουν απαιτήσεις λόγω τεχνικών θεμάτων, δημιουργώντας ένα πιο ασφαλές καθεστώς.

3.3 Αποζημίωση

Στην ασφάλιση εφαρμοστέο είναι το δίκαιο των συμβάσεων. Μεταξύ των μερών, ασφαλιστή-ασφαλιζόμενου, υπάρχει συμβατική σχέση με αμοιβαία δικαιώματα και υποχρεώσεις σύμφωνα με τους όρους της συγκεκριμένης σύμβασης. Περαιτέρω η σύμβαση της θαλάσσιας ασφάλισης είναι μια σύμβαση αποζημίωσης, εφόσον ο

⁴⁹ *MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 16*

⁵⁰ *σε ισχύ από 12 Αυγούστου 2016.*

⁵¹ <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2015/4/contents/enacted>

σκοπός οποιασδήποτε μορφής ασφάλισης είναι να αντικαταστήσει αυτό που έχει χαθεί ώστε ο ασφαλισμένος να μην επωφεληθεί από την απώλεια ή να βρεθεί σε χειρότερη θέση από πριν. Όταν ο ασφαλισμένος υφίσταται ζημία ως αποτέλεσμα ενός κινδύνου έναντι του οποίου είναι ασφαλισμένος, ο ασφαλιστής θα του καταβάλει σύμφωνα με τους όρους της σύμβασης ένα χρηματικό ποσό ούτως ώστε να βρεθεί στην ίδια θέση στην οποία βρισκόταν όταν επήλθε ο κίνδυνος.

Πριν την καταβολή αποζημίωσης, πρέπει να προσδιορίζεται πρωτίστως η ζημία και στη συνέχεια να μετράται ή να ποσοτικοποιείται. Αυτές είναι δύο πράξεις που πραγματοποιούνται ξεχωριστά. Κατά τον προσδιορισμό των ζημιών και της αποτίμησης, το άλλο μέρος μπορεί να ισχυριστεί ότι οι ζημίες είτε είναι εσφαλμένες είτε έχουν μετρηθεί και ποσοτικοποιηθεί εσφαλμένα ή ότι δεν καλύπτονται από τους όρους του ασφαλιστηρίου.⁵²

Η θαλάσσια ασφάλιση ως σύμβαση αποζημίωσης σημαίνει βασικά ότι το ποσό της αποζημίωσης θα είναι ανάλογο με τη ζημία που συντελέστηκε ή την πραγματική ή την συμφωνημένη αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου.⁵³

Όπως ρητά επιτρέπεται από τον MIA 1906, σε ότι αφορά την ασφάλιση που έχει συμφωνηθεί με αποτίμηση (valued policy), προσδιορίζεται στο ασφαλιστήριο η συμφωνημένη αξία του ασφαλισμένου αντικειμένου. Με την επιφύλαξη άλλων διατάξεων και της απάτης, η αξία που καθορίζεται μεταξύ του ασφαλιστή και του ασφαλισμένου, είναι καθοριστική για την ασφαλιστική αξία του υποκείμενου που πρόκειται να ασφαλιστεί.⁵⁴ Επομένως, η αρχή της αποζημίωσης δεν λειτουργεί «δίκαια» και αντικειμενικά, αλλά με τον τρόπο και στο βαθμό που έχει συμφωνηθεί από τα μέρη, άρα η αποτίμηση μπορεί να μην είναι η πραγματική αποτίμηση του αντικειμένου και στην πράξη ο ασφαλισμένος να δικαιούται να λάβει αποζημίωση που υπερβαίνει την πραγματική απώλεια που έχει υποστεί.

Για να αποζημιωθεί για μια απώλεια, ο ασφαλισμένος πρέπει να έχει υποστεί ζημία, πράγμα που σημαίνει ότι πρέπει να είχε κάτι που κινδυνεύει να χαθεί. Είναι επομένως βασική αρχή της νομοθεσίας περί ναυτικής ασφάλισης ότι ο ασφαλισμένος έχει ασφαλιστικό συμφέρον στο αντικείμενο της ασφάλισης. Δεν αρκεί να υφίσταται ζημία ως αποτέλεσμα ασφαλισμένου κινδύνου, διότι, αν ο ίδιος δεν είχε συμφέρον σε αυτό το θέμα, δεν υπέστη καμία απώλεια. Το επιχείρημα ότι ο νόμος απαιτεί μόνο

⁵² The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts, Kyriaki Noussia, 2007, by Springer

⁵³ Bennett H (1986) The Law of Marine Insurance, Clarendon Press, Oxford, Ch.1

⁵⁴ MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 27

σύμβαση και ότι αρκεί τα μέρη να συμφωνούν ότι υπάρχει συμφέρον δεν ευσταθεί διότι υφίσταται υπέρμετρη απαγόρευση σχετικά με τις ασφαλιστικές συμβάσεις να αποτελούν επί της ουσίας συμβάσεις τυχερών παιγνίων και στοιχημάτων.⁵⁵

Η αρχή της αποζημίωσης ενισχύεται επίσης από την απαγόρευση της διπλής ασφάλισης καθώς και από τον κανόνα της υποκατάστασης.

Διπλή ασφάλιση θα υπάρχει όταν δύο ή περισσότερα συμβόλαια για τον ίδιο ασφαλισμένο αφορούν την ίδια περιπέτεια και ενδιαφέρον ή μέρος, και τα ποσά που καλύπτονται από την ασφάλιση υπερβαίνουν την αποζημίωση που επιτρέπεται από αυτόν τον νόμο. Στην περίπτωση αυτή ο ασφαλισμένος λέγεται ότι είναι υπερκαλυμμένος με διπλή ασφάλιση και αν δεν προβλέπεται διαφορετικά, μπορεί να απαιτήσει πληρωμή από τους ασφαλιστές κατά τη σειρά που κρίνει, υπό την προϋπόθεση ότι δεν δικαιούται να λάβει οποιοδήποτε ποσό πέραν της αποζημίωσης που επιτρέπεται από τον παρόντα νόμο. Σε περίπτωση που ο ασφαλισμένος λάβει οποιοδήποτε ποσό που υπερβαίνει την επιτρεπόμενη αποζημίωση, θεωρείται ότι κατέχει το ποσό αυτό για τους ασφαλιστές.⁵⁶

Δικαίωμα υποκατάστασης δημιουργείται όταν ο ασφαλιστής πληρώνει για ολική ζημία, είτε στο σύνολο είτε σε αναλογικό μέρος του ασφαλισμένου αντικειμένου, και έτσι αποκτά δικαίωμα στο συμφέρον του ασφαλισμένου σε ό,τι απομένει και υποκαθίσταται σε όλα τα δικαιώματα και τα ένδικα μέσα από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια. Όταν ο ασφαλιστής πληρώνει για μερική απώλεια, δεν αποκτά τίτλο στο ασφαλισμένο αντικείμενο ή στο μέρος του που μπορεί να παραμείνει, αλλά υποκαθίσταται κατόπιν σε όλα τα δικαιώματα και ένδικα μέτρα των ασφαλισμένων σε σχέση με το ασφαλισμένο αντικείμενο από τη στιγμή του ατυχήματος που προκάλεσε την απώλεια, στο μέτρο που ο ασφαλισμένος έχει αποζημιωθεί.⁵⁷

Τέλος μπορούμε να πούμε ότι η σύμβαση θαλάσσιας ασφάλισης, ως σύμβαση αποζημίωσης, είναι ειδικής μορφής δεδομένου ότι έχει πολλά μοναδικά χαρακτηριστικά. Ένα βασικό χαρακτηριστικό της είναι ότι είναι διεθνής, αφού ως προς την ασφάλιση φορτίου η κάλυψη αφορά τη διεθνή μεταφορά τους και ως προς την ασφάλιση του πλοίου εφόσον οι κίνδυνοι απώλειας ή βλάβης συμβαίνουν στο

⁵⁵ FD ROSE, MARINE INSURANCE: LAW AND PRACTICE, 2nd Edition, 2012, by Informa Law from Routledge

⁵⁶ MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 32

⁵⁷ MIA 1906 CHAPTER 41 6 Edw 7, 79

εξωτερικό αλλά και γιατί ολόκληρη ή μέρος της ασφάλισης τοποθετείται σε χώρα διαφορετική από εκείνη του πλοιοκτήτη.⁵⁸

3.4 Εφαρμοστέο δίκαιο

Όταν μια διεθνής διαφορά προκύπτει από ναυτική σύμβαση ή συμβάν, πρέπει να εξεταστεί εκ των προτέρων ποιος νόμος εφαρμόζεται στη διαφορά, και ποιο δικαστήριο έχει αρμοδιότητα να κρίνει επί της ουσίας, ανεξαρτήτως του αν υπάρχει ασφάλεια για την απαίτησή του. Τα μέρη μπορεί να επιλέξουν ποιο Δικαστήριο είναι αρμόδιο να καθορίζει τις διαφορές τους και σε πολλές ναυτικές συμβάσεις περιέχεται ρήτρα για διαιτησία, και εφαρμοστέο το αγγλικό δίκαιο.

Έτσι κάθε φορά θα εξετάζεται πρώτα ποιο δικαστήριο, είτε διαιτητικό δικαστήριο είναι αρμόδιο να καθορίσει τη διαφορά επί της ουσίας και στη συνέχεια, ποιο το εφαρμοστέο δίκαιο στη διαφορά.

Εάν δεν έχει οριστεί στη σύμβαση, θα πρέπει να εξεταστεί ποιο δικαστήριο θα είναι αρμόδιο να επιλύσει τη διαφορά επί της ουσίας με σημείο εκκίνησης το αν η υποχρέωση είναι συμβατική ή εξωσυμβατική διότι αυτό θα υπαγορεύσει το σύνολο των κανόνων που ισχύουν.⁵⁹ Σχετικά με τις διαφορές που υπόκεινται στο αγγλικό δίκαιο και γενικά στο ευρωπαϊκό θα πρέπει να γίνει διάκριση με το αν η σύμβαση συνήφθη πριν από τις 17 Δεκεμβρίου 2009, οπότε και εφαρμόζεται η Σύμβαση για το εφαρμοστέο δίκαιο στις συμβατικές ενοχές του 1980 (Σύμβαση Ρώμης), ενώ αν συνήφθη μετά, σύμφωνα τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 593/2008 ισχύουν οι διατάξεις Ρώμη I.

Όταν η εν λόγω υποχρέωση είναι μη συμβατική, διότι, για παράδειγμα, πρόκειται για αδικοπραξία, θα ισχύει ο Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 864/2007 για το εφαρμοστέο δίκαιο στις εξωσυμβατικές ενοχές (Ρώμη II).

Σύμφωνα με τις διατάξεις Ρώμη I, καθιερώνεται ελευθερία επιλογής του δικαίου που θα διέπει τη σύμβαση (άρθρο 3) ενώ ελλείψει επιλογής ο γενικός κανόνας είναι ότι η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο της χώρας με την οποία συνδέεται στενότερα (άρθρο 4).

Η ελευθερία επιλογής ισχύει και στις συμβάσεις ασφάλισης (όχι αντασφάλισης) που καλύπτουν μεγάλους κινδύνους, εκτός της ασφαλίσεως ζωής, ανεξαρτήτως του εάν ο

⁵⁸ Lambeth RJ (1986) Templeman on Marine Insurance: Its Principles and Practice, 6th edn. Pitman.

⁵⁹ Maritime Law, Chapter 1: The Conflict of Laws, Yvonne Baatz, third edition 2014, by Informa Law from Routledge.

καλυπτόμενος κίνδυνος ευρίσκεται σε κράτος μέλος. Στο μέτρο που τα μέρη δεν έχουν επιλέξει εφαρμοστέο δίκαιο, η σύμβαση ασφάλισης διέπεται από το δίκαιο της χώρας όπου ο ασφαλιστής έχει τη συνήθη διαμονή του, ενώ όταν από το σύνολο των περιστάσεων της υπόθεσης προκύπτει ότι η σύμβαση προδήλως συνδέεται στενότερα με άλλη χώρα, εφαρμόζεται το δίκαιο της άλλης αυτής χώρας.

Στις άλλες συμβάσεις ασφάλισης οι οποίες καλύπτουν κινδύνους που ευρίσκονται εκτός της επικράτειας των κρατών μελών, τα μέρη μπορούν να επιλέξουν μόνο μεταξύ συγκεκριμένων δικαίων (π.χ. του δικαίου της χώρας όπου ο ασφαλισμένος έχει τη συνήθη διαμονή του ή στην περίπτωση ασφάλισης ζωής, του δικαίου του κράτους μέλους την ιθαγένεια του οποίου έχει ο ασφαλισμένος). Στο μέτρο που τα μέρη δεν έχουν επιλέξει το εφαρμοστέο δίκαιο, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο του κράτους μέλους όπου ευρίσκεται ο κίνδυνος κατά τη χρονική στιγμή της σύναψης της σύμβασης.

Στις περιπτώσεις που ένα κράτος μέλος επιβάλλει υποχρέωση σύναψης ασφάλισης, η σύμβαση ασφάλισης θα πληροί την υποχρέωση σύναψης ασφάλισης εάν συνάδει με τις ειδικές διατάξεις που έχει θεσπίσει το κράτος μέλος και όταν υπάρχει σύγκρουση μεταξύ του δικαίου του κράτους μέλους όπου ευρίσκεται ο κίνδυνος και του δικαίου του κράτους μέλους που επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση, θα υπερισχύει το τελευταίο. Επιπλέον κατά παρέκκλιση, ένα κράτος μέλος μπορεί να ορίσει ότι η σύμβαση ασφάλισης διέπεται από το δίκαιο του κράτους μέλους που επιβάλλει την υποχρεωτική ασφάλιση (άρθρο 7).

Σε ότι αφορά στις ατομικές συμβάσεις εργασίας, καταρχήν διέπονται από το δίκαιο που επιλέγουν τα μέρη, ωστόσο, η επιλογή αυτή δεν μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα να στερήσει τον εργαζόμενο από την προστασία που του εξασφαλίζουν οι διατάξεις από τις οποίες δεν μπορεί να γίνει παρέκκλιση κατά το δίκαιο που θα ήταν εφαρμοστέο ελλείψει επιλογής. Στο μέτρο που δεν έχει γίνει επιλογή από τα μέρη, η σύμβαση διέπεται από το δίκαιο της χώρας στην οποία ή από την οποία, ο εργαζόμενος παρέχει συνήθως την εργασία του κατ' εκτέλεση της σύμβασης, και όταν δεν μπορεί να καθορισθεί έτσι, θα διέπεται από το δίκαιο της χώρας όπου ευρίσκεται η εγκατάσταση της επιχείρησης που προσέλαβε τον εργαζόμενο. Όμως όταν προκύπτει από το σύνολο των περιστάσεων ότι η σύμβαση συνδέεται στενότερα με χώρα άλλη θα εφαρμόζεται το δίκαιο της άλλης αυτής χώρας (άρθρο 8).

Οι διατάξεις του Κανονισμού δεν μπορούν να περιορίσουν την εφαρμογή των υπερισχυουσών διατάξεων αναγκαστικού δικαίου του δικαίου του δικάζοντος

δικαστή, δηλαδή των κανόνων η τήρηση των οποίων κρίνεται πρωταρχικής σημασίας από μια χώρα για τη διασφάλιση των δημοσίων συμφερόντων της, όπως π.χ. της πολιτικής, κοινωνικής ή οικονομικής οργάνωσής της (άρθρο 9).

Σύμφωνα με τις διατάξεις Ρώμη II, για τις εξωσυμβατικές ενοχές, προβλέπεται ευθεία αγωγή κατά του ασφαλιστή του υπόχρεου από τον ζημιωθέντα για την καταβολή αποζημίωσης, εφόσον αυτό προβλέπεται από το δίκαιο που εφαρμόζεται στην εξωσυμβατική ενοχή ή το δίκαιο που διέπει τη σύμβαση ασφαλίσεως (άρθρο 18).

3.5 Το δικαίωμα περιορισμού της ευθύνης ⁶⁰

Οι πλοιοκτήτες (και ορισμένοι άλλοι) που συνδέονται με τη λειτουργία ενός πλοίου έχουν το προνόμιο να περιορίζουν την ευθύνη τους, έτσι ώστε να μπορούν να καταθέσουν στο αρμόδιο δικαστήριο το πλήρες ποσό για το οποίο ευθύνονται και να αποφύγουν περαιτέρω ευθύνη και νομικές ενέργειες εναντίον τους όπως η σύλληψη του πλοίου.

Τρεις διεθνείς συμβάσεις παρέχουν δικαιώματα περιορισμού:

-1924 Limitation Convention

-International Convention relating to the Limitation of Liability of Owners of Sea-Going Ships (1957 Limitation Convention)

-Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (1976 LLMC), όπως ισχύει με το Πρωτόκολλο 1996, (1996 LLMC) και τα όρια που ισχύουν από τον Ιούνιο του 2015 (αύξηση ορίων ευθύνης για αξιώσεις από απώλεια ζωής ή σωματική βλάβη).

Οι συμβάσεις αυτές εφαρμόζονται ανεξάρτητα από τη νομική βάση (αξιώσεις συμβατικές ή εξωσυμβατικές ή από αδικοπραξία).

Δικαιούμενοι να περιορίσουν την ευθύνη είναι μεταξύ άλλων ο πλοιοκτήτης, συμπεριλαμβανομένης όχι μόνο της πλοιοκτήτριας εταιρίας αλλά και της διαχειρίστριας εταιρίας καθώς και του ο ναυλωτή. Στην έννοια της διαχειρίστριας δεν είναι σίγουρο ότι περιλαμβάνονται οι φορείς εκμετάλλευσης μέρους της ναυτιλιακής δραστηριότητας, όπως για παράδειγμα η επάνδρωση.

⁶⁰ Maritime Law, Chapter 7: The liabilities of the vessel, Michael Tsimplis and Richard Shaw, third edition 2014, by Informa Law from Routledge

Το δικαίωμα επεκτείνεται και για τα πρόσωπα για τις πράξεις, αμέλεια ή αθέτηση υποχρέωσης των οποίων είναι υπεύθυνος ο πλοιοκτήτης, προκειμένου να μην υπάρχει καταστρατήγηση του δικαιώματος περιορισμού.

Στα πρόσωπα αυτά περιλαμβάνονται σαφώς ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος όταν ενεργούν στο πλαίσιο των καθηκόντων τους, αλλά και κάθε πρόσωπο που θα αποδειχθεί ότι συνδέεται με τον πλοιοκτήτη καθιστώντας τον υπεύθυνο.

Οι ασφαλιστές όσον αφορά απαιτήσεις που υπόκεινται σε περιορισμό έχουν το σχετικό δικαίωμα στην ίδια έκταση με τον ασφαλισμένο.

Τα πρόσωπα που δικαιούνται να περιορίσουν την ευθύνη βάσει του LLMC του 1976 μπορούν να ασκήσουν αξιώσεις και μεταξύ τους ανάλογα με τη μεταξύ τους σχέση.

Όσον αφορά στις καλυπτόμενες απαιτήσεις, ο περιορισμός της ευθύνης καλύπτει και αυτές που σχετίζονται με την απώλεια ζωής, τον τραυματισμό, την απώλεια ή ζημία της ιδιοκτησίας, καθώς και τυχόν επακόλουθες απώλειες, υπό τον όρο ότι εμφανίζονται είτε επί του πλοίου είτε σε άμεση σύνδεση με τη λειτουργία του πλοίου ή με μια λειτουργία διάσωσης. Η έννοια του όρου «άμεση σύνδεση με τη λειτουργία του πλοίου» δεν είναι τόσο εύκολο να προσδιοριστεί. Θα πρέπει να αποδειχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ της ζημίας και της λειτουργίας του πλοίου.

Το δικαίωμα για περιορισμό θα χάνεται όταν η ζημία που προκλήθηκε από την πράξη ή παράλειψη, διαπράχθηκε με δόλο έστω και ενδεχόμενο.

Τα όρια ευθύνης υπολογίζονται με βάση τη χωρητικότητα του πλοίου εκτός από τις απώλειες ζωών και τη σωματική βλάβη επιβατών. Σε περίπτωση ζημίας πραγμάτων προβλέπεται μικρότερο κεφάλαιο σε σχέση με την απώλεια ζωής και τη σωματική βλάβη, οπότε και τριπλασιάζεται. Γενικά οι αιτούντες απώλειας ζωής, σωματικής βλάβης δικαιούνται τα δύο τρίτα ενός τέτοιου κεφαλαίου και η υπέρβαση των εν λόγω αξιώσεων θα κατατάσσεται εξίσου με ζημία περιουσιακών στοιχείων όσον αφορά το υπόλοιπο τρίτο.

Το όριο της ευθύνης για αξιώσεις περιουσιακής ζημίας που δεν υπερβαίνουν τους 2.000 ΚΟΧ είναι 1,51 εκατομμύρια SDR⁶¹ ενώ για απώλεια ζωής ή σωματικής βλάβης είναι 3,02 εκατομμύρια SDR.

Για τους επιπλέον ΚΟΧ τα όρια υπολογίζονται με βάση τον κατωτέρω πίνακα:

⁶¹ Η νομισματική αξία SDR καθορίζεται σε δολάρια ΗΠΑ, αθροίζοντας τις συναλλαγματικές ισοτιμίες 5 κύριων νομισμάτων (δολαρίου ΗΠΑ, ευρώ, γιεν Ιαπωνίας, στερλίνας και κινεζικού renminbi). Τα ημερήσια ποσοστά μετατροπής SDR βρίσκονται στην ιστοσελίδα του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου (http://www.imf.org/external/np/fin/data/rms_sdrv.aspx).

Πίνακας 1. Όρια Ευθύνης LLMC 2015⁶²

KOX	SDR	SDR/Τόνο	SDR	SDR/Τόνο
	Περιουσιακή ζημία		Απώλεια ζωής /τραυματισμός	
<2000	1,51	-	3,02	-
2.001-30.000		604		1.208
30.001-70.000		453		906
>70.000		302		604

Σημείωση: για παράδειγμα για τις αξιώσεις λόγω απώλειας ζωής ή σωματικής βλάβης, τα όρια ευθύνης για ένα πλοίο 50.000 KOX θα ήταν 3.020.000 για τους πρώτους 2.000 KOX, 28.000 X 1.208 = 33.824.000 RDS για τους επόμενους, και για τους υπολοίπους 20.000 X 906 = 18120000 RDS και σύνολο 54.964.000 RDS.

Ενώ το όριο για απώλειες ζωών και σωματικές βλάβες επιβατών είναι 175.000 SDR ανά επιβάτη επί τον αριθμό των επιβατών που επιτρέπεται να μεταφέρει. Ωστόσο, το άρθρο 15.3 bis του LLMC 1976 επιτρέπει τον καθορισμό από κάθε κράτος των ανώτατων ορίων από ακόμη και κατάργηση αυτών, για την απώλεια ζωής και τις σωματικές βλάβες των επιβατών.

Τα όρια ευθύνης ισχύουν για όλες τις απαιτήσεις που προκύπτουν από μια «συγκεκριμένη περίπτωση». Το αν μια σειρά ατυχημάτων ανήκουν στην ίδια περίπτωση ή πρόκειται για ξεχωριστές περιπτώσεις είναι υψίστης σημασίας, διότι δύο χωριστά περιστατικά θα απαιτούν δύο ξεχωριστά κεφάλαια.

Το κεφάλαιο κατανέμεται αναλογικά στις «καθιερωμένες απαιτήσεις» ανάλογα με το εφαρμοστέο δίκαιο του κράτους στο οποίο δημιουργείται. Προτεραιότητα δίνεται μόνο στην πληρωμή απαιτήσεων λόγω απώλειας ζωής και σωματικής βλάβης.

Η σύσταση του κεφαλαίου παρέχει άμεση προστασία στον πλοιοκτήτη σε σχέση με οποιαδήποτε αξίωση εναντίον του κεφαλαίου που έχει συσταθεί, ως εκ τούτου όλες οι άλλες αξιώσεις αποκλείονται.

⁶² [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-\(LLMC\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Convention-on-Limitation-of-Liability-for-Maritime-Claims-(LLMC).aspx)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Φορείς της ιδιωτικής ασφάλισης

4.1 Ασφαλιστική επιχείρηση

4.1.1 Γενικές αρχές που διέπουν τα ασφαλιστήρια συμβόλαια υπό το αγγλικό δίκαιο

Όσον αφορά ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο που καταρτίζεται για την κάλυψη κινδύνων σχετικά με τα πληρώματα θα ισχύουν οι παρακάτω γενικοί κανόνες:

α. Κατάρτιση της ασφαλιστικής σύμβασης: απαιτείται προσφορά και αντίστοιχη αποδοχή, ενώ με την αντιπαροχή δημιουργείται συμβατική υπόσχεση.

Αντιπαροχή για τον ασφαλισμένο είναι η καταβολή του ασφάλιστρο για την παροχή της κάλυψης. Το ασφαλιστήριο συμβόλαιο στην αγορά του Λονδίνου, τοποθετείται στην «Ανοικτή Αγορά». Ο μεσίτης ασφαλειών συγκεντρώνει σε ειδική φόρμα (slip) την προσφορά και ο ασφαλιστής που είναι διατεθειμένος να ασφαλίσει τον κίνδυνο, βάζει τα αρχικά του και την σφραγίζει ως μορφή αποδοχής της πρότασης. Οι ασφαλιστές συμμετέχουν κανονικά στην ασφάλιση ολόκληρου του κινδύνου, καλύπτοντας συγκεκριμένα ποσοστά του κινδύνου, στο βαθμό που είναι καθένας από αυτούς πρόθυμος να ασφαλίσει. Θέμα γεννάται κατά πόσο δεσμεύεται κάθε ασφαλιστής που έχει αποδεχτεί και επέρχεται ο κίνδυνος, αλλά η ασφάλιση δεν έχει φτάσει στο 100%. Η νομολογία έχει κρίνει ότι η συμφωνία είναι ισχυρή, εκτός εάν είναι σαφές ότι δεν υπήρχε σκοπός για δέσμευση και ότι περεταίρω έγγραφο θα πρέπει να καταρτιστεί και να υπογραφεί.

β. Μεσίτες και ασφάλιστρο: Στη σύμβαση μεσιτείας, μεταξύ του ασφαλισμένου και του μεσίτη, ο μεσίτης έχει σιωπηρό καθήκον να ασκεί λογικές δεξιότητες και φροντίδα κατά την εκτέλεση των συμβατικών υποχρεώσεων. Έτσι, ο μεσίτης θα φέρει ευθύνη, εάν για παράδειγμα παραλείψει να προειδοποιήσει για τα μέτρα προστασίας κινδύνου που επιβάλλει ο ασφαλιστής.

Ο μεσίτης δικαιούται προμήθεια ως αντάλλαγμα για τη σύναψη του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, που αφαιρείται από το ασφάλιστρο. Ο ασφαλισμένος πληρώνει το ασφάλιστρο σε αντάλλαγμα για την κάλυψη που παρέχεται και με την καταβολή τεκμαίρεται ότι ο μεσίτης έχει ήδη καταβάλει το ασφάλιστρο στον ασφαλιστή. Για τα μη καταβληθέντα ασφάλιστρα, ο μεσίτης έχει δικαίωμα απευθείας αγωγής κατά του ασφαλισμένου.

γ. Το καθήκον της καλής πίστης :

Στο άρθρο 17 του ΜΙΑ 1906, προβλέπεται η αρχή της καλής πίστης που πρέπει να τηρείται από κάθε συμβαλλόμενο μέρος. Σύμφωνα με τα άρθρα 17 έως 20, το καθήκον καλής πίστης περιλάμβανε την υποχρέωση αποκάλυψης και το καθήκον της μη παραποίησης των πραγματικών περιστατικών. Παρόλο που οι υποχρεώσεις αυτές αφορούσαν «κάθε μέρος», το καθήκον βάραινε κυρίως τον ασφαλισμένο και αφορούσε κάθε γεγονός που ένας συνετός ασφαλιστής θα ήθελε να γνωρίζει. Τα ουσιώδη αυτά γεγονότα θα αποτελούν είτε φυσικό είτε ηθικό κίνδυνο. Ο φυσικός κίνδυνος περιλαμβάνει τα χαρακτηριστικά των λιμένων για παράδειγμα, ενώ ο ηθικός κίνδυνος είναι ένα πιο περίπλοκο ζήτημα και περισσότερο αμφιλεγόμενο καθώς μπορεί να περιλαμβάνει οτιδήποτε μπορεί να υποδεικνύει εάν ο ασφαλισμένος είναι φερέγγυο άτομο ή όχι. Σε περίπτωση μη τήρησης των ανωτέρω από τον ασφαλιζόμενο ο ασφαλιστής μπορούσε να ακυρώσει το συμβόλαιο.

Σύμφωνα με τις τροποποιήσεις του ΙΑ 2015 το καθήκον αποκάλυψης αντικαθίσταται με την υποχρέωση δίκαιης παρουσίασης του κινδύνου, μοιράζοντας το βάρος και στον ασφαλιστή που θα πρέπει να ερευνήσει περαιτέρω. Επίσης ακύρωση του συμβολαίου προβλέπεται σε περίπτωση που υπήρξε δόλος ή αμέλεια κατά την παρουσίαση, εκτός και αν αποδειχθεί ότι ο ασφαλιστής θα συμβαλλόταν ούτως ή άλλως.⁶³

δ. Εγγυήσεις: Οι όροι της ασφαλιστικής σύμβασης μπορούν να ταξινομηθούν ως εγγυήσεις και προϋποθέσεις. Ενώ συνήθως οι γενικοί όροι των συμβάσεων είναι θεμελιώδεις και οι εγγυήσεις είναι ασήμαντες, οι εγγυήσεις στον ασφαλιστικό νόμο θεωρούνται θεμελιώδεις. Οι εγγυήσεις θαλάσσιας ασφάλισης μπορεί να είναι σιωπηρές ή ρητές. Για παράδειγμα, σε περίπτωση κάλυψης ενός ταξιδιού, υπάρχει σιωπηρή εγγύηση ότι κατά την έναρξη του ταξιδιού το πλοίο θα είναι αξιόπλοο. Για το αν κάποιος όρος αποτελεί εγγύηση είναι θέμα διατύπωσης, π.χ. με τη χρήση της λέξης «εγγύηση» ή «είναι εγγυημένη» αλλά και περεταίρω ερμηνείας ανάλογα με το τι θεωρείται αντικειμενικά λογικό να εννοούσαν τα συμβαλλόμενα μέρη.

Οι εγγυήσεις ρυθμίζονταν στα άρθρα 33-41 του ΜΙΑ 1906 και προέβλεπαν γενικά ότι η παραβίαση ενός όρου απαλλάσσει τον ασφαλιστή από την ευθύνη αυτόματα σε σχέση με την απαίτηση που αφορά ο όρος και συγκεκριμένα ότι ο κίνδυνος τερματίζεται αυτόματα, αλλά όχι και η κάλυψη, συνεπώς η υποχρέωση για τα ασφάλιστρα παραμένει.

⁶³ *ΙΑ 2015, Part 2*

Σύμφωνα με τον ΙΑ 2015 καταρχήν απαγορεύεται, οι παρουσιάσεις κατά τις διαπραγματεύσεις να πάρουν τη μορφή εγγυήσεων. Επιπλέον η παραβίαση μιας εγγύησης, μόνο αναστέλλει τη σύμβαση και οι ασφαλιστές συνεχίζουν να ευθύνονται για γεγονότα πριν από την παραβίαση αλλά και μετά την αποκατάστασή της. Τέλος οι ασφαλιστές δεν μπορούν πλέον να αποφύγουν αυτόματα την ευθύνη εφόσον ο ασφαλισμένος αποδείξει ότι η παραβίαση είναι εξ ολοκλήρου ανεξάρτητη από την ζημία που υπέστησαν, εκτός και αν ο όρος που παραβιάστηκε «ορίζει τον κίνδυνο ως σύνολο».⁶⁴

ε. Υποκατάσταση:

Ο ασφαλιστής, με την πληρωμή βάσει του ασφαλιστηρίου συμβολαίου, υπεισέρχεται στα δικαιώματα του ασφαλισμένου έναντι τρίτου για τη ζημία που υπέστη, εφόσον ο ασφαλισμένος έχει αξίωση έναντι του τρίτου οπότε και η υποκατάσταση ασκείται στο όνομα του ασφαλισμένου. Ο ασφαλιστής υποκαθίσταται μόνο για το ποσό που καταβάλλεται στον ασφαλισμένο και εφόσον το έχει καταβάλει.⁶⁵

στ. Ασφαλιστικοί κίνδυνοι: Ο ασφαλιστής μπορεί μόνο τότε να αποζημιώσει τον ασφαλισμένο για τη ζημία που υπέστη εάν 1) η ζημία είναι συνέπεια ασφαλισμένου κινδύνου, 2) υπάρχει επαρκής σχέση μεταξύ αυτού του ασφαλισμένου κινδύνου και της ζημίας που έχει συμβεί και 3) η ανάκτηση δεν υπόκειται σε περιορισμό.

Οι κίνδυνοι που καλύπτονται συνήθως από τα ναυτικά ασφαλιστήρια συμβόλαια μπορούν να ομαδοποιηθούν με διάφορους τρόπους. Ο διαχωρισμός μεταξύ των κινδύνων που περιλαμβάνονταν στο ασφαλιστήριο Lloyd's SG, 5 και οι εκδοχές των διαφόρων ρητρών που είχαν χρησιμοποιηθεί για τη συμπλήρωση αυτής της πολιτικής, ουσιαστικά εξαφανίστηκαν στην πράξη. Μετά την αναθεώρηση των κύριων όρων στις αρχές της δεκαετίας του '80, ο βασικός διαχωρισμός είναι μεταξύ των κινδύνων τριών βασικών κατηγοριών: πλοίο, φορτίο και ναύλος. Πρόκειται για κινδύνους που μπορούν να χαρακτηριστούν ως θαλάσσιοι και διαχωρίζονται από τις ρήτρες που αφορούν στους κινδύνους πολέμου και απεργίας.

Ωστόσο, οι θαλάσσιοι κίνδυνοι δεν είναι πανομοιότυποι στις διάφορες τυποποιημένες φόρμες, ούτε δέχονται αναγκαστικά την ίδια μεταχείριση. Κάθε ασφαλιστήριο μπορεί να τροποποιηθεί για να καλύψει τις ειδικές απαιτήσεις των μερών.

⁶⁴ *IA 2015, Part 3*

⁶⁵ *Maritime Law, Marine Insurance, Özlem Gürses, Johanna Hjalmarsson and Richard Pilley, Informa Law from Routledge, 3rd Edition, 2014.*

Τα συμβαλλόμενα μέρη είναι ελεύθερα να ασφαλίζονται έναντι άλλων κινδύνων πλην των βασικών είτε με ξεχωριστή ασφάλιση είτε με την προσθήκη σε μια τυποποιημένη φόρμα ή με χωριστή αντιμετώπιση των κινδύνων στο πλαίσιο μιας τυποποιημένης φόρμας.

ζ. Γνωστοποίηση ασφάλισης και πιστοποιητικά:

Σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να υπάρξει κάποια καθυστέρηση μεταξύ της σύναψης της σύμβασης και της έκδοσης ασφαλιστηρίου (policy) δεδομένου ότι η προετοιμασία χρειάζεται χρόνο, ιδιαίτερα εάν εμπλέκονται περισσότεροι από ένας ασφαλιστές. Ωστόσο, ο ασφαλιζόμενος θέλει να γνωρίζει το συντομότερο δυνατόν κατά πόσο έχει πραγματοποιηθεί σύμβαση και με ποιους όρους, οπότε ο μεσίτης μπορεί να του παράσχει σημείωμα της ασφάλισης (cover note).

Ειδικά στην περίπτωση της ανοιχτής⁶⁶ και κυμαινόμενης⁶⁷ ασφάλισης έχει γίνει κοινή πολιτική για τους ασφαλιστές ή τους μεσίτες να εκδίδουν πιστοποιητικά ασφάλισης, αναφέροντας ότι η κάλυψη έχει πραγματοποιηθεί. Το πιστοποιητικό περιγράφει τους κύριους όρους της σύμβασης καθώς και τα βήματα που πρέπει να ακολουθηθούν σε περίπτωση απώλειας.

Το «πιστοποιητικό ασφάλισης» που εκδίδεται από τον ασφαλιστή μπορεί να είναι αποτελεσματικό ως συμβατικό έγγραφο και συνεπώς ως ασφαλιστήριο.⁶⁸

Σε ότι αφορά την αστική ευθύνη έναντι τρίτων, που καλύπτεται κατά βάση από αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς, ένα ασφαλιστήριο συμβόλαιο θα παρέχει τουλάχιστον κάλυψη για το ποσό μέχρι το οποίο δεν υπάρχει υποχρέωση του P&I Club (deductible).⁶⁹

⁶⁶ *Ανοιχτή ασφάλιση*: σε περίπτωση που πραγματοποιείται μεγάλος αριθμός αποστολών εμπορευμάτων, είναι προτιμότερο να μην καταρτίζονται ξεχωριστές ασφαλίσεις αλλά να συναφθεί σύμβαση για ανοικτή κάλυψη. Οι όροι μιας τέτοιας σύμβασης εξαρτώνται, βεβαίως, από τη συμφωνία που επιτεύχθηκε μεταξύ των μερών. Η τυποποιημένη ρύθμιση, ωστόσο, είναι ότι για μια συμφωνημένη περίοδο ο ασφαλιζόμενος θα δηλώσει όλες τις αποστολές και ο ασφαλιστής θα εκδώσει ασφαλιστήρια για αυτές.

⁶⁷ *Κυμαινόμενη ασφάλιση*: περιγράφει την ασφάλιση γενικά και αφήνει το όνομα του πλοίου και άλλα στοιχεία που θα καθοριστούν με μεταγενέστερη δήλωση, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι θα υπάρξει άμεση ασφαλιστική κάλυψη για κινδύνους που θα γνωστοποιηθούν με ακρίβεια μόνο στο μέλλον.

⁶⁸ FD ROSE, MARINE INSURANCE: LAW AND PRACTICE, 2nd Edition, 2012, by Informa Law from Routledge

⁶⁹ Θεωρείται γενικά ότι δεν είναι προς όφελος του πλοιοκτήτη να ασφαλίζεται έναντι των μικρών ζημιών που είναι παρεπόμενες της δραστηριότητας του, άποψη που επικρατεί γενικά στην ασφάλιση και για τα P&I, λόγω του κόστους χειρισμού. Ακόμα και αν δεν υπάρχει καμία αναφορά στους κανόνες του Club αυτό δεν σημαίνει ότι δεν υπάρχουν, αλλά μόνο ότι προσαρμόζονται στις απαιτήσεις του συγκεκριμένου μέλους. Οι εκπτώσεις αυτές θα είναι συνήθως για ασθένεια πληρώματος ύψους US \$ 500 ή αξιώσεις φορτίου ύψους 1.000 \$ ανά ταξίδι. (Steven J. Hazelwood, David Semark, P&I Club Law and Practice).

4.1.2 Κάλυψη ευθύνης σχετικά με την αποζημίωση και τον επαναπατρισμό πληρώματος

Από συγκριτική μελέτη ασφαλιστήριων τέτοιου τύπου η κάλυψη βασικά θα αφορά τα ακόλουθα:

A. Προσωπικό ατύχημα:

Θάνατος, μόνιμη αναπηρία ολική ή μερική, όπου το ποσοστό ανικανότητας θα προκύπτει σύμφωνα με την κλίμακα Lloyd's, ενώ για ποσοστό της προσωρινής ανικανότητας θα προβλέπεται παραπομπή στη συλλογική σύμβαση που τυχόν υπάρχει ή εθνικούς κανόνες. Η κάλυψη θα φθάνει το μέγιστο ποσοστό 100%, σε περίπτωση θανάτου και ολικής αναπηρίας του ασφαλιζόμενου ποσού ανά άτομο και σε περίπτωση αποζημίωσης λόγω προσωρινής ανικανότητας θα προβλέπεται ποσό μηνιαία ή εβδομαδιαία με βάση τον βασικό ή μέσο μισθό.

B. Ιατρικά έξοδα (κάλυψη εξόδων ατυχήματος ή/και ασθένειας και κηδείας σε περίπτωση θανάτου καθώς και των εξόδων επαναπατρισμού και αντικατάστασης πληρώματος, συνήθως περιλαμβάνεται ένα ποσό μη καλυπτόμενο (deductible) π.χ. 150\$).

Γ. Ασφάλιση ταξιδιού (ακύρωση/καθυστέρηση αναχώρησης, αποσκευές και προσωπικά αντικείμενα, κοσμήματα και τιμαλφή, ασφάλιση χρημάτων).

Μπορεί να προβλέπονται και επεκτάσεις της ασφάλισης, π.χ. επέκταση καλυπτόμενης ασθένειας για τροπικές ασθένειες (ελονοσία, χολέρα, φυματίωση κ.ά.).

Όπως και διάφορες ρήτρες εξαίρεσης και περιορισμοί, π.χ. από τα ιατρικά έξοδα μπορεί να εξαιρούνται ο αυτοτραυματισμός, η θεραπεία αλκοολισμού, τοξικομανίας, αλλεργίας, νευρικών ή ψυχικών διαταραχών.

Επιπλέον θα υπάρχει ρήτρα επιλογή νόμου και δικαιοδοσίας. Εφόσον η ασφάλιση συντελείται στο πλαίσιο της ασφαλιστικής αγοράς του Λονδίνου, μπορεί να συμφωνηθεί ότι η ασφάλιση θα διέπεται από και θα ερμηνεύεται σύμφωνα με το δίκαιο της Αγγλίας και της Ουαλίας και ο κάθε συμβαλλόμενος θα συμφωνεί να υποβάλει κάθε διαφορά στην αποκλειστική δικαιοδοσία των δικαστηρίων της, Αγγλίας και της Ουαλίας αλλά είναι δυνατόν να προβλέπεται και η εφαρμογή του ελληνικού δικαίου καθώς και η δικαιοδοσία των ελληνικών δικαστηρίων κατά την ελεύθερη επιλογή των μερών.

Άλλες ρήτρες θα αφορούν όρους πληρωμής ασφαλίστρου (Premium Payment Clause) την αντασφάλιση⁷⁰ κτλ.

4.2 Αλληλασφαλιστικοί Οργανισμοί (P & I Club)

4.2.1 Εισαγωγικά

Τα P & I Club παρέχουν ασφάλιση αστικής ευθύνης έναντι τρίτων για τους πλοιοκτήτες μέσω της ένωσης πλοιοκτητών, ναυλωτών και άλλων συνδεδεμένων μερών, που σκοπό έχει να παρέχει προστασία ενάντια σε ορισμένους κινδύνους και να αποζημιώσει ένα μέλος για νομικές ευθύνες που προέκυψαν κατά τη λειτουργία του πλοίου. Επί της ουσίας πρόκειται για οργανισμούς αλληλασφάλισης, όπου τα μέλη είναι ταυτόχρονα και ασφαλισμένοι και ασφαλιστές.

Τα σημερινά P & I Club είναι οι άμεσοι απόγονοι των Hull Club που ιδρύθηκαν από βρετανούς πλοιοκτήτες στις αρχές του δέκατου ένατου αιώνα ως αντίδραση στις αλλαγές της νομοθεσίας που επηρέαζαν την αστική ευθύνη έναντι τρίτων και της αποτυχίας ασφαλιστών να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους.

Τα μέλη, καλούνται σε συνεισφορά (calls), ανάλογα με το ιστορικό ζημιών κάθε μέλους και της χωρητικότητας του πλοίου. Όσοι έχουν ένα καλό ιστορικό απαιτήσεων πληρώνουν λιγότερο αναλογικά, έτσι είναι δυνατό δύο πλοία ίσης χωρητικότητας να χρεωθούν διαφορετικά. Όταν ανοίγει το οικονομικό έτος (20 Φεβρουαρίου), τα μέλη καταβάλλουν προκαταβολή εισφοράς, η οποία αργότερα επανεξετάζεται εάν επαρκεί, διαφορετικά μπορεί να κληθούν σε συμπληρωματική εισφορά.

Δύο από τα χαρακτηριστικά που διακρίνουν τα P & I Club από άλλους ασφαλιστές είναι ότι ελέγχονται από τα μέλη τους, πράγμα που εξασφαλίζει ένα βαθμό ευελιξίας και ότι λειτουργούν με μη κερδοσκοπικό σκοπό σε αμοιβαία βάση, καθιστώντας τα οικονομικά ελκυστικά.

⁷⁰ Αντασφάλιση ορίζεται ως η ασφάλιση των ασφαλιστών. Προκειμένου να αυξηθεί η επιχειρηματική τους θέση και να διατηρηθεί η ευελιξία τους, οι ασφαλιστές μπορεί να χρειαστούν αντασφάλιση που λειτουργεί παρόμοια με το ασφαλιστήριο συμβόλαιο. Πολλοί αντασφαλιστές λαμβάνουν μέρος στην αντασφάλιση ενός συγκεκριμένου κινδύνου. Οι αντασφαλιστές αγοράζουν επίσης αντασφάλιση την «αντεκχώρηση». Τα αντασφαλιστήρια μπορούν να είναι αναλογικά ή μη. Στο αναλογικό ο ασφαλιστής και ο αντασφαλιστής συμμετέχουν αναλογικά στον κίνδυνο και στο ασφάλιστρο. Στη μη αναλογική αντασφάλιση, οι αντασφαλιστές αναλαμβάνουν να καλύψουν πάνω από το ποσό που κρατείται για τον ασφαλιστή, μέχρι του οποίου δεν υπάρχει αξίωση κατά του αντασφαλιστή. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι δεν υπάρχει διπλή ασφάλιση εδώ, ο ασφαλιζόμενος δεν έχει σύμβαση με τους αντασφαλιστές, η συμβατική ευθύνη του ασφαλιστή είναι στον ασφαλισμένο και του αντασφαλιστή στον ασφαλιστή-αντασφαλισμένο (Özlem Gürses, Johanna Hjalmarsson and Richard Pilley, Marine Insurance).

Η ουσία του σύγχρονου P & I Club παραμένει ότι είναι μια ομάδα πλοιοκτητών που συγκεντρώνουν ή μοιράζονται τους κινδύνους τους ενώ μια διαχειρίστρια offshore εταιρική οντότητα, ως επί το πλείστο, αναλαμβάνει τους κινδύνους και πληρώνει τις αποζημιώσεις εκ μέρους του Club.

Κάθε άτομο που έχει συμφέρον σε ένα πλοίο μπορεί να είναι μέλος του οργανισμού, δηλαδή εκτός από πλοιοκτήτες, αφορά και ναυλωτές, διαχειριστές πλοίων τρίτων και συνήθως περιλαμβάνει αρκετές εκατοντάδες μέλη.

Από τα μέλη εκλέγονται οι διευθυντές που συνήθως κατέχουν το αξίωμα για τρία χρόνια. Το Διοικητικό Συμβούλιο συνεδριάζει γενικά τρεις ή τέσσερις φορές το χρόνο με κύριες αρμοδιότητές να καθορίσει τις υποχρεώσεις που πρέπει να καλυφθούν, να αποφασίσει το ύψος των εισφορών και τη χάραξη της πολιτικής εν γένει.

Βασικές προϋποθέσεις για την παροχή κάλυψης, είναι αφενός η πιστοποίηση κλάσης του πλοίου από αποδεκτό νηογνώμονα και αφετέρου να τηρούνται οι υποχρεωτικές διατάξεις των διεθνών συμβάσεων, όπως για παράδειγμα η SOLAS, STCW, Κώδικας ISPS (International Ship and Port Security).

Δεδομένου ότι οι περισσότερες από τις αξιώσεις που καλύπτονται από τα P & I Club είναι απαιτήσεις αστικής ευθύνης, οι κανονισμοί του Club απαιτούν από τα μέλη να επωφελούνται από κάθε διαθέσιμο καθεστώς περιορισμού της ευθύνης.

Όταν ένα μέλος χάνει το δικαίωμα αυτό, δεν στερείται απαραίτητως των δικαιωμάτων του έναντι του οργανισμού, εκτός εάν αποδειχθεί ότι η ζημία προκλήθηκε από την προσωπική πράξη ή παράλειψη του πλοιοκτήτη, διαπραττόμενη με δόλο.

Σήμερα, οι περισσότεροι πλοιοκτήτες εξακολουθούν να καλύπτουν την αστική ευθύνη έναντι τρίτων μέσω των P & I Club, μολονότι είναι δυνατό να ασφαλιστούν μέσω των ασφαλιστών, συνήθως για ένα σταθερό ασφάλιστρο και με γενικά χαμηλότερα όρια κάλυψης.⁷¹

⁷¹ Maritime Law, Marine Insurance, Özlem Gürses, Johanna Hjalmarsson and Richard Pilley, Informa Law from Routledge, 3rd Edition, 2014.

4.2.2 Η Διεθνής Οργάνωση P & I (International Group P & I, IGP&I)

Αντιπροσωπεύει τις συλλογικές απόψεις των 13 οργανισμών-μελών της⁷² και διευκολύνει τις συζητήσεις μεταξύ των Club σε θέματα σχετικού ενδιαφέροντος, όπως οι επιπτώσεις των διεθνών συμβάσεων στις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών.

Παρέχει επίσης εκπροσώπηση των μελών σε διάφορους οργανισμούς, όπως ο IMO, το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο και η Ευρωπαϊκή Ένωση.

Βασική επίσης λειτουργία της Οργάνωσης είναι η διαχείριση της συμφωνίας συγκέντρωσης απαιτήσεων (Pooling Agreement) με την οποία τα μέλη-Club μοιράζονται το κόστος των απαιτήσεων άνω των 10 εκ. \$ έως και τα 7,75 δις \$. Η συμφωνία ορίζει επίσης τι είδους απαιτήσεις μπορούν να συγκεντρωθούν καθώς και ο τύπος με τον οποίο υπολογίζεται η συνεισφορά.⁷³

Σύμφωνα με την τρέχουσα δομή, οι συνεισφορές των μελών στο χαμηλότερο επίπεδο από 10 εκ. έως 45 εκ. \$ εκτιμώνται με τριμερή τύπο, ο οποίος λαμβάνει υπόψη τη χωρητικότητα, το ασφάλιστρο και το ιστορικό των απαιτήσεων κάθε μέλους. Για τις απαιτήσεις που ανήκουν στο ανώτερο επίπεδο από 45 εκ. σε 80 εκ. \$, το 7,5% διατηρείται από το μέλος που φέρνει την απαίτηση και το 92,5% κατανέμεται σε όλους βάσει της χωρητικότητας. Οι αξιώσεις από 80 εκ. έως 100 εκ. \$ είναι απόλυτα κατανεμημένες με βάσει τη χωρητικότητα.

Για απαιτήσεις που υπερβαίνουν το ανώτατο όριο του ομίλου (100 εκ. \$) μέχρι το ποσό των 2,08 δις \$ ανά αξίωση (1 δις \$ για ζημίες πετρελαϊκής ρύπανσης), οργανώνεται κάλυψη μέσω αντασφάλισης που αποτελεί το μεγαλύτερο ενιαίο συμβόλαιο θαλάσσιας αντασφάλισης στην αγορά.

Επίσης μέρος των κινδύνων αντασφαλίζουν στην ασφαλιστική εταιρεία, Hydra Insurance Co. Ltd., που παρέχει συμμετοχή στην συνασφάλιση για εύρος από 30 εκ ως 600 εκ \$. Πρόκειται για εταιρία διαχωρισμένων λογαριασμών που έχει συσταθεί

⁷² <http://www.igpandi.org/article/list-principal-Club>: *American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, Inc, Assuranceforeningen Skuld, Gard P&I (Bermuda) Ltd, The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association, The London Steam-Ship Owners' Mutual Insurance Association Limited, The North of England Protecting & Indemnity Association Limited, The Shipowners' Mutual Protection & Indemnity Association (Luxembourg), The Standard Club Ltd, The Steamship Mutual Underwriting Association (Bermuda) Limited, The Swedish Club, United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, The West of England Ship Owners Mutual Insurance Association (Luxembourg).*

⁷³ <http://www.igpandi.org/group-agreements>

σύμφωνα με τους νόμους των Βερμούδων, όπου κάθε Club είναι ιδιοκτήτης λογαριασμού και είναι υπεύθυνος για το δικό του χαρτοφυλάκιο.⁷⁴

Οποιοσδήποτε απαιτήσεις (εκτός από την πετρελαϊκή ρύπανση) που υπερβαίνουν το διαθέσιμο όριο βάσει του κύριου συμβολαίου αντασφάλισης (overspill), θα καλυφθεί με επιπλέον ποσά που θα πρέπει να καταβάλουν τα μέλη κατά μέγιστο όριο (overspill limit) που ορίζεται ως 2,5% της συνδυασμένης αξίας κάθε πλοίου όπως καθορίζεται στη LLMC του 1976.⁷⁵

Το εν λόγω όριο τέθηκε μετά από μια παρατεταμένη συζήτηση λόγω της αυξανόμενης ανησυχίας ότι οποιαδήποτε υπέρβαση απαιτήσεων πέραν του ορίου αντασφάλισης θα επιβάρυνε με ποσά μη ρεαλιστικά τα Club και συνεπώς τα μέλη τους καθιστώντας την ευθύνη για αυτούς απεριόριστη.⁷⁶

Θεωρητικά, υπάρχει ένα τελικό επίπεδο για απατήσεις εκτός από πετρελαϊκή ρύπανση, της τάξεως περίπου 8 δις \$. Αυτό το εύρος προστατεύεται εν μέρει από την αντασφάλιση (overspill), ωστόσο, ανάλογα με το τελικό μέγεθος της απαίτησης, η πλειοψηφία των κεφαλαίων μπορεί να χρειαστεί να προέλθει από τα μέλη.⁷⁷

Πρόκειται για την ουσία της αμοιβαίας ασφάλισης, αφού κάθε μέλος είναι και ο έσχατος ασφαλιστής.

4.2.3 Ζητήματα νομιμότητας της ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτων

Έχει δοθεί μεγάλη σημασία στη νομιμότητα και την ηθική της ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτων κατά το παρελθόν που επικρατούσε η άποψη ότι μπορεί να προκαλεί ασυνείδητες πράξεις, αλλά οι απόψεις έχουν αλλάξει γενικά και ειδικά όσον αφορά στην αποζημίωση στο πλαίσιο της θαλάσσιας ασφάλισης.

Τον Νοέμβριο του 1999, ο IMO εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις ευθύνες των πλοιοκτητών όσον αφορά στις ναυτικές απαιτήσεις, απαιτώντας να εξασφαλίσουν την κατάλληλη ασφάλιση εναντίων απαιτήσεων τρίτων και να διαθέτουν πιστοποιητικό που εκδίδεται από τον ασφαλιστή. Ομοίως, η οδηγία 2009/20 / ΕΚ της ΕΕ όπως αναφέραμε πιο πάνω, απαιτεί τώρα από κάθε κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εξασφαλίσει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του καθώς και αυτά που φθάνουν στους λιμένες του έχουν σχετική ασφάλιση. Στην

⁷⁴ <http://www.american-Club.com/page/international-group-of-pi-associations>

⁷⁵ <http://www.igpandi.org/reinsurance>

⁷⁶ Maritime Law, Marine Insurance, Özlem Gürses, Johanna Hjalmarsson and Richard Pilley, Informa Law from Routledge, 3rd Edition, 2014

⁷⁷ <http://www.american-Club.com/page/international-group-of-pi-associations>

οδηγία η ασφάλιση ορίζεται ως «ασφάλιση με ή χωρίς ασφαλιστικώς ακάλυπτα ποσά (deductibles), και περιλαμβάνει, για παράδειγμα, ασφάλιση αποζημίωσης του τύπου που παρέχεται σήμερα από την μέλη της διεθνούς ομάδας P & I Club και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης (συμπεριλαμβανομένης της αποδεδειγμένης αυτασφάλισης) και χρηματοοικονομική εγγύηση που προσφέρει παρόμοιους όρους κάλυψης».⁷⁸ Τώρα που πλέον τίθεται ευθέως από το κοινοτικό δίκαιο, δεν υπάρχει αμφιβολία ως προς τη νομιμότητα της κάλυψης αποζημίωσης που παρέχουν τα P & I Club.

Υπάρχουν δύο κύριες μορφές ασφάλισης ευθύνης έναντι τρίτων. Μια μορφή είναι η ασφάλιση «ευθύνης» που υποχρεώνει τον ασφαλιστή να καταβάλει αποζημίωση με την επέλευση του ασφαλιστικού γεγονότος για τις ζημίες που καλύπτονται. Η άλλη μορφή είναι η ασφάλιση «αποζημίωσης» η οποία υποχρεώνει τον ασφαλιστή να αποζημιώσει μόνο στο βαθμό που ο ασφαλισμένος έχει αναλάβει και εκπληρώσει την ευθύνη του. Το καθήκον του ασφαλιστή δεν προκύπτει παρά μόνο όταν ο ασφαλισμένος έχει καταβάλει αποζημίωση στον τρίτο.

Ο τύπος της ασφαλιστικής κάλυψης που παρέχεται από τα P & I Club είναι παραδοσιακά ασφάλιση «αποζημίωσης», αν και η αρχή αυτή έχει προσπεραστεί από διεθνείς συμβάσεις (Civil Liability Conventions (1969,1992), Bunker Convention 2001, HNS Convention 1996, Wreck Removal Convention 2007), υποχρεώνοντας τα Club να εκδώσουν «μπλε κάρτες» που επιβεβαιώνουν ότι τα μέλη τους έχουν ασφαλιστική κάλυψη. Οι συμβάσεις αυτές επιτρέπουν την ευθεία αγωγή κατά του Club, ανεξάρτητα από το αν το μέλος παραβιάζει την κάλυψή του. Η αρχή αποδυναμώνεται περαιτέρω από τη συνήθη πρακτική ορισμένων οργανισμών να πληρώνουν αξιώσεις για σωματικές βλάβες και θάνατο όταν το μέλος είναι αφερέγγυο.⁷⁹

4.2.4 Οι καλυπτόμενοι κίνδυνοι

Κάθε οργανισμός καθορίζει λεπτομερώς τους κινδύνους στους κανονισμούς λειτουργίας του καθώς και εξαιρέσεις, περιορισμούς, όπως ασφαλιστικώς ακάλυπτα ποσά κτλ.

Οι κύριοι κίνδυνοι που καλύπτονται αφορούν κυρίως υποχρεώσεις και έξοδα για:

⁷⁸ *Αρ. 3 (β) Οδηγία 2009/20 ΕΚ*

⁷⁹ P&I Club Law and Practice, Steven J. Hazelwood, David Semark, Lloyd's Shipping Law Library, 4th Edition, 2010.

- Ζημία, ασθένεια και θάνατο πληρώματος, επιβατών ή άλλων προσώπων
- Απώλεια φορτίου ή ζημία
- Ανέλκυση ναυαγίων
- Ρύπανση
- Σύγκρουση
- Ζημία σε σταθερά αντικείμενα (αποβάθρα)
- Πρόστιμα ή διοικητικές κυρώσεις που απορρέουν από τη λειτουργία ή τη διαχείριση πλοίων.⁸⁰

Ο ΜΙΑ 1906 προβλέπει ότι σε περίπτωση ορισμένων κινδύνων και γεγονότων ένας ασφαλιστής δεν θα φέρει καμία ευθύνη για παράδειγμα, για απώλειες που δεν σχετίζονται με τον καλυπτόμενο κίνδυνο, για σκόπιμο παράπτωμα του ασφαλισμένου, ή για την καθυστέρηση. Στους κανονισμούς των P&I Club ενσωματώνονται διατάξεις του ΜΙΑ 1906 σχετικά με τις εξαιρέσεις αλλά έχουν επίσης εκπονήσει εξαιρέσεις ειδικά σχεδιασμένες για δικούς τους σκοπούς.

Γενικά προβλέπεται αποκλεισμός ευθύνης εάν η περιπέτεια είναι παράνομη, επικίνδυνη ή ακατάλληλη.

Η εξαίρεση αυτή που απορρέει από τον ΜΙΑ 1906, αφού επιβάλλει η ασφαλισμένη περιπέτεια να είναι νόμιμη και να διεξαχθεί με νόμιμο τρόπο, επεκτείνεται από τα P&I Club για να αποφύγουν την ευθύνη σε περιπτώσεις όπου η περιπέτεια είναι «ακατάλληλη», για παράδειγμα όταν το πλοίο εμπλέκεται σε λαθρεμπόριο ή άλλη δραστηριότητα που μπορεί να χαρακτηριστεί ως περιττή, επικίνδυνη, ή ανάρμοστη.

Μια σημαντική επίσης εξαίρεση είναι αυτή που αποκλείει τους κινδύνους πολέμου. Τα Club αποκλείουν γενικά την κάλυψη των υποχρεώσεων, των εξόδων που προκύπτουν από πόλεμο, εμφύλιο πόλεμο, εξέγερση, επανάσταση, σύλληψη, κατάσχεση, κράτηση, τορπίλες, βόμβες, ρουκέτες, εκρηκτικά ή παρόμοια όπλα πολέμου, με μόνη πιθανή εξαίρεση σε σχέση με τη σύλληψη, την κατάσχεση για την καταβολή προστίμων. Οι κίνδυνοι αυτοί καλύπτονται με χωριστή ασφάλιση.⁸¹

Τα Club σε ορισμένες περιπτώσεις καλούνται να παράσχουν στα μέλη τους Εγγυητικές επιστολές (Letters of Undertaking). Σκοπός της επιστολής είναι να διασφαλιστεί ότι το πλοίο δεν θα συλληφθεί στον λιμένα από κάποιον πιστωτή ή να επιτρέψει σε πλοίο που έχει ήδη συλληφθεί να αποπλεύσει στις περιπτώσεις που

⁸⁰ <http://www.standard-Club.com>

⁸¹ P&I Club Law and Practice, Steven J. Hazelwood, David Semark, Lloyd's Shipping Law Library, 4th Edition, 2010.

υπάρχει απροθυμία ή αδυναμία να πληρωθεί το υποκείμενο χρέος. Με την επιστολή δέσμευσης, το P & I Club παρέχει την ασφάλεια του χρέους με την υποχρέωση να το διακανονίσει και να παραστεί στο αρμόδιο δικαστήριο. Οι περισσότεροι οργανισμοί P&I καθιστούν σαφές στους κανονισμούς τους ότι δεν έχουν καμία υποχρέωση να παράσχουν την επιστολή, οπότε ως εναλλακτική λύση μπορεί να εκδοθεί τραπεζική εγγύηση, αλλά αυτό είναι πολύ πιο χρονοβόρο και δαπανηρό σε σχέση με την επιστολή των Club, που εκδίδεται πολύ γρήγορα και δωρεάν.⁸²

4.2.5 Διαχείριση των αξιώσεων

Ο μεγαλύτερος αριθμός απαιτήσεων αφορά το φορτίο και εκείνες που απορρέουν από υποχρεώσεις έναντι επιβατών και πληρώματος.

Η μεγάλη πλειοψηφία αυτών διευθετείται με διαπραγμάτευση και χωρίς τη τήρηση οποιασδήποτε νομικής διαδικασίας. Ωστόσο, είναι πιθανό να υπάρξουν και απαιτήσεις που δε μπορούν να διευθετηθούν με φιλικό διακανονισμό και επιλύονται είτε στα δικαστήρια είτε μέσω διαιτησίας με τη νομική υποστήριξη του Club.⁸³

Τα Club είναι σε θέση να αναλάβουν τον έλεγχο όταν προκύψει μια κατάσταση που είναι πιθανό να οδηγήσει σε αξίωση. Ο πλοίαρχος και ο πλοιοκτήτης ενθαρρύνονται, να επικοινωνήσουν με τον οργανισμό για βοήθεια άμεσα. Στα περισσότερα λιμάνια θα μπορούν να έρθουν σε επαφή με τον τοπικό αντιπρόσωπο του οργανισμού, ο οποίος θα παρέχει περαιτέρω υποστήριξη και συμβουλές, καθώς και θα αναλάβει το διορισμό επιθεωρητών και δικηγόρων αν χρειαστεί προκειμένου να προστατευθούν τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη ενώ το Club θα καλύπτει τα έξοδα. Τα Club έχουν αντιπροσώπους στα περισσότερα λιμάνια παγκοσμίως, πολλοί από αυτούς είναι εν γένει εμπορικοί αντιπρόσωποι και μπορεί να έχουν και άλλα ναυτιλιακά συμφέροντα, π.χ. λειτουργούν ως εκτελωνιστές ή πράκτορες πλοίων ή να παρέχουν νομική εκπροσώπηση, θα είναι όμως σε θέση να παρέχουν αξιόλογη στήριξη στον πλοίαρχο και ειδικά στην περίπτωση σύλληψης του πλοίου.

Τα Club ή οι αντιπρόσωποί πάντα παρέχουν συμβουλές και υποστήριξη στα μέλη, δημοσιεύοντας τακτικά υλικό με συμβουλές σχετικά με την ασφαλή και

⁸² Maritime Law, Marine Insurance, Özlem Gürses, Johanna Hjalmarsson and Richard Pilley, Informa Law from Routledge, 3rd Edition, 2014.

⁸³ Επιπρόσθετα της βασικής κάλυψης όλα τα Club παρέχουν κάλυψη “defence” ή FD&D (freight, demurrage and defence), για την ασφάλιση των νομικών εξόδων και αμοιβών για τις απαιτήσεις που δεν καλύπτονται από το P&I. Μπορεί να περιλαμβάνουν διαφωνίες με ναυπηγούς, ναυλωτές, προμηθευτές, ή με το πλήρωμα. Η ασφάλιση που παρέχεται καλύπτει μόνο τα νομικά έξοδα.

αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων. Αυτό μπορεί να περιλαμβάνει τεχνικές συμβουλές για θέματα όπως η μεταφορά ορισμένων προϊόντων, η διατύπωση ρητών για ναύλους και πολύτιμες συμβουλές για την πρόληψη των ζημιών. Ορισμένοι οργανισμοί διεξάγουν επίσης πρόγραμμα επιθεώρησης πλοίων όπου προσφέρονται οδηγίες σχετικά με τη διαχείριση, τη λειτουργία ή την επάνδρωση.

Περιστασιακά, μπορεί να προκύψουν διαφορές μεταξύ του μέλους και του Club σχετικά με τη διεξαγωγή μιας υπόθεσης όπως για παράδειγμα λόγω παραβίασης των κανονισμών του Club (π.χ. μη διατήρηση της κλάσης του πλοίου). Σε τέτοιες περιπτώσεις η ξεχωριστή νομική εκπροσώπηση ενδείκνυται. Αν η διαφορά δεν επιλυθεί από τους διαχειριστές, το μέλος έχει το δικαίωμα να παρουσιάσει την περίπτωση του στα μέλη και τους διευθυντές προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη παραβίασης των κανόνων ή μη και αν πάλι δεν επιλυθεί ικανοποιητικά για το μέλος, να ζητήσει να τεθεί ενώπιον ανεξάρτητων διαιτητών.⁸⁴

Τυπικές προϋποθέσεις κάλυψης της αξίωσης:

1. Αρχικά εφόσον έχουν καταβληθεί οι εισφορές θα γίνει έλεγχος των αποδεικτικών εγγράφων κάλυψης: α) το πιστοποιητικό εισόδου⁸⁵ β) οι κανονισμοί του Club που έχουν εκδοθεί για το έτος κατά το οποίο συνέβη το περιστατικό γ) τυχόν συμφωνηθέντες όροι μεταξύ του Club και του μέλους δ) κανονισμοί λειτουργίας και οργάνωσης του Club.
2. Δεύτερον, θα προσδιοριστεί κατά πόσον τα γεγονότα του περιστατικού εμπίπτουν, εκ πρώτης στο ρητό κείμενο του σχετικού κανόνα που καθορίζει την κάλυψη των κινδύνων, λαμβάνοντας υπόψη και τυχόν επιφυλάξεις.
3. Τρίτον, θα εξεταστεί εάν τα γεγονότα του συμβάντος υποδηλώνουν κάποια από τις εγγυήσεις που αναφέρονται στην κάλυψη ή στον MIA 1906
4. Τέλος, θα ελεγχθεί αν οι περιστάσεις του περιστατικού εμπίπτουν σε οποιαδήποτε από τις εξαιρέσεις που αναφέρονται στους κανόνες του Club.⁸⁶

⁸⁴ Maritime Law, Marine Insurance, Özlem Gürses, Johanna Hjalmarsson and Richard Pilley, Informa Law from Routledge, 3rd Edition, 2014

⁸⁵ Όταν γίνει δεκτή η αίτηση, το πλοίο εγγράφεται επίσημα και εκδίδεται πιστοποιητικό εισόδου, ανάλογο με ασφαλιστήριο (policy). Το πιστοποιητικό δηλώνει ότι ο κάτοχος έχει γίνει δεκτός ως μέλος και έχει εγγραφεί στο μητρώο των μελών και συχνά καθορίζει τους κινδύνους με τους οποίους έχει εισέλθει το πλοίο. Επιπλέον αναφέρει την ώρα και την ημερομηνία της έναρξης της ασφαλιστικής κάλυψης, αλλά δεν αποτελεί ολοκληρωμένη πολιτική και δεν περιλαμβάνει όλους τους όρους εισόδου. Αυτά περιλαμβάνονται στους Κανόνες του Club.

⁸⁶ P&I Club Law and Practice, Steven J. Hazelwood, David Semark, Lloyd's Shipping Law Library, 4th Edition, 2010.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Νέες διατάξεις MLC 2006 για την αποζημίωση και τον επαναπατρισμό και η ενσωμάτωσή τους στη ναυτική ασφάλιση

5.1 Τροποποιητικές διατάξεις

Το 2009, κοινή ομάδα εργασίας ειδικών εμπειρογνομόνων του IMO/ILO οριστικοποίησαν τροποποιήσεις της MLC 2006 σχετικά με την ευθύνη και την αποζημίωση για απαιτήσεις από θάνατο και μακροχρόνια αναπηρία λόγω τραυματισμού, ασθένειας ή κινδύνου αλλά και για εγκατάλειψη ναυτικού. Οι τροπολογίες αυτές υιοθετήθηκαν την 11 Απριλίου 2014, εγκρίθηκαν επισήμως τον Ιούνιο του 2016 και τέθηκαν σε ισχύ την 18 Ιανουαρίου 2017.⁸⁷

5.1.1 Επαναπατρισμός

Α. Στον Κανονισμό για τον επαναπατρισμό (2.5) του Κώδικα προστίθεται Πρότυπο (A2.5.2) για την παροχή χρηματοοικονομικής ασφάλειας ώστε να κατοχυρωθεί ένα ταχύ και αποτελεσματικό οικονομικό σύστημα που θα βοηθά τους ναυτικούς σε περίπτωση εγκατάλειψης.

Εγκατάλειψη θα θεωρείται, όταν κατά παράβαση της Σύμβασης ή της ατομικής σύμβασης εργασίας ο πλοιοκτήτης:

- α) δεν καλύπτει το κόστος του επαναπατρισμού του ναυτικού ή
- β) έχει εγκαταλείψει τον ναυτικό χωρίς την αναγκαία συντήρηση και υποστήριξη ή
- γ) έχει διακόψει μονομερώς τους δεσμούς του με τον ναυτικό συμπεριλαμβανομένης της μη πληρωμής συμβατικών μισθών για περίοδο τουλάχιστον δύο μηνών.

Στην έννοια της «συντήρησης και υποστήριξης» των ναυτικών περιλαμβάνεται επαρκής τροφή, κατάλυμα, πόσιμο νερό, καύσιμα για επιβίωση στο πλοίο και η απαραίτητη ιατρική περίθαλψη.

Κάθε μέλος πρέπει να εξασφαλίζει την τήρηση ενός συστήματος χρηματοοικονομικής ασφάλειας για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Το σύστημα χρηματοοικονομικής ασφάλειας μπορεί να έχει τη μορφή συστήματος κοινωνικής ασφάλισης ή ιδιωτικής ασφάλισης ή εθνικού ταμείου ή άλλων παρόμοιων ρυθμίσεων, και θα προκύπτει μετά από διαβούλευση με τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς.

⁸⁷ http://www.ilo.org/ilc/ILCSessions/103/reports/WCMS_248905/lang--en/index.htm

Το σύστημα ασφαλείας θα πρέπει να παρέχει άμεση πρόσβαση, επαρκή κάλυψη και ταχεία οικονομική βοήθεια σε κάθε εγκαταλελειμμένο ναυτικό.

Κάθε Μέλος θα απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να φέρουν πιστοποιητικό ή άλλο αποδεικτικό στοιχείο ασφάλισης, αντίγραφο του οποίου θα αναρτάται σε εμφανές μέρος του πλοίου. Όταν υπάρχουν περισσότεροι πάροχοι της ασφάλισης, κάθε αντίγραφο θα πρέπει να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου.

Ειδικότερα τα Πιστοποιητικά ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία για τη χρηματοοικονομική ασφάλεια θα πρέπει να περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται στο σχετικό προσάρτημα.⁸⁸ Επιπλέον θα είναι στα Αγγλικά ή θα συνοδεύονται από αγγλική μετάφραση.⁸⁹

Το σύστημα χρηματοοικονομικής ασφάλειας θα πρέπει να παρέχει άμεση βοήθεια στο ναυτικό και να είναι επαρκές ώστε να καλύπτει τα ακόλουθα:

1) οφειλόμενοι μισθοί και λοιπά δικαιούμενα ποσά σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας τους, τη σχετική συλλογική σύμβαση ή το εθνικό δίκαιο του κράτους σημαίας, και μέχρι τέσσερις μήνες για εκκρεμείς μισθούς και λοιπά δικαιούμενα ποσά.

2) όλα τα έξοδα που προκύπτουν εύλογα από τον ναυτικό, συμπεριλαμβανομένου του κόστους επαναπατριsmού.

3) τις βασικές ανάγκες του ναυτικού, όπως επαρκή τρόφιμα, ρούχα, κατάλυμα, πόσιμο νερό, προμήθειες, βασικό καύσιμο για επιβίωση στο πλοίο, απαραίτητη ιατρική φροντίδα όταν χρειάζεται και κάθε άλλο εύλογο κόστος που θα προκύψει από την εγκατάλειψη μέχρι την άφιξη του ναυτικού στο σημείο επαναπατριsmού.

Το κόστος του επαναπατριsmού καλύπτει το ταξίδι με κατάλληλα και ταχεία μέσα, κατά κύριο λόγο αεροπορικώς, και περιλαμβάνει πρόβλεψη για τροφή και διαμονή του ναυτικού από τη στιγμή της αναχώρησης από το πλοίο μέχρι την άφιξή του στο σημείο επαναπατριsmού, την απαραίτητη ιατρική περίθαλψη, και τη μεταφορά των προσωπικών αντικειμένων και κάθε άλλο εύλογο κόστος που απορρέει από την εγκατάλειψη.

⁸⁸ Το πιστοποιητικό ή άλλο αποδεικτικό έγγραφο χρηματοοικονομικής ασφάλειας που απαιτείται βάσει του προτύπου A4.5.2, παράγραφος 7, περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες: α) το όνομα του πλοίου β) τον λιμένα νηολόγησης του πλοίου γ) το σήμα του πλοίου δ) τον αριθμό IMO του πλοίου ε) το όνομα και τη διεύθυνση των φορέων παροχής της ασφάλισης, στ) στοιχεία επικοινωνίας με τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τα αιτήματα επαναπατριsmού των ναυτικών, ζ) το όνομα του πλοιοκτήτη, η) περίοδος ισχύος της χρηματοοικονομικής ασφάλειας και (ι) βεβαίωση από τον φορέα παροχής της ασφάλειας ότι η ασφάλεια πληροί τις απαιτήσεις του προτύπου A2.5.2. (Προσάρτημα A2-I).

⁸⁹ Βλ. Παράρτημα VI. Πιστοποιητικό Ασφάλισης σύμφωνα με το Πρότυπο A2.5.2 (The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Club).

Για την παύση της χρηματοοικονομικής ασφάλειας πριν τη λήξη της περιόδου εγκυρότητας, απαιτείται κοινοποίηση τουλάχιστον 30 ημερών στην αρμόδια αρχή του κράτους μέλους.

Εάν ο πάροχος χρηματοοικονομικής ασφάλειας έχει προβεί σε πληρωμή σε οποιονδήποτε ναυτικό σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις, μέχρι το ποσό που κατέβαλε μπορεί να αποκτήσει με υποκατάσταση, εκχώρηση ή άλλο δικαίωμα ό,τι απολαμβάνει ο ναυτικός.

Οι διατάξεις δεν θίγουν οποιοδήποτε δικαίωμα προσφυγής του ασφαλιστή/παρόχου χρηματοοικονομικής ασφάλειας έναντι τρίτων, επίσης δεν είναι αποκλειστικές και δεν αποκλείουν άλλα δικαιώματα, αξιώσεις ή διορθωτικά μέτρα που ενδέχεται επίσης να είναι διαθέσιμα για την αποζημίωση των εγκαταλελειμμένων ναυτικών. Εθνικοί νόμοι και κανονισμοί μπορεί να προβλέπουν ότι οποιαδήποτε ποσά πληρωτέα βάσει του παρόντος Προτύπου μπορούν να συμψηφιστούν έναντι ποσών που εισπράττονται από άλλες πηγές.

Β. Στο τέλος της κατευθυντήριας γραμμής B2.5, προστίθεται ο ακόλουθος τίτλος και κείμενο: Κατευθυντήρια γραμμή B2.5.3 - Χρηματοοικονομική ασφάλεια.

Σύμφωνα με την κατευθυντήρια γραμμή αυτή, κατά την εφαρμογή της παραγράφου 8 του Προτύπου A2.5.2, ακόμη και αν απαιτείται χρόνος να ελεγχθεί η εγκυρότητα του αιτήματος του ναυτικού αυτό δεν πρέπει να εμποδίζει την άμεση λήψη της ζητούμενης συνδρομής.

Γ. Αντίστοιχα προστίθεται στοιχείο «15. Χρηματοοικονομική ασφάλεια για επαναπατρισμό» στη Δήλωση Συμμόρφωση Ναυτικής Εργασίας, στο Μέρος I και Μέρος II.

5.1.2 Η ευθύνη των πλοιοκτητών

Α. Στον Κανονισμό 4.2 σχετικά με την ευθύνη των πλοιοκτητών, προστίθενται οι παράγραφοι 8-14, στο Πρότυπο A4.2 νυν A4.2.1.

Σύμφωνα με τις νέες διατάξεις, οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί πρέπει να προβλέπουν ότι το σύστημα χρηματοοικονομικής ασφάλειας σχετικά με την αποζημίωση από συμβατικές απαιτήσεις σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας των ναυτικών λόγω εργατικού ατυχήματος, ασθένειας ή κινδύνου, όπως ορίζεται στο εθνικό δίκαιο, την ατομική σύμβαση εργασίας ή τη συλλογική σύμβαση

των ναυτικών,⁹⁰ και που προσδιορίζεται παρακάτω στο Πρότυπο A4.2.2, είναι σε συμφωνία με τις ακόλουθες ελάχιστες απαιτήσεις:

α. η συμβατική αποζημίωση, όπως ορίζεται στη σύμβαση απασχόλησης του ναυτικού και με την επιφύλαξη των λοιπών διατάξεων, καταβάλλεται εξ ολοκλήρου και χωρίς καθυστέρηση.

β. δεν θα πρέπει να υπάρχει καμία πίεση για αποδοχή πληρωμής μικρότερης από τη συμβατική.

γ. σε περιπτώσεις μακροπρόθεσμης αναπηρίας ενός ναυτικού όπου είναι δύσκολο να εκτιμηθεί η πλήρης αποζημίωση, θα πρέπει να προβλέπονται ενδιάμεσες πληρωμές προς τον ναυτικό ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη δυσκολία.

δ. σε συμφωνία με την επιφύλαξη του Κανονισμού ότι δεν τίγονται άλλα ένδικα μέσα που δικαιούται ένας ναυτικός,⁹¹ η πληρωμή που θα λαμβάνει δεν θα τίγεται άλλα νόμιμα δικαιώματα, αλλά μπορεί να συμψηφιστεί από τον πλοιοκτήτη με τυχόν ζημιές που προκύπτουν από οποιονδήποτε άλλο ισχυρισμό του ναυτικού από το ίδιο περιστατικό.

ε. η αξίωση για συμβατική αποζημίωση μπορεί να ασκηθεί απευθείας από τον ενδιαφερόμενο ναυτικό ή από τους συγγενείς του ή από εκπρόσωπο του ή τον καθορισμένο δικαιούχο.

Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί και οι αρμόδιες αρχές λαμβάνουν ενημέρωση, εάν πρόκειται να ακυρωθεί ή να λήξει η χρηματοοικονομική ασφάλεια.

Κάθε Μέλος θα απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να φέρουν πιστοποιητικό ή άλλο αποδεικτικό στοιχείο ασφάλισης, αντίγραφο του οποίου θα αναρτάται σε εμφανές μέρος του πλοίου. Όταν υπάρχουν περισσότεροι πάροχοι της ασφάλισης, κάθε αντίγραφο θα πρέπει να είναι διαθέσιμο επί του πλοίου.

Ειδικότερα τα Πιστοποιητικά ή άλλα αποδεικτικά στοιχεία για τη χρηματοοικονομική ασφάλεια θα πρέπει να περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται στο σχετικό προσάρτημα⁹² και να διατίθενται στην αγγλική.⁹³

⁹⁰ *Standard A4.2.1 (b), MLC 2006*

⁹¹ *Regulation 4.2 par. 2, MLC 2006*

⁹² Το πιστοποιητικό ή άλλο αποδεικτικό έγγραφο χρηματοοικονομικής ασφάλειας που απαιτείται βάσει του προτύπου A4.2.1, παράγραφος 14, περιλαμβάνει τις ακόλουθες πληροφορίες: α) το όνομα του πλοίου β) τον λιμένα νηολόγησης του πλοίου γ) το σήμα του πλοίου δ) τον αριθμό IMO του πλοίου ε) το όνομα και τη διεύθυνση των φορέων παροχής της ασφάλισης, στ) στοιχεία επικοινωνίας με τα πρόσωπα που είναι υπεύθυνα για τα αιτήματα επαναπατρισμού των ναυτικών, ζ) το όνομα του πλοιοκτήτη, η) περίοδος

Για την παύση της χρηματοοικονομικής ασφάλειας πριν τη λήξη της περιόδου εγκυρότητας, απαιτείται κοινοποίηση τουλάχιστον 30 ημερών στην αρμόδια αρχή του Κράτους μέλους από τον πάροχο.

Η χρηματοοικονομική ασφάλεια προβλέπει την πληρωμή όλων των συμβατικών απαιτήσεων που καλύπτονται από αυτή καθόλη τη διάρκεια της περιόδου για την οποία το πιστοποιητικό είναι έγκυρο.

Β. Προστίθεται η ακόλουθη επικεφαλίδα και κείμενο: Πρότυπο A4.2.2 - Επεξεργασία των συμβατικών απαιτήσεων.

Για τους σκοπούς του παρόντος Προτύπου ο όρος «συμβατική αξίωση» σημαίνει κάθε αξίωση που σχετίζεται με το θάνατο ή τη μακροχρόνια αναπηρία του ναυτικού λόγω εργατικού ατυχήματος, ασθένειας ή κινδύνου, όπως ορίζεται στην εθνική νομοθεσία, τη σύμβαση απασχόλησης ή τη συλλογική σύμβαση.

Το σύστημα χρηματοοικονομικής ασφάλειας, όπως προβλέπεται στο πρότυπο A4.2.1, παρ. 1, (β), μπορεί να έχει τη μορφή συστήματος κοινωνικής ασφάλισης ή ιδιωτικής ασφάλισης ή εθνικού ταμείου ή άλλων παρόμοιων ρυθμίσεων, και θα προκύπτει μετά από διαβούλευση με τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς.

Οι εθνικοί νόμοι και ο κανονισμοί πρέπει να προβλέπουν αποτελεσματικές, ταχείες και δίκαιες διαδικασίες για την αντιμετώπιση και αμερόληπτη διευθέτηση των συμβατικών αξιώσεων.

Γ. Κατευθυντήρια γραμμή B4.2.2 - Επεξεργασία των συμβατικών απαιτήσεων :

Οι εθνικοί νόμοι και οι κανονισμοί πρέπει να προβλέπουν ότι για την πληρωμή λόγω μιας συμβατικής αξίωσης μπορεί να χρησιμοποιηθεί το υπόδειγμα απόδειξης παραλαβής και απαλλαγής σύμφωνα με το προσάρτημα B4-I.⁹⁴

ισχύος της χρηματοοικονομικής ασφάλειας και (i) βεβαίωση από τον φορέα παροχής της ασφάλειας ότι η ασφάλεια πληροί τις απαιτήσεις του προτύπου A4.2.1. (Προσάρτημα A4-I).

⁹³ Βλ. Παράρτημα VII. Πιστοποιητικό Ασφάλισης σύμφωνα με το Πρότυπο A4.2.1 παρ.1β (The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Club)

⁹⁴ *Ο κάτωθι υπογεγραμμένος [όνομα του ναυτικού] [όνομα του νόμιμου κληρονόμου του ναυτικού και/ή του εξαρτώμενου προσώπου:] γνωστοποιώ με την παρούσα ότι έλαβα το ποσό των [ποσό και νόμισμα] ως εκπλήρωση της συμβατικής υποχρέωσης του πλοιοκτήτη να καταβάλει αποζημίωση για σωματική βλάβη και/ή θάνατο δυνάμει των όρων και συνθηκών [απασχόλησής μου] [απασχόλησης του ναυτικού] και απαλλάσσω τον πλοιοκτήτη από τις υποχρεώσεις που υπέχει βάσει των εν λόγω όρων και συνθηκών. Η πληρωμή καταβάλλεται χωρίς παραδοχή της ευθύνης όσον αφορά ενδεχόμενες αξιώσεις και γίνεται δεκτή με την επιφύλαξη του νόμιμου [δικαιώματός μου] [δικαιώματος του κληρονόμου του ναυτικού και/ή του εξαρτώμενου προσώπου] για έγερση δικαστικής αξίωσης σε σχέση με αμέλεια, αδικοπραξία, παράβαση νόμιμου καθήκοντος ή άσκηση άλλου διαθέσιμου ένδικου μέσου που απορρέει από το ανωτέρω συμβάν.*

Δ. Αντίστοιχα προστίθεται στοιχείο «16. Χρηματοοικονομική ασφάλεια σχετικά με την ευθύνη των πλοιοκτητών» στη Δήλωση Συμμόρφωση Ναυτικής Εργασίας, στο Μέρος Ι και Μέρος ΙΙ.

5.1.3 Η θέση της ΕΕ

Με την 2014/346/ΕΕ απόφαση του Συμβουλίου της 26ης Μαΐου 2014, η ΕΕ πήρε απόφαση σχετικά με τη θέση που πρέπει να υιοθετηθεί σε σχέση με τις ως άνω τροποποιήσεις, εκτιμώντας ότι μέρη αυτών εμπίπτουν στην αρμοδιότητά της και αφορούν θέματα για τα οποία η Ένωση έχει ρυθμίσει και είναι αλληλένδετα με το υπάρχον κεκτημένο, ιδίως στους τομείς της κοινωνικής πολιτικής και των μεταφορών.

Ειδικότερα, εφόσον οι περισσότερες από τις διατάξεις της σύμβασης αποτέλεσαν αντικείμενο της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ, για την εφαρμογή της οποίας εκδόθηκε η Οδηγία 2009/16/ΕΚ, οι τροποποιήσεις του κώδικα της σύμβασης που εγκρίθηκαν και τίθενται σε ισχύ για όλα τα συμβαλλόμενα μέρη, αποτελούν πράξη φορέα που έχει συσταθεί μέσω διεθνούς συμφωνίας που παράγει έννομα αποτελέσματα και άρα πρέπει να εκδοθεί απόφαση για τον καθορισμό της θέσης της όσον αφορά θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της.

Έτσι ενέκρινε τις τροποποιήσεις του κώδικα της σύμβασης εξουσιοδοτώντας ταυτόχρονα τα κράτη μέλη να ενεργούν από κοινού προς το συμφέρον της κατά την έγκριση των τροποποιήσεων.⁹⁵

5.2 Η αναγκαιότητα των διατάξεων

5.2.1 Προηγούμενο καθεστώς

Η σημαντικότητα των θεμάτων που ρυθμίστηκαν με τις πιο πάνω τροποποιήσεις είχε οδηγήσει την συνέλευση του ΙΜΟ και το Κυβερνητικό Σώμα (Governing body) του ΙΛΟ το Νοέμβριο του 2001, να υιοθετήσουν κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την οικονομική ασφάλεια για την κάλυψη των απαιτήσεων των ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψης, σωματικής βλάβης και θανάτου.

Επρόκειτο για σοβαρά προβλήματα ανθρώπινης και κοινωνικής διάστασης, που δεδομένης της παγκόσμιας φύσης της ναυτιλιακής βιομηχανίας υπήρχε ανάγκη για ειδική προστασία.

⁹⁵ Η Ελλάδα έχει εγκρίνει τις τροποποιήσεις με το ΠΔ 3/2017 (ΦΕΚ Τεύχος Α' 6/24.01.2017)

Οι κατευθυντήριες γραμμές λειτουργούσαν ως κατάλληλο αλλά προσωρινό μέτρο για τη διασφάλιση της οικονομικής ασφάλειας σε περίπτωση εγκατάλειψης των ναυτικών. Οι οδηγίες συνιστούσαν μέτρα προκειμένου να διασφαλιστεί η ύπαρξη επαρκούς συστήματος χρηματοοικονομικής ασφάλειας για τους ναυτικούς σε περίπτωση εγκατάλειψης και περιλάμβαναν συναφείς κατευθυντήριες γραμμές που καθόριζαν τα κύρια χαρακτηριστικά και το πεδίο κάλυψης του συστήματος χρηματοοικονομικής ασφάλειας καθώς και συστάσεις για πιστοποίηση των συστημάτων αυτών.

Ως εγκατάλειψη οριζόταν η διακοπή των δεσμών μεταξύ του πλοιοκτήτη και του ναυτικού που πραγματοποιείται όταν ο πλοιοκτήτης αποτύχει να εκπληρώσει ορισμένες θεμελιώδεις υποχρεώσεις σχετικά με τον έγκαιρο επαναπατρισμό, την πληρωμή των δεδουλευμένων και την κάλυψη των βασικών αναγκών. Εγκατάλειψη υπήρχε όταν ο πλοίαρχος του πλοίου έχει απομείνει χωρίς οικονομικά μέσα σχετικά με τη λειτουργία του πλοίου.

Με τις κατευθυντήριες γραμμές ο ILO, παρότρυνε απλώς τα μέρη να απαιτούν την χρηματοοικονομική ασφάλεια σε περίπτωση εγκατάλειψης των ναυτικών.⁹⁶

Κατά την πέμπτη συνεδρίασή του, η κοινή ομάδα εργασίας εμπειρογνομόνων IMO / ILO για την ευθύνη και την αποζημίωση σχετικά με αξιώσεις για θάνατο, τραυματισμό και εγκατάλειψη ναυτικών που πραγματοποιήθηκε από τις 12 έως τις 14 Ιανουαρίου 2004, εξέφρασε την ανάγκη δημιουργίας μιας βάσης δεδομένων για τις περιπτώσεις εγκατάλειψης σε ξένα λιμάνια, ένα φαινόμενο που αναπτύχθηκε ταχέως τα τελευταία χρόνια και είναι συχνά αποτέλεσμα της πτώχευσης των πλοιοκτητών. Οι εγκαταλελειμμένοι ναυτικοί παραμένουν επί του πλοίου χωρίς αμοιβή, συνήθως για αρκετούς μήνες, και χωρίς τρόφιμα και νερό, ιατρική περίθαλψη ή τα μέσα για να επιστρέψουν στην πατρίδα τους.

Η βάση δεδομένων σχετικά με τα περιστατικά εγκατάλειψης των ναυτικών περιλαμβάνει έναν τακτικά ενημερωμένο κατάλογο πλοίων που έχουν αναφερθεί στον ILO ως εγκαταλελειμμένα σε διάφορα λιμάνια του κόσμου από σχετικές οργανώσεις. Περιλαμβάνει συγκεκριμένα πληροφορίες σχετικά με τους εγκαταλελειμμένους ναυτικούς και την τρέχουσα κατάσταση τους.

⁹⁶ (Resolution A.930 (22) Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers, 29 November 2001).

Μέχρι τον Μάρτιο 2014 η βάση αριθμούσε πάνω από 170 εγκαταλελειμμένα εμπορικά πλοία, ορισμένα από το 2006, ενώ πολλές περιπτώσεις παρέμεναν ανεπίλυτες.⁹⁷

Περαιτέρω οι οδηγίες που εκδόθηκαν σχετικά με τις αξιώσεις για σωματικές βλάβες ή θάνατο ναυτικών επισήμαιναν την ανάγκη σύστασης ελάχιστων διεθνών προτύπων για τις ευθύνες των πλοιοκτητών όσον αφορά στις συμβατικές απαιτήσεις σε τέτοιες περιπτώσεις. Εξέφραζαν την ανησυχία ότι εάν οι πλοιοκτήτες δεν έχουν αποτελεσματική ασφαλιστική κάλυψη ή άλλης μορφής χρηματοοικονομική ασφάλεια, οι ναυτικοί είναι απίθανο να λάβουν πλήρη και άμεση αποζημίωση. Επιπλέον ανέφεραν ότι η θέσπιση αποτελεσματικών ρυθμίσεων για την καταβολή αποζημίωσης αποτελεί μέρος της ευθύνης των πλοιοκτητών για την παροχή ασφαλών και αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας.

Στην εν λόγω απόφαση περιλαμβάνονταν οι σχετικές κατευθυντήριες γραμμές ως μέτρα εφαρμογής, συμπεριλαμβανομένης της πιστοποίησης και της απόδειξης παραλαβής και αποδέσμευσης για αξιώσεις.⁹⁸

5.2.2 Περιστατικά εγκατάλειψης

Η ανάγκη για χρηματοδοτική κάλυψη σε περιπτώσεις εγκατάλειψης ήταν έντονη, αφού έχει καταγραφεί πλήθος περιπτώσεων, όπου οργανώσεις όπως η ITF⁹⁹ και οι αρμόδιες αρχές κρατών σημαίας και λιμένα, υποχρεώθηκαν να αναλάβουν τον επαναπατρισμό και την πληρωμή δεδουλευμένων σε ναυτικούς που είχαν εγκαταλειφθεί από τους πλοιοκτήτες μάλιστα για μήνες.

Περιστατικά εγκατάλειψης όπως αυτό των τριών πλοίων της εταιρείας TMT, που μάλιστα συνέβησαν ταυτόχρονα, οδήγησαν την ειδική τριμερή επιτροπή του ILO να αναθεωρήσει τη Σύμβαση και να προωθήσει βελτιώσεις, προκειμένου η Σύμβαση να είναι ολοκληρωμένη και επαρκής στην προστασία που θέλει να παρέχει.

⁹⁷ http://www.ilo.org/dyn/seafarers/seafarersbrowse.list?p_lang=en&p_sortby=ABANDONMENT

⁹⁸ (Resolution A.931 (22) Guidelines on provision of financial security in case of abandonment of seafarers, 29 November 2001).

⁹⁹ <http://www.itfseafarers.org/about.cfm>: Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ITF) είναι μια διεθνής συνδικαλιστική ομοσπονδία συνδικάτων εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών με έδρα στο Λονδίνο. Οποιαδήποτε ανεξάρτητη συνδικαλιστική οργάνωση με μέλη της βιομηχανίας μεταφορών είναι επιλέξιμη για ένταξη στο ITF. Περίπου 700 συνδικάτα που αντιπροσωπεύουν πάνω από 4,5 εκατομμύρια εργαζόμενους σε μεταφορές από 150 περίπου χώρες είναι μέλη του ITF και αποτελεί μια από τις παγκόσμιες ομοσπονδίες που συνεργάζονται με τη Διεθνή Συνομοσπονδία Συνδικάτων (ITUC).

Συγκριμένα τα τρία πλοία της εταιρίας, ήτοι του MV A Ladybug, MV B Ladybug, MV D Ladybug, θεωρήθηκαν ως εγκαταλελειμμένα μεταξύ Μαρτίου και Ιουλίου 2013 από την πλοιοκτήτρια εταιρία με 22 άτομα πλήρωμα έκαστο.

Στην περίπτωση του MV B Ladybug οι εγκαταλελειμμένοι ναυτικοί, μέλη του πληρώματος του επαναπατρίστηκαν και επέστρεψαν στις Φιλιππίνες, αφού πέρασαν σχεδόν ένα χρόνο στα ύδατα της Μάλτας. Το πλοίο είχε εισέλθει στα ύδατα της Μάλτας στις 29 Σεπτεμβρίου 2013 και τέθηκε υπό κράτηση. Οι μισθοί δεν είχαν καταβληθεί στο πλήρωμα από τον Μάιο του 2013 και ο πλοιοκτήτης αρνούταν τον επαναπατρισμό από Ιούλιο του 2013 λόγω έλλειψης πόρων. Το πλοίο που έφερε τη σημαία του Παναμά, είχε αφεθεί στην τύχη του από τον Οκτώβριο του 2013 και για οκτώ μήνες μετά την πτώχευση του πλοιοκτήτη παρέμενε χωρίς προμήθειες, συμπεριλαμβανομένων των τροφίμων και του νερού. Η δοκιμασία των ναυτικών έλαβε τέλος στις 17 Απριλίου όταν εγκατέλειψαν το πλοίο βάσει απόφασης του δικαστηρίου της Μάλτας που ενέκρινε την πώληση και των τριών πλοίων σε νέους ιδιοκτήτες. Για οκτώ μήνες, η Πρεσβεία των Φιλιππίνων στη Ρώμη είχε ενεργή δράση συντονισμού για να βοηθήσει τους 20 Φιλιππινέζους ναυτικούς μαζί με το Υπουργείο Εξωτερικών και το Υπουργείο Εργασίας στη Μανίλα αλλά και με εκπροσώπους της ITF.

Η απόφαση του δικαστηρίου της Μάλτας διέταξε επίσης τους ιδιοκτήτες να καταβάλουν στους ναυτικούς πάνω από 200.000 ευρώ σε μισθούς και να καλύψουν τα έξοδα επαναπατρισμού τους.¹⁰⁰

Το MV A Ladybug συνελήφθη στις 13 Αυγούστου 2013 στην Μάλτα, και το τελευταίο μέλος του πληρώματος πληρώθηκε και επαναπατρίστηκε τον Φεβρουάριο του 2014, ενώ τα χρωστούμενα δεδουλευμένα ανέρχονταν στα 293.000 \$.

Το MV D Ladybug συνελήφθη από την ITF στις 03/03/14 στην Μάλτα αλλά και από τους ενυπόθηκους δανειστές του, με ανεξόφλητους μισθούς να ανέρχονται στο ποσό 148.000 \$.

Αλλά και πιο πρόσφατα 17 μέλη του πληρώματος του πλοίου Sea Honest (2 Τούρκοι και 15 Ινδοί), εγκαταλείφθηκαν χωρίς να καταβληθούν οι μισθοί τους στην Αλγερία τον Ιούλιο του 2016, και επέστρεψαν τελικά στο σπίτι τους μετά από 7 μήνες, και μετά την καταβολή των εξόδων και των δεδουλευμένων από την ITF, συνολικού ποσού 151,823\$. Χωρίς τη βοήθεια των συνδικάτων της Αλγερίας, τη λιμενική αρχή

¹⁰⁰ <http://worldmaritimeneews.com/archives/122328/abandoned-filipino-sailors-from-mv-b-ladybug-finally-home/>

του λιμένα στο Αλγέρι και των πρεσβειών της Ινδίας και της Τουρκίας και της ITF αυτοί οι άνδρες θα είχαν λιμοκτονήσει. Το πλήρωμα απέστειλε επείγοντες εκκλήσεις και βρισκόταν σε πραγματική απελπισία, ενώ οι πλοιοκτήτρια εταιρεία τουρκικών συμφερόντων, αδιαφορούσε. Σε επιστολή προς την Ναυτική Αρχή του Παναμά και τον πλοιοκτήτη, ο επιθεωρητής της ITF ζητούσε ένα γρήγορο και ολοκληρωμένο σχέδιο για την επίλυση της κατάστασης, όχι μόνο από νομικό ή κανονιστικό καθεστώς, αλλά από ανθρώπινη οπτική.^{101,102}

Στη βάση έχουν καταγραφεί από τον Απρίλιο 2014 έως τον Ιούλιο του 2017, 73 περιστατικά με μόνο 27 να έχουν οριστικά επιλυθεί.

5.3 Οι προκλήσεις για τα P&I Club

Στο αρχικό κείμενο της MLC 2006 δεν προβλεπόταν το είδος της χρηματοοικονομικής ασφάλειας που απαιτούσε ο Κανονισμός 2.5 ούτε υποχρέωση για τους οι πλοιοκτήτες να παράσχουν σχετικό πιστοποιητικό, επίσης δεν παρεχόταν δικαίωμα απευθείας αγωγής κατά των ασφαλιστών. Η ευθύνη για τραυματισμό, αναπηρία, ασθένεια, θάνατο καθώς και ορισμένες περιπτώσεις επαναπατρισμού, αποτελούσαν κινδύνους που ενσωματώνονταν στην βασική κάλυψη. Με τα πρότυπα και τις κατευθυντήριες γραμμές του Κανονισμού 2.5 όμως εισήχθησαν και πρόσθετες υποχρεώσεις για τις οποίες οι πλοιοκτήτες μέχρι τότε δεν ήταν υποχρεωμένοι να έχουν κάλυψη και ως εκ τούτου αυτές είχαν αποκλειστεί από τα Club.

Η IGP&I συμφώνησε στην εισαγωγή νέων κανόνων που θα ισχύουν από το έτος 2013/14 και θα εξασφαλίζουν την επέκταση της κάλυψης στα έξοδα επαναπατρισμού στις περιπτώσεις που προβλέπονται στην MLC 2006, συμπεριλαμβανομένου αυτής όπου το μέλος- πλοιοκτήτης έχει καταστεί αφερέγγυος. Η απόδειξη της κάλυψης αυτής θα επιτυγχάνεται με το Πιστοποιητικό Εισόδου.¹⁰³

Μετά την έγκριση των τροποποιήσεων τον Ιούνιο 2014 σχετικά με την αυστηρότερη ευθύνη για την εγκατάλειψη ναυτικού και τη χρηματοοικονομική ασφάλεια, έγινε σαφές ότι οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να αποδείξουν ότι είναι επαρκώς ασφαλισμένοι. Τέθηκε λοιπόν το ερώτημα για το αν η κάλυψη αυτή θα παρασχεθεί από τα P&I Club, όπως ήταν και το γενικώς επιθυμητό. Ωστόσο, η πιο αμφισβητήσιμη απαίτηση και

¹⁰¹<http://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2017/march/justice-at-last-for-crew-abandoned-in-algeria>

¹⁰²<http://londonbulletin.co.uk/turkish-vera-shipping-abandoned-mv-sea-honest-and-crew-in-algeria-p3561-253.htm>

¹⁰³ IGPI Annual Review 2012-13

εκείνη που έθετε τη μεγαλύτερη πρόκληση για τους πλοιοκτήτες και τα Club είναι σε σχέση με τις αμοιβές πληρώματος (μέχρι τέσσερις μήνες κατ'ανώτατο όριο) την οποία θα αναλάβει ο πάροχος ασφάλειας. Η ασφάλιση των μη καταβληθέντων μισθών μετά την εγκατάλειψη εκφεύγει της παραδοσιακής έννοιας περί αστικής ευθύνης ή κινδύνου και τα ποσά που εμπλέκονται (ιδίως εάν πρόκειται για μεγάλο κρουαζιερόπλοιο για παράδειγμα) μπορεί να είναι σημαντικά. Θα πρόκειται για μεταβίβαση ευθύνης που θίγει της αρχές της ασφάλισης, πέρα από τα πρακτικά ζητήματα που προκύπτουν όπως το όριο κάλυψης και συμφωνία συγκέντρωσης απαιτήσεων (Pooling Agreement).

Η ευθύνη για συμβατικές υποχρεώσεις λόγω θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας και οι διατάξεις περί καταβολής της συμβατικής αποζημίωσης, πλήρης και χωρίς καθυστέρηση αλλά και πρόβλεψη για ενδιάμεσες πληρωμές, λόγω του ότι ενέπιπταν σε μεγάλο βαθμό στο πεδίο εφαρμογής της υφιστάμενης κάλυψης P & I αποτελούσαν μικρότερη πρόκληση.¹⁰⁴

Από την 18 Ιανουαρίου 2017, οπότε και οι τροποποιήσεις της MLC 2006 έχουν ισχύ, τα P & I Club εκδίδουν τα πιστοποιητικά ασφάλισης στο όνομα του εγγεγραμμένου ιδιοκτήτη. Αυτό έχει γίνει αποδεκτό από την πλειοψηφία των συμβαλλόμενων μερών της MLC 2006, εν μέρει επειδή αναγνωρίζουν ότι ο εγγεγραμμένος ιδιοκτήτης θα θεωρείται πάντα πλοιοκτήτης σύμφωνα τον ορισμό της MLC 2006, και εν μέρει επειδή το συμβαλλόμενο μέρος που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας ενδέχεται να μη μπορεί να είναι ασφαλισμένο σύμφωνα με την ασφάλιση P & I.

Σύμφωνα με την κατεύθυνση που έδωσε ο IG, το κόστος για μη καταβαλλόμενους μισθούς και έξοδα επαναπατρισμού θα καλύπτεται από ειδική συμφωνία αντασφάλισης για την ρήτρα επέκτασης MLC. Αυτός ο κίνδυνος είναι νέος στην αγορά της θαλάσσιας αντασφάλισης και επί του παρόντος η παραγωγική ικανότητα είναι χαμηλότερη για τους κινδύνους εγκατάλειψης και οφειλόμενων μισθών σε σχέση με τους παραδοσιακούς θαλάσσιους κινδύνους. Ωστόσο, λόγω της ευελιξίας των Club και των αντασφαλιστών τους, οργανώθηκε συλλογικά αντασφαλιστική κάλυψη με έκθεση της τάξεως των 200 εκ. \$ ανά στόλο.

Ωστόσο, η χρηματοοικονομική εγγύηση που απαιτείται βάσει του Κανονισμού 2.5 (εγκατάλειψη του ναυτικού) είναι διαφορετική. Περιλαμβάνει ουσιώδεις υποχρεώσεις

¹⁰⁴ IGPI Annual Review 2014-15

για τον επαναπατρισμό του πληρώματος, όπως η διατροφή, η διαμονή και η ιατρική περίθαλψη και έως τέσσερις μήνες πληρωτέους συμβατικούς μισθούς και άλλων δικαιούμενων σε περίπτωση εγκατάλειψης και περιλαμβάνει την εγκατάλειψη που προκύπτει από την οικονομική αδυναμία του πλοιοκτήτη. Η παροχή κάλυψης για τους κινδύνους αυτούς είναι εκτός του IG και του προγράμματος αντασφάλισης και κάθε Club θα πρέπει να σκεφτεί δημιουργικά για να δώσει λύση.

Η διαφορετικότητα στη νομοθεσία των κρατών που συμμετέχουν στην MLC, είναι μια άλλη πρόκληση στο πλαίσιο της ενιαίας εφαρμογής της νέας χρηματοοικονομικής ασφάλειας και των διατάξεων για την πιστοποίηση.

Επιπλέον δεδομένου του ότι τα μέλη της MLC 2006 υποχρεούνται να εξασφαλίζουν ότι τόσο τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους αλλά και αυτά που εισέρχονται στους λιμένες τους φέρουν την κατάλληλη πιστοποίηση συμμόρφωσης με τα πρότυπα της Σύμβασης, σύμφωνα με τον κανόνα της μη ευνοϊκής μεταχείρισης, η IG προτείνει ως τη μόνη ουσιαστική λύση την ενιαία κάλυψη χρηματοοικονομικής ασφάλισης για όλα τα πλοία. Έτσι θα ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος της κράτησης πλοίου που φέρει τη σημαία μη συμβαλλόμενου μέλους λόγω μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις ασφάλισης.

Για την ομοιομορφία των πιστοποιητικών, που είναι απαραίτητη για την αποτελεσματικότητα των νέων κανονισμών, τα Club ανέλαβαν την πρωτοβουλία εισάγοντας τη διατύπωση των πιστοποιητικών, μετά από διαβούλευση με μια ομάδα κυβερνητικών εκπροσώπων κρατών μελών της MLC 2006.¹⁰⁵

5.3.1 Ρήτρα επέκτασης MLC 2006

Σύμφωνα με τη ρήτρα επέκτασης αυτή, θα αναφέρεται ότι το Club απαλλάσσει και καταβάλλει για λογαριασμό του Μέλους σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 όπως τροποποιήθηκε (MLC 2006) ή της εθνικής νομοθεσίας συμβαλλόμενου κράτους που εφαρμόζει την MLC 2006:

A) Υποχρεώσεις όσον αφορά στους ανεξόφλητους μισθούς και τον επαναπατρισμό του ναυτικού μαζί με τα σχετικά κόστη και έξοδα, σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.5, Πρότυπο A2.5 και την Κατευθυντήρια Γραμμή B2.5 και

¹⁰⁵ IGPI Annual Review 2016-17

B) Υποχρεώσεις αποζημίωσης ναυτικού λόγω θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας σύμφωνα με τον Κανονισμό 4.2, το Πρότυπο A4.2.1 και την Κατευθυντήρια Γραμμή B4.2.

Το Μέλος θα επιστρέφει πλήρως στο Club τα ποσά που καταβλήθηκαν, εκτός εάν η απαίτηση αυτή αφορά απαιτήσεις, κόστη και έξοδα που μπορούν να εισπραχθούν σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Club.

Δεν πραγματοποιείται καμία πληρωμή εάν και στο βαθμό που οι απαιτήσεις, τα κόστη ή τα έξοδα είναι ανακτήσιμα στο πλαίσιο οποιουδήποτε συστήματος κοινωνικής ασφάλισης ή κεφαλαίου, χωριστή ασφάλιση ή οποιαδήποτε άλλη παρόμοια ρύθμιση.

Το Club δεν απαλλάσσει ή δεν καταβάλλει οποιεσδήποτε απαιτήσεις, κόστη ή έξοδα, ανεξάρτητα από το αν υπήρξε οποιαδήποτε αμέλεια εκ μέρους του Μέλους ή των υπαλλήλων ή αντιπροσώπων του, όταν προκλήθηκαν άμεσα ή έμμεσα ή προέκυψαν από :

1. Οποιοδήποτε χημικό, βιολογικό, βιοχημικό ή ηλεκτρομαγνητικό όπλο
2. Χρήση, ως μέσου πρόκλησης βλάβης, οποιουδήποτε υπολογιστή, προγράμματος λογισμικού υπολογιστή, ιό υπολογιστή ή οποιαδήποτε άλλη διαδικασία ή ηλεκτρονικό σύστημα.

Η «Επέκταση» μπορεί να ακυρωθεί σε σχέση με τους Κινδύνους Πολέμου από το Club με ειδοποίηση 30 ημερών προς το Μέλος (η ακύρωση αυτή αρχίζει να ισχύει μετά τη λήξη των 30 ημερών από τα μεσάνυχτα της ημέρας κατά την οποία εκδίδεται ειδοποίηση ακύρωσης).

Ανεξάρτητα εάν έχει δοθεί ειδοποίηση ακύρωσης η «Επέκταση» τερματίζεται αυτόματα εάν ξεσπάσει πόλεμος μεταξύ των χωρών Ηνωμένο Βασίλειο, Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, Γαλλία, Ρωσική Ομοσπονδία, Λαϊκή Δημοκρατία της Κίνας, για κάθε πλοίο για το οποίο χορηγείται κάλυψη, που θα επιταχθεί.

Από την «Επέκταση» θα εξαιρούνται η απώλεια, η ζημία, οι απαιτήσεις ή τα έξοδα που προκύπτουν έναν τέτοιο πόλεμο ή έχουν επιταχθεί.

Η «Επέκταση» θα υπόκειται στις σχετικές διατάξεις για κυρώσεις και τις γενικές διατάξεις αποκλεισμού.

Με την επιφύλαξη της παραγράφου για τους Κινδύνους Πολέμου, η κάλυψη στο πλαίσιο της «Επέκτασης» παύει 30 ημέρες μετά την ειδοποίηση τερματισμού

σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.5, το Πρότυπο A2.5.2.11 ή τον Κανονισμό 4.2, Πρότυπο A4.2.1.12.¹⁰⁶

5.5 Το δικαίωμα της απευθείας προσφυγής κατά του παρόχου της ασφάλισης

Όπως και σε πολυάριθμες διεθνείς συμβάσεις, όπως για ζημιές από πετρελαϊκή ρύπανση, τη μεταφορά επικίνδυνων και επιβλαβών ουσιών, τη θαλάσσια μεταφορά επιβατών αλλά και την Οδηγία 2009/20/EK, οι νέες διατάξεις της MLC 2006 εισάγουν υποχρεωτική ασφάλιση με ταυτόχρονο δικαίωμα απευθείας προσφυγής κατά του ασφαλιστή.

Πρόκειται για εξαίρεση από το αγγλικό κοινό δίκαιο, σύμφωνα με το οποίο, αυτός που υφίσταται τη ζημία δεν είναι συμβαλλόμενο μέρος ώστε να υπόκειται στη σύμβαση ασφάλισης και άρα δεν έχει δικαιώματα έναντι των ασφαλιστών. Ακόμα και σε περίπτωση πτώχευσης, οι πρόσοδοι της ασφάλισης αποτελούν μέρος των γενικών περιουσιακών στοιχείων του ασφαλισμένου, έτσι ο ζημιωθείς θα καθίσταται απλός πιστωτής.

Επιπλέον ακρογωνιαίος λίθος της ασφάλισης αποζημίωσης, είναι ο κανόνας “pay to be paid”, δηλαδή, ένα μέλος πρέπει πρώτα να διακανονίσει την απαίτηση εναντίον του πριν αποζημιωθεί από το Club. Κανόνας που δημιούργησε δυσκολίες σε σχέση με το νόμο, Third Parties (Rights Against Insurers) Act 1930 που εισήγαγε ένα γενικό σύστημα της νόμιμης υποκατάστασης, βασιζόμενος στην νέα φιλοσοφία ότι τα έσοδα από την ασφάλιση πρέπει να θεωρούνται ότι προορίζονται προς όφελος του ζημιωθέντος και όχι για την προστασία του ασφαλισμένου.

Η δυσκολία σε σχέση με τον ανωτέρω νόμο, προέκυψε επειδή, σύμφωνα με τους Κανόνες του το Club δεν φέρει καμία ευθύνη να αποζημιώσει ένα μέλος έως ότου καταβάλει στον τρίτο. Όταν το μέλος είναι αφερέγγυο ή έχει πτωχεύσει και δε μπορεί να πληρώσει τον τρίτο ενάγοντα, δεν υπάρχει και δικαίωμα κατά του Club. Τα περισσότερα P&I Club, σύμφωνα με τους κανόνες που διέπουν την άσκηση και την ακύρωση της ασφάλισης προβλέπουν ότι ένα μέλος παύει να είναι ασφαλισμένο από την επέλευση της αφερεγγυότητάς του, ή αν είναι εταιρεία, κατά την εκκαθάρισή της. Ο νόμος έχει πλέον αντικατασταθεί από τον Third Parties (Rights Against Insurers) Act 2010, που επιβεβαιώνει σε μεγάλο βαθμό την τρέχουσα θέση των P&I, δηλαδή

¹⁰⁶ Maritime Labour Convention 2006 as amended (MLC), The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Club, Circular 7 October 2016

ότι ο κανόνας “pay to be paid” είναι έγκυρος όταν πρόκειται για απαιτήσεις λόγω θανάτου ή τραυματισμού.

Οι τροποποιήσεις στην MLC 2006 λοιπόν, αποτελούν μια νέα εξαίρεση σε αυτόν τον κανόνα προβλέποντας ότι το σύστημα χρηματοοικονομικής ασφάλειας για εγκαταλελειμμένους ναυτικούς παρέχει στους ναυτικούς «άμεση πρόσβαση» σε «επαρκή κάλυψη και ταχεία χρηματοδοτική βοήθεια» και ότι το σύστημα χρηματοοικονομικής εγγύησης για συμβατικές απαιτήσεις πρέπει να διασφαλίζει ότι η απαίτηση αποζημίωσης μπορεί να ασκηθεί απευθείας από τον ενδιαφερόμενο ναυτικό ή τους συγγενείς του ή από εκπρόσωπο του ναυτικού ή του ορισθέντος δικαιούχου, κατά του ασφαλιστή για τέτοιους τύπους απαιτήσεων (P & I ή άλλους φορείς ασφάλισης).¹⁰⁷

5.6 Έλεγχος εφαρμογής από τα κράτη μέλη

Δεδομένης της πρόσφατης επιβολής των τροποποιητικών διατάξεων μένει να εξεταστεί ο τρόπος ελέγχου της συμμόρφωσης με αυτές από τα κράτη μέλη καθώς και σε ποιά επίπεδα και στάδια.

Μέχρι στιγμής, οι Φιλιππίνες, ως χώρα με σημαντικό ναυτικό ενδιαφέρον, έχει ήδη προβεί σε ρυθμίσεις για τους ναυτικούς της και συγκεκριμένα έχει επιβάλλει σε όλα τα πρακτορεία ευρέσεως εργασίας, προκειμένου να συνεχίσουν να απασχολούν ναυτικούς, να προσκομίσουν στην ΡΟΕΑ αντίγραφο των πιστοποιητικών χρηματοοικονομικής ασφάλισης.¹⁰⁸

¹⁰⁷ P&I Club Law and Practice, Steven J. Hazelwood, David Semark, Lloyd's Shipping Law Library, 4th Edition, 2010.

¹⁰⁸ ΡΟΕΑ Memorandum 7/2017: Compliance with Amendments to the Code implementing Regulations 2.5 and 4.2 and appendices of the Maritime Convention, 2006 on Financial Security for Foreign Flag Ships

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η νέα σύμβαση για τη ναυτική εργασία (MLC 2006) αποσκοπούσε να καθιερώσει τον Χάρτη δικαιωμάτων του ναυτικού ρυθμίζοντας συνολικά τα θέματα που αφορούν στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών μέσω της ενοποίησης, επικαιροποίησης και παγκοσμιοποίησης των ναυτικών προτύπων εργασίας. Η νέα Σύμβαση φέρνει στο προσκήνιο εργατικά δικαιώματα στο ίδιο επίπεδο με αυτά που καθιερώνονται από τις αναγνωρισμένες διεθνείς συμβάσεις για την ασφάλεια και το θαλάσσιο περιβάλλον.

Λόγω της καθολικότητας της αποδοχής της αλλά και της επιβολής της που επιτυγχάνεται μέσω της εφαρμογής των κανόνων και προτύπων, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου και την εθνικότητα του ναυτικού, σε όλα τα είδη πλοίων συμπεριλαμβανομένων των πλοίων αναψυχής, αποτελεί πλέον το σημαντικότερο συνεκτικό νομοθετικό μέσο για την προστασία της ναυτικής εργασίας. Οι ρυθμίσεις της κοινές για όλους τους εμπλεκόμενους, επιβάλλουν ίσους όρους στην αγορά όχι μόνο οικονομικά αλλά και νομικά, ξεπερνώντας ζητήματα εφαρμογής δικαίου.

Επιπλέον για πρώτη φορά αντιμετωπίζονται επί της ουσίας επίκαιρα ζητήματα ανθρωπιστικού ενδιαφέροντος που επιζητούσαν νομική ρύθμιση όπως η κοινωνική ασφάλιση, η αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος και ασθένειας, ο επαναπατρισμός, ιδίως σε περιπτώσεις εγκατάλειψης, καθώς και τίθεται θέμα για την οικονομική εξασφάλισή τους. Στόχος των ρυθμίσεων να επαναπροσδιοριστεί η ευθύνη των πλοιοκτητών αλλά και των κρατών μελών, ώστε να διασφαλιστεί οικονομικά ο ναυτικός και να τύχει αντίστοιχης προστασίας και προνομίων με τους εργαζόμενους στην ξηρά.

Ειδικότερα με τις τελευταίες καινοτόμες ρυθμίσεις, περί υποχρεωτικής ασφάλισης για συμβατικές υποχρεώσεις, η MLC 2006 αναγάγει το θέμα της ασφάλισης των ναυτικών σε πρωταρχικής σημασίας θέμα και θέτει νέα ζητήματα στην ασφαλιστική αγορά. Θεσπίζονται πλέον δεσμευτικοί, διεθνούς δικαίου κανόνες για τα θέματα αυτά που δεν καλύπτονταν πλήρως στο αρχικό κείμενο αλλά είναι πολύ σημαντικά για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, έτσι ώστε οι εμπλεκόμενοι στην ασφάλιση να αναγκαστούν να προσαρμοστούν και να αναλάβουν πρόσθετες υποχρεώσεις.

Για πρώτη φορά η ασφαλιστική αγορά πρέπει να προσαρμοστεί σε δεδομένα που εκφεύγουν της παραδοσιακής ασφαλιστικής κάλυψης, και ο μεγαλύτερος προβληματισμός αφορά στα P&I Club, που καλούνται πρώτα να καλύψουν τους

πλοιοκτήτες μέσω της αμοιβαίας ασφάλισης, ως παραδοσιακοί αλλά και αποτελεσματικοί πάροχοι.

Ενώ η επιτυχία της Σύμβασης είναι εμφανής, δεδομένου ότι οι διατάξεις είναι πρόσφατες, μένει να αποδειχθεί στην πράξη η αποτελεσματικότητά της και ο ρόλος που θα διαδραματίσει στην επίλυση των προσωπικών ζημιών, καθώς θέτει μεταξύ άλλων νέα πρότυπα, φέρνει νέους παράγοντες στην αγωγή και σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό επηρεάζει τη διαδικασία απόδειξης και την ευθύνη. Ο βαθμός στον οποίο οι εν λόγω διεθνείς αλλαγές θα είναι προς όφελος των αιτούντων θα εξεταστεί ενώπιον των αρμόδιων δικαστηρίων σε εθνικό επίπεδο αλλά και από την πρακτική των ασφαλιστικών παρόχων.

Ειδικότερα θα πρέπει να εξεταστεί η πρακτική των P&I Club και κατά πόσο τα πιστοποιητικά χρηματοοικονομικής ασφάλειας που θα παρέχουν ανταποκρίνονται στη φιλοσοφία της Σύμβασης για παροχή πραγματικής κάλυψης που τα δεσμεύουν πρωταρχικά. Δηλαδή, κατά πόσο το σύστημα καταβολών στους δικαιούχους θα είναι ταχύ και άμεσο, δεδομένου ότι δεν υπάρχει νομική σχέση μεταξύ αυτών και του P&I Club, καθώς και κατά πόσο θα είναι εύκολη και οικονομική η προσφυγή από τους δικαιούχους εναντίον του Club, ώστε να μην υπάρχει δυσχέρεια που θα καταργεί εξ αυτού το δικαίωμα.

Επιπλέον όσον αφορά στις διαδικασίες των κρατών μελών, είτε ως κράτη σημαίας, είτε ως κράτη λιμένα, θα πρέπει να κατοχυρωθούν τα στάδια που θα ελέγχεται κάθε πλοίο και κάθε σύμβαση εργασίας, για την επί της ουσίας εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης μέσω της πιστοποίησης που προβλέπεται. Πέρα από τις επιθεωρήσεις στους λιμένες τους, θα πρέπει να καθορίσουν και ένα επίπεδο ελέγχου εφαρμογής κατά την έναρξη της εργατικής σύμβασης του ναυτικού, ώστε να μην επαφίεται μόνο στον τυχαίο έλεγχο η συμμόρφωση με τη Σύμβαση και ειδικά με τις νέες διατάξεις.

Εν κατακλείδι, η MLC 2006, ανοίγει το δρόμο για μια νέα θεώρηση της ναυτικής εργασίας σε διάφορα εργατικά ζητήματα και ιδιαίτερα στην ασφάλιση, υποχρεώνοντας σε εξέλιξη των παραδοσιακών προτύπων της κοινωνικής και ιδιωτικής ασφάλισης, με απώτερο ουσιαστικό στόχο την ποιοτική αναβάθμισή της.

ΠΗΓΕΣ - ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

A. Ελληνόγλωσση

Αμιλιανίδης Αχιλλέας, 2009, *Το νέο Ευρωπαϊκό Ιδιωτικό Διεθνές Δίκαιο των συμβάσεων*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη

Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, *Ετήσια Έκθεση 2015-2016*

Μπεντενιώτης Μανώλης, 2001, *Η κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, η ιστορική διαδρομή, η κρίση, η προοπτική*, Τζέι & Τζέι Ελλάς

Παζαρζής Μιχάλης, 2015, *Ναυτασφαλίσεις*, Εκδόσεις Da Vinci, Αθήνα

Παπαγιάννης Δονάτος, 2016, *Ευρωπαϊκό Δίκαιο*, Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα

Πιτσιρίκος Ιωάννης, 2006, *Η σύμβαση ναυτικής εργασίας (Κριτική προσέγγιση των ΚΙΝΔ 53-67)*, Εκδόσεις Αντ. Σάκκουλα, Αθήνα

Ρόκας Ιωάννης, Θεοχαρίδης Γεώργιος, 2015, *Ναυτικό Δίκαιο*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών Σχολή Επιστημών και Διοίκησης Πανεπιστήμιο Αιγαίου, 2007, *Ναυτιλία και θαλάσσια ασφάλιση- Πρακτικά διημερίδας - Χίος 12-13 Μαΐου 2006*, Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα-Θεσσαλονίκη

B. Ξενόγλωσση

Baatz Yvonne, 2014, *Maritime Law: The Conflict of Laws*, 3rd Edition, Informa Law from Routledge.

Bennett Howard, 1986, *The Law of Marine Insurance*, Clarendon Press, Oxford, Ch.1

Gold Edgar, 2002, *GARD Handbook on P&I Insurance*, 5th Edition, GARD P&I Association, Arendal

Gürses Özlem, Hjalmarsson Johanna and Pilley Richard, 2014, *Maritime Law: Marine Insurance*, 3rd Edition, Informa Law from Routledge

Hazelwood Steven J., Semark, David, 2010, *P&I Club Law and Practice*, 4th Edition, Lloyd's Shipping Law Library

IGPI, *Annual Reviews 2012-13, 2014-15, 2016-17*

International Labour Standards Department, 2009, *Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*, ILO

International Labour Standards Department, 2009, *Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006*, ILO

International Labour Standards Department, 2012, *Handbook: Guidance on implementing the Maritime Labour Convention, 2006 and Social Security for Seafarers*, ILO

International Labour Standards Department, 2012, *Handbook: Guidance on Implementing the Maritime Labour Convention, 2006 - Model National Provisions*, ILO

Lambeth RJ, 1986, *Templeman on Marine Insurance: Its Principles and Practice*, 6th Edition, Pitman.

Lavelle Jennifer, 2014, *The Maritime Labour Convention 2006*, International Labour Law Redefined, Informa Law by Routledge

Martin Frederick, 2005, *The history of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*, Elibron Classics Series

McConnell Moira L., 27 September 2011, Article, *The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation*, WMU Journal of Maritime Affairs.

McConnell Moira , Devlin Dominick, Doumbia-Henry Cleopatra, 2011, *The Maritime Labour Convention, 2006 A Legal Primer to an Emerging International Regime*, Martinus NijHoff Publishers

Merkin Robert, 2013, *Marine Insurance Legislation*, 5th Edition, Informa Law Routledge

Mitropoulos Efthymios, 2006, *Speech to the ILC*, 94th (Maritime) Session, ILC, February 20, 2006, Fourth Sitting, Provisional Record 10, p. 2

Noussia Kyriaki, 2007, *The Principle of Indemnity in Marine Insurance Contracts*, Springer

Røsæg Erik, 2000, *Compulsory Maritime Insurance*, Simply: Scandinavian Institute of Maritime Law Yearbook 2000, MarIus No 258

Rose Francis, 2012, *Marine insurance: law and practice*, 2nd Edition, Informa Law from Routledge

Ruben Del Rosario, 2015, *Del Rosario PandiPhil Inc.*

The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited Club, 2016, *Maritime Labour Convention 2006 as amended (MLC)*, Circular 7

Tsimplis Michael and Shaw Richard, 2014, *Maritime Law: The liabilities of the vessel*, 3rd Edition, Informa Law from Routledge

Γ. Διαδίκτυο

<http://www.ilo.org>

<http://eur-lex.europa.eu>

<http://www.legislation.gov.uk>

<http://www.imo.org>

<http://www.igpandi.org>

<http://www.american-Club.com>

<http://www.standard-Club.com>

<http://www.itfseafarers.org>

<http://umtuf.odessa.ua/en/platform/>

<https://www.hg.org/article.asp?id=19460>

<http://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers>

<http://worldmaritimenews.com/archives/122328/abandoned-philipino-sailors-from-mv-b-ladybug-finally-home/>

<http://www.itfglobal.org/en/news-events/press-releases/2017/march/justice-at-last-for-crew-abandoned-in-algeria>

<http://londonbulletin.co.uk/turkish-vera-shipping-abandoned-mv-sea-honest-and-crew-in-algeria-p3561-253.htm>

<http://www.poea.gov.ph/memorandumcirculars/2017/mc2017.html>

http://www.incelaw.com/ar/documents/pdf_library/legal-updates/maritime-labour-convention-begins-to-bite.pdf

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Ι. Σχέδιο υποδείγματος Σύμβασης Ναυτολόγησης

ΣΧΕΔΙΟ ΥΠΟΔΕΙΓΜΑΤΟΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ
Υπό τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006
DRAFT FORMAT FOR SEAFARER EMPLOYMENT AGREEMENT
Under Maritime Labour Convention, 2006

Στ [εισάγετε τόπο σύναψης], σήμερα την [εισάγετε ημερομηνία σύναψης] του έτους [εισάγετε έτος σύναψης],
At [insert place where agreement is entered into] on the day of [insert date when agreement is entered into] of the year [insert year],

μεταξύ των κάτωθι υπογεγραμμένων:
between the undersigned:

αφενός του πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του ή του πλοιάρχου [διαγράφεται αναλόγως] :
On one part the shipowner or his representative or the master [delete as appropriate]:

.....
.....
.....

[εισάγετε ονοματεπώνυμο, στοιχεία διεύθυνσης κατοικίας και επωνυμία και διεύθυνση εταιρείας σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης είναι νομικό πρόσωπο],
[insert name, address and name and address of the company in case the shipowner is a legal entity],

και αφετέρου του ναυτικού:

and on the other part the seafarer:

..... [εισάγετε Πλήρες Όνομα], που γεννήθηκε στ.....
..... [εισάγετε τόπο γέννησης] στις [εισάγετε ημερομηνία/ έτος γέννησης] και κατοικεί στη [εισάγετε διεύθυνση της κατοικίας/ χώρα] και είναι κάτοχος ναυτικού φυλλαδίου ή διαβατηρίου [διαγράψτε αναλόγως] [εισάγετε αριθμό και αρχή έκδοσης].
..... [insert Full Name], born at [insert place of birth] on [insert date of birth],
domiciled in [insert country], at [insert address of domicile],
holder of a seafarer's book or identity document or passport [delete accordingly] [insert number and issuing authority].

Δηλώνουν και συμφωνούν αμοιβαία τη ναυτολόγηση του ναυτικού στο πλοίο:

..... [εισάγετε όνομα], νηολογίου [εισάγετε λιμένα νηολογίου] [εισάγετε αριθμό νηολογίου], Διακριτικό Σήμα [εισάγετε χαρακτήρες] ή/και Αριθμό IMO [εισάγετε αριθμό], χωρητικότητας [εισάγετε αριθμό και σύστημα καταμέτρησης (κοχ ή οχ)], [εισάγετε τύπο πλοίου] πλοίου,
Hereby declare and mutually agree the employment of the seafarer on board the ship:

..... [insert name], registered at [insert port of register], [insert number of register], Call Sign or IMO no. [insert number], tonnage [insert gt or grt], [insert type of ship].

υπό τους κάτωθι όρους:
under the following terms:

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ
CAPACITY IN WHICH SEAFARER IS TO BE EMPLOYED
Ο ναυτικός ναυτολογείται με την ειδικότητα του

The seafarer is employed under the capacity

ΜΙΣΘΟΙ

WAGES

Ο μηνιαίος μισθός που λαμβάνει ο ναυτικός ανέρχεται στο ποσό των [εισάγετε ποσό αριθμητικώς και ολογράφως και νόμισμα]

ή αναλόγως εφόσον απαιτείται (διαγράψτε αναλόγως)

Ο τύπος που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό του μισθού είναι

The amount of monthly wages that the seafarer shall be paid is

..... [insert amount to be paid in numbers and words and currency]

or if needed (delete as appropriate)

the formula for determining monthly wages is

ΕΤΗΣΙΑ ΑΔΕΙΑ ΜΕΤ' ΑΠΟΔΟΧΩΝ

PAID ANNUAL LEAVE

Ο ναυτικός δικαιούται να λαμβάνει άδεια [εισάγετε τρόπο υπολογισμού άδειας].

The seafarer is entitled to take leave [insert formula of calculation of leave].

ΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΕΡΙ ΑΥΤΗΣ, ΣΥΜΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ:

TERMINATION OF THE AGREEMENT AND THE CONDITIONS THEREOF, INCLUDING:

(α) Σε περίπτωση που η σύμβαση είναι αορίστου χρόνου, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες οποιοδήποτε μέρος έχει το δικαίωμα λύσης της, είναι

και η απαιτούμενη περίοδο ειδοποίησης δεν είναι μικρότερη από

[εισάγετε αριθμό ημερών],

(a) In case that the agreement is made for an indefinite period, the conditions entitling either party to terminate it are

and the required notice period, shall not be less than

[insert number of days]

(β) Σε περίπτωση που η σύμβαση είναι ορισμένου χρόνου, ο χρόνος που ορίζεται για τη λήξη της, είναι

λήξασα δε διαρκούντος του πλου, παρατείνεται μέχρι του κατάπλου στο λιμένα του προορισμού.

(b) In case that the agreement is made for a definite period, the date fixed for its expiry is

.....; notwithstanding, when expiring during the voyage, it is extended until the arrival at the port of destination.

(γ) Σε περίπτωση που η σύμβαση συνάπτεται κατά πλουν, ο λιμένας προορισμού όπου λύεται η σύμβαση είναι και ο χρόνος που πρέπει να παρέλθει μετά τον κατάπλου για να απολυθεί ο ναυτικός είναι ή δεν υπερβαίνει (διαγράφεται αναλόγως)

(c) In case the agreement has been made for a voyage, the port of destination where the agreement expires is and the time which has to expire after arrival before the seafarer should be discharged is or does not exceed (delete as appropriate).....

**ΜΕΡΗ
PARTS**

Ο ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗΣ/ Ο ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΣ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΗ/ Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
(διαγράφεται αναλόγως)
The Shipowner/ The Shipowner's Representative/ The Master
(delete as appropriate)

Ο ΝΑΥΤΙΚΟΣ
The Seafarer

Τίθεται υπογραφή/ σφραγίδα
Sign and stamp

Τίθεται υπογραφή
Sign

Παράρτημα II. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας

ΕΜΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
EMBLEM OF THE HELLENIC REPUBLIC

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
HELLENIC REPUBLIC

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ
MINISTRY OF SHIPPING, MARITIME AFFAIRS AND THE AEGEAN

Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας
Maritime Labour Certificate

(Σημείωση: Το παρόν Πιστοποιητικό πρέπει να έχει Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας)
(Note: This Certificate shall have a Declaration of Maritime Labour Compliance attached)

Εκδίδεται υπό των διατάξεων του Άρθρου V και του Τίτλου 5 της
Issued under the provisions of Article V and Title 5 of the

Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006
Maritime Labour Convention, 2006

(αναφερόμενη στο εξής ως «Σύμβαση») (referred to below as "the Convention")

υπό την εξουσία της Κυβέρνησης της Ελληνικής Δημοκρατίας
under the authority of the Government of the Hellenic Republic

από [.....].

from [.....].

ή [πλήρης ονομασία και διεύθυνση του αναγνωρισμένου οργανισμού που είναι δεόντως εξουσιοδοτημένος σύμφωνα με τις διατάξεις της Σύμβασης¹].

or [full designation and address of the recognized organization duly authorized under the provisions of the Convention].

Στοιχεία του πλοίου
Particulars of the ship

Όνομα πλοίου

Name of ship

Διακριτικός αριθμός ή γράμματα

Distinctive number or letters

Αριθμός και Λιμένας νηολόγησης

Number and Port of registry

Ημερομηνία νηολόγησης

Date of registry

Ολική χωρητικότητα¹

Gross tonnage¹

Αριθμός IMO

IMO number

Τύπος πλοίου

Type of ship

Όνομα και διεύθυνση του πλοιοκτήτη²

Name and address of the shipowner²

.....

¹ Για πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό πρόγραμμα καταμέτρησης χωρητικότητας που υιοθετήθηκε από τον ΔΝΟ, η ολική χωρητικότητα είναι αυτή που περιλαμβάνεται στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας (1969). Βλέπε Άρθρο II (1) (γ) της Σύμβασης.

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

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

² Πλοιοκτήτης σημαίνει 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 σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το εάν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο II (1) (ι) της Σύμβασης.

¹ Εξέταση αναγραφής και του τοπικού αντιπροσώπου εάν υπάρχει

Με το παρόν πιστοποιείται:
This is to certify:

1. Ότι αυτό το πλοίο έχει επιθεωρηθεί και βεβαιώθηκε ότι συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις διατάξεις της συνημμένης Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.

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

2. Ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση. Αυτές οι εθνικές απαιτήσεις συνοψίζονται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, Μέρος Ι.

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

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει έως υπό τον όρο επιθεωρήσεων σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης.

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

Το παρόν Πιστοποιητικό ισχύει μόνο όταν η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που εκδόθηκε σ..... την επισυνάπτεται.

This Certificate is valid only when the Declaration of Maritime Labour Compliance issued at on is attached.

Ημερομηνία ολοκλήρωσης της επιθεώρησης στην οποία βασίζεται το παρόν Πιστοποιητικό ήταν η
Completion date of the inspection on which this Certificate is based was

Εκδόθηκε σ..... την
Issued at on

Υπογραφή του νομίμως εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου που εκδίδει το Πιστοποιητικό.
Signature of the duly authorized official issuing the Certificate

(Σφραγίδα της εκδούσας αρχής, όπως αρμόζει)
(Seal or stamp of issuing authority, as appropriate)

ΧΑΡΤΟΣΗΜΑΝΣΗ
.....

Θεωρήσεις για υποχρεωτική ενδιάμεση επιθεώρηση και, εάν απαιτείται για οποιαδήποτε πρόσθετη επιθεώρηση
Endorsements for mandatory intermediate inspection and, if required, any additional inspection

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο επιθεωρήθηκε σύμφωνα με τα Πρότυπα Α5.1.3 και Α5.1.4 της Σύμβασης και ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που προσδιορίζονται στο Παράρτημα Α5-Ι της Σύμβασης διαπιστώθηκε ότι αντιστοιχούν στις εθνικές απαιτήσεις της ανωτέρω αναφερόμενης χώρας που εφαρμόζουν τη Σύμβαση.

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

Ενδιάμεση επιθεώρηση:
(να συμπληρώνεται μεταξύ της δεύτερης και τρίτης επετειακής ημερομηνίας)

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

Υπογραφή
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Signed
(Signature of authorized official)

Τόπος

Place

Ημερομηνία

Date

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)

(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Πρόσθετες θεωρήσεις (εάν απαιτούνται)

Με το παρόν πιστοποιείται ότι το πλοίο υποβλήθηκε σε πρόσθετη επιθεώρηση με σκοπό να βεβαιωθεί ότι το πλοίο εξακολουθεί να συμμορφώνεται με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν τη Σύμβαση, όπως απαιτείται από το Πρότυπο A3.1, παράγραφος 3, της Σύμβασης (επανηκολόγηση ή ουσιαστική μεταβολή των χώρων ενδιάτησης) ή για άλλους λόγους.

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

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Τόπος

Place

Ημερομηνία

Date

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Τόπος

Place

Ημερομηνία

Date

(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

Πρόσθετη επιθεώρηση:
(εάν απαιτείται)

Υπογραφή
(υπογραφή εξουσιοδοτημένου αξιωματούχου)

Additional inspection:
(if required)

Signed
(Signature of authorized official)

Παράρτημα III. Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας

Πρότυπο Εθνικής Δήλωσης

Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006
Maritime Labour Convention, 2006

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος I Declaration of Maritime Labour Compliance – Part I

(Σημείωση: Η παρούσα Δήλωση πρέπει να επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας του πλοίου)
(Note: This Declaration must be attached to the ship's Maritime Labour Certificate)

Εκδίδεται υπό την εξουσία του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.
Issued under the authority of the Ministry of Shipping, Maritime Affairs and the Aegean

Λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, το ακόλουθως αναφερόμενο πλοίο:
With respect to the provisions of the Maritime Labour Convention, 2006, the following referenced ship:

Όνομα πλοίου Name of ship	Αριθμός Δ.Ν.Ο. IMO number	Ολική χωρητικότητα Gross tonnage

τηρείται σύμφωνα με το Πρότυπο A5.1.3 της Σύμβασης.

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

Ο υπογεγραμμένος δηλώνει, εκ μέρους της ανωτέρω αναφερόμενης αρμόδιας αρχής, ότι:
The undersigned declares, on behalf of the abovementioned competent authority, that:

(α) οι διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας είναι πλήρως ενσωματωμένες στις εθνικές απαιτήσεις που αναφέρονται παρακάτω,

(a) the provisions of the Maritime Labour Convention are fully embodied in the national requirements referred to below;

(β) οι εθνικές αυτές απαιτήσεις περιέχονται στις εθνικές διατάξεις που αναφέρονται παρακάτω. Επεξηγήσεις σχετικά με το περιεχόμενο των διατάξεων αυτών παρέχονται όποτε είναι αναγκαίο,

(b) these national requirements are contained in the national provisions referenced below; explanations concerning the content of those provisions are provided where necessary;

(γ) οι λεπτομέρειες οποιωνδήποτε ουσιωδών ισοδυναμιών σύμφωνα με το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, παρέχονται <σύμφωνα με την αντίστοιχη εθνική απαίτηση που παρατίθεται παρακάτω> (στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω) (διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει),

(c) the details of any substantial equivalencies under Article VI, paragraphs 3 and 4, are provided <under the corresponding national requirement listed below> <in the section provided for this purpose below> (strike out the statement which is not applicable);

(δ) οποιεσδήποτε εξαιρέσεις χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή σύμφωνα με το Τίτλο 3, δηλώνονται ρητώς στην ενότητα που παρέχεται για το σκοπό αυτό παρακάτω, και

(d) any exemptions granted by the competent authority in accordance with Title 3 are clearly indicated in the section provided for this purpose below; and

(ε) οποιεσδήποτε ειδικές ως προς τον τύπο του πλοίου απαιτήσεις σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία αναφέρονται επίσης υπό τις σχετικές απαιτήσεις.

(e) any ship-type specific requirements under national legislation are also referenced under the requirements concerned.

- 1. Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1)**
Minimum age (Regulation 1.1)
- 2. Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)**
Medical certification (Regulation 1.2)
- 3. Προσόντα ναυτικών (Κανονισμός 1.3)**
Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
- 4. Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1)**
Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1).....
- 5. Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4)**
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation 1.4)
- 6. Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3)**
Hours of work or rest (Regulation 2.3)
- 7. Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου (Κανονισμός 2.7)**
Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
- 8. Ενδιαιτήση (Κανονισμός 3.1)**
Accommodation (Regulation 3.1)
- 9. Εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής επί πλοίου (Κανονισμός 3.1)**
On-board recreational facilities (Regulation 3.1)

10. **Διατροφή και τροφοδοσία** (Κανονισμός 3.2)
 Food and catering (Regulation 3.2)
11. **Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων** (Κανονισμός 4.3)
 Health and safety and accident prevention (Regulation 4.1)
12. **Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου** (Κανονισμός 4.1)
 On-board medical care (Regulation 4.1)
13. **Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου** (Κανονισμός 5.1.5)
 On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
14. **Καταβολή μισθών** (Κανονισμός 2.2)
 Payment of wages (Regulation 2.2)

Όνομα:

Name:

Τίτλος:

Title:

Υπογραφή:

Signature:

Τόπος:

Place:

Ημερομηνία:

Date:

Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει

Seal or stamp of the authority, as appropriate

Ουσιώδεις ισοδυναμίες
 Substantial equivalencies

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)
 (Note: Strike out the statement which is not applicable)

Σημειώνονται οι ακόλουθες ουσιώδεις ισοδυναμίες, όπως προβλέπονται από το Άρθρο VI, παράγραφοι 3 και 4, της Σύμβασης, εκτός εάν αναφέρονται ανωτέρω (εισάγετε περιγραφή εάν ισχύει):

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

.....

Δεν χορηγήθηκε ισοδυναμία.

No equivalency has been granted.

Όνομα:

Name:

Τίτλος:

Title:

Υπογραφή:

Signature:

Τόπος:

Place:

Ημερομηνία:

Date:

Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει

Seal or Stamp of the authority as appropriate

Εξαιρέσεις
Exemptions

(Σημείωση: Διαγράψτε τη δήλωση που δεν ισχύει)
(Note: Strike out the statement which is not applicable)

Σημειώνονται οι ακόλουθες εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται από τον Τίτλο 3 της Σύμβασης:

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

.....

Δεν χορηγήθηκαν εξαιρέσεις.
No exemption has been granted.

Όνομα:

Name:

Τίτλος:

Title:

Υπογραφή:

Signature:

Τόπος:

Place:

Ημερομηνία:

Date:

Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει

Seal or Stamp of the authority, as appropriate

Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας – Μέρος II

Declaration of Maritime Labour Compliance – Part II

*Μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων
Measures adopted to ensure ongoing compliance between inspections*

Τα ακόλουθα μέτρα έχουν ληφθεί από τον πλοιοκτήτη, που κατονομάζεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, στο οποίο επισυνάπτεται η παρούσα Δήλωση, για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων:

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

(Αναφέρετε παρακάτω τα μέτρα που έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με καθένα από τα στοιχεία του Μέρους I)

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

- | | | |
|-----|--|--|
| 1. | Ελάχιστο όριο ηλικίας (Κανονισμός 1.1)
.....
Minimum age (Regulation 1.1)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 2. | Ιατρική πιστοποίηση (Κανονισμός 1.2)
.....
Medical certification (Regulation 1.2)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 3. | Προσόντα των ναυτικών (Κανονισμός 1.3)
.....
Qualifications of seafarers (Regulation 1.3)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 4. | Συμβάσεις εργασίας ναυτικών (Κανονισμός 2.1)
.....
Seafarers' employment agreements (Regulation 2.1)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 5. | Χρήση αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμισμένης ιδιωτικής
υπηρεσίας ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας (Κανονισμός 1.4)
.....
Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service (Regulation
1.4)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 6. | Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης (Κανονισμός 2.3)
.....
Hours of work or rest (Regulation 2.3)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 7. | Επίπεδα στελέχωσης επί του πλοίου (Κανονισμός 2.7)
.....
Manning levels for the ship (Regulation 2.7)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 8. | Ενδιάτιση (Κανονισμός 3.1)
.....
Accommodation (Regulation 3.1)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 9. | Εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής επί πλοίου (Κανονισμός 3.1)
.....
On-board recreational facilities (Regulation 3.1)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 10. | Διατροφή και τροφοδοσία (Κανονισμός 3.2)
.....
Food and catering (Regulation 3.2)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 11. | Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων (Κανονισμός 4.3)
.....
Health and safety and accident prevention (Regulation 4.3)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 12. | Ιατρική περίθαλψη επί πλοίου (Κανονισμός 4.1)
.....
On-board medical care (Regulation 4.1)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 13. | Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου (Κανονισμός 5.1.5)
.....
On-board complaint procedures (Regulation 5.1.5)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |
| 14. | Καταβολή μισθών (Κανονισμός 2.2)
.....
Payment of wages (Regulation 2.2)
..... | <input type="checkbox"/>
<input type="checkbox"/> |

Με το παρόν πιστοποιώ ότι τα ανωτέρω μέτρα έχουν ληφθεί για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση μεταξύ επιθεωρήσεων, με τις απαιτήσεις που καταγράφονται στο Μέρος Ι.

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

Όνομα πλοιοκτήτη:¹.....
.....
Name of shipowner:1
.....
Διεύθυνση εταιρείας:.....
.....
Company address:
.....
Όνομα εξουσιοδοτημένου υπογράφοντος:
.....
Name of the authorized signatory:
.....
Τίτλος:.....
Υπογραφή εξουσιοδοτημένου υπογράφοντος:
.....
Title:
Signature of the authorized signatory:
.....
Ημερομηνία:.....
Date:
(Σφραγίδα του πλοιοκτήτη¹)
(Stamp or seal of the shipowner1)

Τα ανωτέρω μέτρα έχουν εξετασθεί από (εισάγετε το όνομα της αρμόδιας αρχής ή του δεόντως αναγνωρισμένου οργανισμού) και, ύστερα από επιθεώρηση του πλοίου, έχουν προσδιορισθεί ότι εκπληρώνουν τους σκοπούς που αναφέρονται στο Πρότυπο Α5.1.3, παράγραφος 10 (β), σχετικά με τα μέτρα εξασφάλισης αρχικής και συνεχούς συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στο Μέρος Ι της παρούσας Δήλωσης.

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

Όνομα:.....
Name:
Τίτλος:.....
Title:
Διεύθυνση:
.....
Address:
.....
Υπογραφή:.....
Signature:
Τόπος:
Place:.....
Ημερομηνία:.....
Date:
(Σφραγίδα της αρχής, όπως αρμόζει)
(Seal or stamp of the authority, as appropriate)

¹ Πλοιοκτήτης σημαίνει 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 την ευθύνη, αποδέχθηκε να αναλάβει τα καθήκοντα και τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με την παρούσα Σύμβαση, ανεξάρτητα με το αν οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις υποχρεώσεις για λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Βλέπε Άρθρο ΙΙ (1) (ι) της Σύμβασης.

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

Παράρτημα IV. Standard Terms and Conditions governing the overseas employment of Filipino seafarers on-board ocean-going ships

STANDARD TERMS AND CONDITIONS GOVERNING THE OVERSEAS EMPLOYMENT OF FILIPINO SEAFARERS ON-BOARD OCEAN-GOING SHIPS	
<p>Definition of Terms: For purposes of this contract, the following terms are defined as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Allottee - refers to any person named or designated by the seafarer as the recipient of his remittance to the Philippines. 2. Basic Wage - refers to the salary of the seafarer exclusive of overtime, leave pay and other allowances and benefits. 3. Beneficiary(ies) - refers to the person(s) to whom the death compensation and other benefits due under the employment contract are payable in accordance with rules of succession under the Civil Code of the Philippines, as amended. 4. Compassionate Ground - refers to incidence of death of an immediate member of the seafarer's family which includes his parents, spouse and children if the seafarer is married or his parents if the seafarer is single 5. Convenient Port - any port where it is practicable, economical, safe and convenient to repatriate the seafarer. 6. Dental Treatment - covers tooth extraction, or dental surgery if necessary, due to accident 7. Departure - refers to the actual departure from the point of hire of the seafarer through air, sea or land travel transport to join his ship at a Philippine or foreign port 8. Manning Agency - refers to any person, partnership or corporation duly licensed by the Secretary of Labor and Employment to engage in the recruitment and placement of seafarers for ships plying international waters and for related maritime activities. 9. Philippine Port - refers to any Philippine airport or seaport. 10. Point of Hire - refers to the place indicated in the contract of employment which shall be the basis for determining commencement and termination of contract. 11. Pre-existing Illness - an illness shall be considered as pre-existing if prior to the processing of the POEA contract, any of the following conditions are present: <ol style="list-style-type: none"> a. The advice of a medical doctor on treatment was given for such continuing illness or condition; or b. The seafarer had been diagnosed and has knowledge of such an illness or condition but failed to disclose the same during pre-employment medical examination (PEME), and such cannot be diagnosed during the PEME 12. Principal/Employer/Company - any person, partnership or corporation hiring Filipino seafarers to work onboard ocean-going ships. 13. Regular Working Hours - refers to the seafarer's eight (8) hour working hours within a period of 24 hours. 14. Seafarer - refers to any person who is employed or engaged in overseas employment in any capacity on board a ship other than a government ship used for military or non-commercial purposes. 15. Shipwreck - refers to the damage or destruction of a ship at sea caused by collision, storm, grounding or any other marine peril at sea or in port rendering the ship absolutely unable to pursue her voyage. 16. Work-Related Illness - any sickness as a result of an occupational disease listed under Section 32-A of this Contract with the conditions set therein satisfied 17. Work-Related Injury - injury arising out of and in the course of employment. <p>SECTION 1. Duties</p> <p>1. Duties of the Principal/Employer/Master/Company:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. To faithfully comply with the stipulated terms and conditions of this contract, particularly the prompt payment of wages, remittance of allotment and the expeditious settlement of valid claims of the seafarer. 2. To extend coverage to the seafarers under the Philippine Social Security System (SSS), Philippine Health Insurance Corporation (PhilHealth), Employees' Compensation Commission (ECC) and Home Development Mutual Fund (Pag-IBIG Fund), unless otherwise provided in multilateral or bilateral agreements entered into by the Philippine government with other countries. 3. To make operational on board the ship the grievance machinery provided in this contract and ensure its free access at all times by the seafarer. 4. To provide a seaworthy ship for the seafarer and take all reasonable precautions to prevent accident and injury to the crew including provision of safety equipment, fire prevention, safe and proper navigation of the ship and such other precautions necessary to avoid accident, injury or sickness to the seafarer. 5. To observe the Code of Ethics for Seafarers and conduct himself in the traditional decorum of a master. 6. To provide a workplace conducive for the promotion and protection of the health of the seafarers in accordance with the standards and guidelines in Title 4 of the ILO Maritime Labor Convention, 2006. <p>Duties of the Seafarer:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. To faithfully comply with and observe the terms and conditions of this contract, violation of which shall be subject to disciplinary action pursuant to Section 33 of this contract. 2. To abide by the Code of Discipline as provided in the POEA rules and regulations governing overseas contract workers and the Code of Ethics for Seafarers. 3. To be obedient to the lawful commands of the Master or any person who shall lawfully succeed him and to comply with the company policy including safety policy and procedures and any instructions given in connection therewith. 4. To be diligent in his duties relating to the ship, its stores and cargo, whether on board, in boats or ashore. 	<p>B. The seafarer shall submit to the order of the master or to the laws of any country within the territorial jurisdiction of which the ship may enter to have such vaccination or inoculation or to undertake measures to safeguard his health and the entire crew complement.</p> <p>C. The company/employer shall ensure that the seafarer shall be informed on the cause, prevention and consequences of HIV/AIDS.</p> <p>SECTION 6. WAGES</p> <p>A. All seafarers shall be paid for their work regularly and in full in accordance with this contract. They shall be paid monthly wages not later than 15 days of the succeeding month from the date of commencement of the contract until the date of arrival at a point of hire upon termination of their employment pursuant to Section 18 of this contract.</p> <p>B. Seafarers shall be given a monthly account of the payments due and the amounts paid to them, including wages, additional payments and the rate of exchange used</p> <p>SECTION 7. PAYMENT ON BOARD</p> <p>Payment of shipboard pay in foreign ports shall be subject to the currency control regulations at the port abroad and to the official rate of exchange prevailing at the time of payment. Advances shall be at the master's/employer's discretion and in accordance with the foregoing conditions.</p> <p>SECTION 8. ALLOTMENTS AND REMITTANCES</p> <p>A. The seafarer is required to make an allotment which shall be payable once a month to his designated allottee in the Philippines through any authorized Philippine bank. The principal/employer/master/company shall provide the seafarer with facilities to do so at no expense to the seafarer. The allotment shall be at least eighty percent (80%) of the seafarer's monthly basic salary.</p> <p>B. The principal/employer/master/company may also provide facilities for the seafarer to remit any amount earned in excess of his allotment, including backwages, if any, to his designated allottee in the Philippines through any authorized Philippine bank without any charge to him.</p> <p>C. The allotments shall be paid to the designated allottee in Philippine currency at the rate of exchange indicated in the credit advice of the local authorized Philippine bank.</p> <p>SECTION 9. FINAL WAGE ACCOUNT & CERTIFICATE OF EMPLOYMENT</p> <p>The seafarer, upon his discharge, shall be given a written account of his final wages reflecting all deductions therefrom. Where a seafarer is landed in an emergency, the written account of his wages shall be given to him not later than one month from disembarkation. Upon the seafarer's request, he shall also be provided by his principal/employer/master/company his certificate of employment or service record without any charge.</p> <p>SECTION 10. HOURS OF WORK</p> <p>A. The seafarer shall perform not more than forty-eight (48) hours of regular work a week. The hours of work shall be determined and prescribed by the master, provided that it conforms with the customary international practices and standards and as prescribed in paragraph B below.</p> <p>B. Regular working hours for the seafarer shall be eight (8) hours in every 24 hours, midnight to midnight, Monday to Sunday. The normal practice is as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. The day worker shall observe the eight (8) regular working hours during the period from 0600 hours to 1800 hours. 2. The steward personnel shall observe the eight (8) regular working hours during the period from 0500 hours to 2000 hours. 3. The Radio Operator shall observe the eight (8) regular working hours in every twenty-four (24) hours, midnight to midnight, from Monday to Sunday as established by International Telecommunication Conventions and as prescribed by the master. 4. For those who are on sea watch, their working hours shall be eight (8) hours per day. Staggering of working hours will be at the master's discretion. <p>C. The record of the seafarer's daily hours of work or of his daily hours of rest shall be maintained to allow monitoring of compliance to the above provisions. The seafarer shall be provided a copy of the records pertaining to him which shall be endorsed by the master or a person authorized by the master, and by the seafarer. The seafarer shall be allowed reasonable rest period in accordance with international standards.</p> <p>SECTION 11. OVERTIME & HOLIDAYS</p> <p>A. The seafarer shall be compensated for all work performed in excess of the regular eight (8) hours as prescribed above. Overtime pay may be classified as open, fixed or guaranteed.</p> <p>In computing overtime, a fraction of the first hour worked shall be considered as one full hour. After the first hour overtime, any work performed which is less than thirty (30) minutes shall be considered as half an hour and more than thirty (30) minutes shall be considered one full hour.</p> <p>B. Overtime work may be compensated at the following rates:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Open overtime - not less than 125 percent (125%) of the basic hourly rate computed based on two hundred eight (208) regular working hours per month. 2. Guaranteed or fixed overtime - not less than thirty percent (30%) of the basic monthly salary of the seafarer. This fixed rate overtime shall include overtime work performed on Sundays and holidays but shall not exceed one hundred five (105) hours a month. 3. Overtime work for officers shall be computed based on the fixed overtime rate. 4. For ratings, overtime work shall be based on guaranteed or open overtime rate, as mutually agreed upon by the contracting parties. For ratings paid on guaranteed overtime, overtime work in excess of 105 hours a month for ratings shall be further compensated by their hourly overtime rate. <p>C. Any hours of work or duty including hours of watchkeeping performed by the seafarer on designated rest days and holidays shall be paid rest day or holiday pay, following shall be considered as holidays at sea and in port.</p>
<p>5. To conduct himself at all times in an orderly and respectful manner towards shipmates, passengers, shippers, stevedores, port authorities and other persons on official business with the ship.</p> <p>6. To take personal responsibility for his health while onboard by practicing a healthy lifestyle which includes taking medications and lifestyle changes as prescribed by the company-designated doctor.</p> <p>SECTION 2. COMMENCEMENT/DURATION OF CONTRACT</p> <p>The employment contract between the employer and the seafarer shall commence upon actual departure of the seafarer from the Philippine airport or seaport in the point of hire and with a POEA approved contract. It shall be effective until the seafarer's date of arrival at the point of hire upon termination of his employment pursuant to Section 18 of this Contract.</p> <p>The period of employment shall be for a period mutually agreed upon by the seafarer and the employer but not to exceed 12 months. Any extension of the contract shall be subject to mutual consent of both parties.</p>	

<p>SECTION 3. FREE PASSAGE FROM THE POINT OF HIRE TO THE PORT OF EMBARKATION</p> <p>The seafarer shall join the ship and be available for duty at the date and time specified by the employer. The seafarer shall travel by air or as otherwise directed at the expense of the employer.</p> <p>SECTION 4. BAGGAGE ALLOWANCE</p> <p>The seafarer traveling by air to join a ship or on repatriation shall be entitled to the normal free baggage allowance offered by the airlines. The cost of the excess baggage shall be for the account of the seafarer.</p> <p>SECTION 5. HYGIENE AND VACCINATION</p> <p>The seafarer shall keep his quarters and other living spaces such as: mess rooms, toilets, bathrooms, alleyways and recreation rooms in clean and tidy condition to the satisfaction of the master. Such work is to be performed outside the seafarer's regular working hours and for which no overtime pay shall be claimed.</p>	<table border="0"> <tr><td>New Year's Day</td><td>-</td><td>January 1</td></tr> <tr><td>Maundy Thursday</td><td>-</td><td>movable date</td></tr> <tr><td>Good Friday</td><td>-</td><td>movable date</td></tr> <tr><td>Araw ng Kagitingan (Bataan & Corregidor Day)</td><td>-</td><td>April 9</td></tr> <tr><td>Labor Day</td><td>-</td><td>May 1</td></tr> <tr><td>Independence Day</td><td>-</td><td>June 12</td></tr> <tr><td>National Heroes Day</td><td>-</td><td>Last Sunday of August</td></tr> <tr><td>All Saints Day</td><td>-</td><td>November 1</td></tr> <tr><td>Bonifacio Day</td><td>-</td><td>November 30</td></tr> <tr><td>Christmas Day</td><td>-</td><td>December 25</td></tr> <tr><td>Rizal Day</td><td>-</td><td>December 30</td></tr> </table>	New Year's Day	-	January 1	Maundy Thursday	-	movable date	Good Friday	-	movable date	Araw ng Kagitingan (Bataan & Corregidor Day)	-	April 9	Labor Day	-	May 1	Independence Day	-	June 12	National Heroes Day	-	Last Sunday of August	All Saints Day	-	November 1	Bonifacio Day	-	November 30	Christmas Day	-	December 25	Rizal Day	-	December 30
New Year's Day	-	January 1																																
Maundy Thursday	-	movable date																																
Good Friday	-	movable date																																
Araw ng Kagitingan (Bataan & Corregidor Day)	-	April 9																																
Labor Day	-	May 1																																
Independence Day	-	June 12																																
National Heroes Day	-	Last Sunday of August																																
All Saints Day	-	November 1																																
Bonifacio Day	-	November 30																																
Christmas Day	-	December 25																																
Rizal Day	-	December 30																																
<p>D. Emergency Duty</p> <p>Nothing in this Contract shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or cargo, for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea, or to conduct fire, boat, or emergency drill. Accordingly, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored or the drill has been completed. As soon as practicable after the normal situation has been restored or the drill has been completed, the master shall ensure that any seafarer who has performed work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest.</p> <p>No overtime work and pay shall be considered for such an emergency service or for fire, boat, or emergency drill.</p> <p>SECTION 12. LEAVE PAY</p> <p>The seafarer's leave pay shall be in accordance with the number of days leave per month as agreed upon. Days leave shall not be less than four and a half days (4 1/2) for each month of service and pro-rated. Leave pay shall be settled onboard or settled within two weeks after arrival of the seafarer at the point of hire.</p> <p>SECTION 13. SHORE LEAVE</p> <p>The seafarer shall be allowed shore leave when practicable, upon the consent of the master or his deputy, taking into consideration the operations and safety of the ship.</p> <p>SECTION 14. SUBSISTENCE, SHIP STORES AND PROVISIONS</p> <p>A. The seafarer shall be provided by the principal/employer/master/company with subsistence consistent with good maritime standards and practices while on board the ship.</p> <p>B. All stores and provisions issued to the seafarer are only for use and consumption on board the ship and any unused or unconsumed stores or provisions shall remain the property of the employer. The seafarer shall not take ashore, sell, destroy or give away</p>	<p>SECTION 19. REPATRIATION</p> <p>A. If the ship is outside the Philippines upon the expiration of the contract, the seafarer shall continue his service on board until the ship's arrival at a convenient port and/or after arrival of replacement crew provided that, in any case, the continuance of such service shall not exceed three months. The seafarer shall be entitled to earned wages and benefits as provided in his contract.</p> <p>B. If the ship arrives at a convenient port before the expiration of the contract, the principal/employer/master/company may repatriate the seafarer from such port, provided the unserved portion of his contract is not more than one (1) month. The seafarer shall be entitled only to his earned wages and earned leave pay and to his basic wages corresponding to the unserved portion of the contract, unless within 60 days from disembarkation, the seafarer is rehired at the same rate and position, in which case the seafarer shall be entitled only to his earned wages and earned leave pay.</p> <p>C. If the ship arrives at a convenient port within a period of three (3) months before the expiration of his contract, the principal/employer/master/company may repatriate the seafarer from such port provided that the seafarer shall be paid all his earned wages. In addition, the seafarer shall also be paid his leave pay for the entire contract period plus equivalent to one (1) month of his basic pay, provided, however, that this mode of termination may only be exercised by the principal/employer/master/company if the original contract period of the seafarer is at least nine (9) months; provided, further, that the conditions for this mode of repatriation shall not apply to dismissal for cause.</p> <p>D. The seafarer, if discharged at a port abroad for any reason shall be repatriated to the Philippines via sea or air or as may otherwise be directed by the principal/employer/company. He shall be provided with accommodation and food, allowances and medical treatment, if necessary, until he arrives at the point of hire.</p> <p>E. When the seafarer is discharged for any just cause, the employer shall have the right to recover the costs of his replacement and repatriation from the seafarer's wages and other earnings.</p>																																	
<p>such stores and provisions.</p> <p>SECTION 15. TRANSFER CLAUSE</p> <p>The seafarer agrees to be transferred at any port to any ship owned or operated, manned or managed by the same employer, provided it is accredited to the same manning agent and provided further that the position of the seafarer and the rate of his wages and terms of service are in no way inferior and the total period of employment shall not exceed that originally agreed upon.</p> <p>Any form of transfer shall be documented and made available when necessary.</p> <p>SECTION 16. GRIEVANCE MACHINERY</p> <p>A. If the seafarer considers himself aggrieved, he shall make his complaint in accordance with the following procedures:</p> <ol style="list-style-type: none"> The seafarer shall first approach the head of the Department in which he is assigned to explain his grievance. <ol style="list-style-type: none"> In the Deck, Radio and Catering Department, the head is the Chief Mate. In the Engine Department, the head is the Chief Engineer. In the Catering and/or Hotel Department in a passenger ship, the head is the Chief Steward and/or Purser. The seafarer shall make his grievance in writing and in an orderly manner and shall choose a time when his complaint or grievance can be properly heard. The seafarer may also seek the assistance of the highest-ranking Filipino seafarer on board. The Department head shall deal with the complaint or grievance and where solution is not possible at his level, refer the complaint or grievance to the Master who shall handle the case personally. If no satisfactory result is achieved, the seafarer concerned may appeal to the management of the company or with a Philippine Overseas Labor Office or consular officer overseas. The master shall afford such facilities necessary to enable the seafarer to transmit his appeal. <p>B. When availed of by the seafarer, the grievance procedure and all actions or decisions agreed upon shall be properly documented for the protection and interest of both parties.</p> <p>C. The aggrieved seafarer whose employment is covered by an existing CBA shall elevate any unsatisfactory resolution of his grievance to voluntary arbitration as agreed upon</p>	<p>F. The seafarer, when discharged and repatriated as directed by the principal/employer/master/company shall be entitled to basic wages from date of signing off until arrival at the point of hire except when the discharge is in accordance with the above or for disciplinary reasons.</p> <p>If the seafarer delays or makes a detour or proceeds to a destination other than through the travel itinerary arranged by the employer to the point of hire, the employment of the seafarer will be considered terminated at the time the seafarer signs off the ship and all additional expenses shall be to the seafarer's account. The seafarer shall be entitled to earned wages and basic wage calculated based on the original scheduled date of arrival at the point of hire. All other liabilities of the company in this event shall cease at the time the seafarer is terminated. Any illness, injury or death sustained by the seafarer, due to the above shall be considered non-work related and shall not be compensated.</p> <p>G. A seafarer who requests for early termination of his contract shall be liable for his repatriation cost as well as the transportation cost of his replacement. The employer may, in case of compassionate grounds, assume the transportation cost of the seafarer's replacement.</p> <p>H. The seafarer shall report to the manning agency within 72 hours upon arrival at point of hire.</p> <p>SECTION 20. COMPENSATION AND BENEFITS</p> <p>A. COMPENSATION AND BENEFITS FOR INJURY OR ILLNESS</p> <p>The liabilities of the employer when the seafarer suffers work-related injury or illness during the term of his contract are as follows:</p> <ol style="list-style-type: none"> The employer shall continue to pay the seafarer his wages during the time he is on board the ship; If the injury or illness requires medical and/or dental treatment in a foreign port, the employer shall be liable for the full cost of such medical, serious dental, surgical and hospital treatment as well as board and lodging until the seafarer is declared fit to work or to be repatriated. However, if after repatriation, the seafarer still requires medical attention arising from said injury or illness, he shall be so provided at cost to the employer until such time he is declared fit or the degree of his disability has been established by the company-designated physician. In addition to the above obligation of the employer to provide medical attention, the seafarer shall also receive sickness allowance from his employer in an amount 																																	
<p>under the CBA. The aggrieved party whose employment is not covered by an existing CBA may elevate his complaint to the Maritime Industry Labor Arbitration Council (MILA) prior to any other forum.</p> <p>I. The foregoing procedures shall be without prejudice to other modes of voluntary of settlement disputes and to the jurisdiction of the Philippine Overseas Employment Administration (POEA) or the National Labor Relations Commission (NLRC) over any unresolved complaints arising out of shipboard employment that shall be brought by before the seafarer.</p> <p>SECTION 17. DISCIPLINARY PROCEDURES</p> <p>The Master shall comply with the following disciplinary procedures against an erring seafarer:</p> <ol style="list-style-type: none"> The Master shall furnish the seafarer with a written notice containing the following: <ol style="list-style-type: none"> Grounds for the charges as listed in Section 33 of this Contract or analogous act constituting the same. Date, time and place for a formal investigation of the charges against the seafarer concerned. The Master or his authorized representative shall conduct the investigation or hearing, giving the seafarer the opportunity to explain or defend himself against the charges. 	<p>equivalent to his basic wage computed from the time he signed off until he is declared fit to work or the degree of disability has been assessed by the company-designated physician. The period within which the seafarer shall be entitled to his sickness allowance shall not exceed 120 days. Payment of the sickness allowance shall be made on a regular basis, but not less than once a month.</p> <p>The seafarer shall be entitled to reimbursement of the cost of medicines prescribed by the company-designated physician. In case treatment of the seafarer is on an out-patient basis as determined by the company-designated physician, the company shall approve the appropriate mode of transportation and accommodation. The reasonable cost of actual traveling expenses and/or accommodation shall be paid subject to liquidation and submission of official receipts and/or proof of expenses.</p> <p>For this purpose, the seafarer shall submit himself to a post-employment medical examination by a company-designated physician within three working days upon his return except when he is physically incapacitated to do so, in which case, a written notice to the agency within the same period is deemed as compliance. In the course of the treatment, the seafarer shall also report regularly to the company-designated physician specifically on the dates as prescribed by the company-designated physician and agreed to by the seafarer. Failure of the seafarer to comply with the mandatory reporting requirement shall result in his forfeiture of the right to claim the above benefits.</p>																																	

<p>These procedures must be duly documented and entered into the ship's logbook.</p> <p>If after the investigation or hearing, the Master is convinced that imposition or a penalty is justified, the Master shall issue a written notice of penalty and the reasons for it to seafarer, with copies furnished to the Philippine agent.</p> <p>Dismissal for just cause may be effected by the Master without furnishing the seafarer with a notice of dismissal if there is a clear and existing danger to the safety of the crew or the ship. The Master shall send a complete report to the manning agency substantiated by witnesses, testimonies and any other documents in support thereof.</p> <p>SECTION 18. TERMINATION OF EMPLOYMENT</p> <p>The employment of the seafarer shall cease when the seafarer completes his period of contractual service aboard the ship, signs-off from the ship and arrives at the point of hire.</p> <p>The employment of the seafarer is also terminated effective upon arrival at the point of for any of the following reasons:</p> <ol style="list-style-type: none"> When the seafarer signs-off and is disembarked for medical reasons pursuant to Section 20 (A)[5] of this Contract. When the seafarer signs-off due to shipwreck, ship's sale, lay-up of ship, discontinuance of voyage or change of ship principal in accordance with Sections 22, 23 and 25 of this Contract. When the seafarer, in writing, voluntarily resigns and signs off prior to expiration of contract pursuant to Section 19 (G) of this Contract. When the seafarer is discharged for just cause as provided for in Section 33 of this Contract. 	<p>If a doctor appointed by the seafarer disagrees with the assessment, a third doctor may be agreed jointly between the Employer and the seafarer. The third doctor's decision shall be final and binding on both parties.</p> <ol style="list-style-type: none"> Those illnesses not listed in Section 32 of this Contract are disputably presumed as work-related. In case a seafarer is disembarked from the ship for medical reasons, the employer shall bear the full cost of repatriation in the event the seafarer is declared (1) fit for repatriation; or (2) fit to work but the employer is unable to find employment for the seafarer on board his former ship of the employer. In case of permanent total or partial disability of the seafarer caused by either injury or illness the seafarer shall be compensated in accordance with the schedule of benefits enumerated in Section 32 of his Contract. Computation of his benefits arising from an illness or disease shall be governed by the rates and the rules of compensation applicable at the time the illness or disease was contracted. The disability shall be based solely on the disability gradings provided under Section 32 of this Contract, and shall not be measured or determined by the number of days a seafarer is under treatment or the number of days in which sickness allowance is paid. It is understood and agreed that the benefits mentioned above shall be separate and distinct from, and will be in addition to whatever benefits which the seafarer is entitled to under Philippine laws such as from the Social Security System, Overseas Workers Welfare Administration, Employees' Compensation Commission, Philippine Health Insurance Corporation and Home Development Mutual Fund (Pag-IBIG Fund). 																												
<p>SECTION 19. COMPENSATION AND BENEFITS FOR DEATH</p> <ol style="list-style-type: none"> In case of work-related death of the seafarer, during the term of his contract, the employer shall pay his beneficiaries the Philippine currency equivalent to the amount of Fifty Thousand US dollars (US\$50,000) and an additional amount of Seven Thousand US dollars (US\$7,000) to each child under the age of twenty-one (21) but not exceeding four (4) children, at the exchange rate prevailing during the time of payment. Where death is caused by warlike activity while sailing within a declared war zone or war risk area, the compensation payable shall be doubled. The employer shall undertake appropriate war zone insurance coverage for this purpose. It is understood and agreed that the benefits mentioned above shall be separate and distinct from, and will be in addition to whatever benefits which the seafarer is entitled to under Philippine laws from the Social Security System, Overseas Workers Welfare Administration, Employee's Compensation Commission, Philippine Health Insurance Corporation and Home Development Mutual Fund (Pag-IBIG Fund). The other liabilities of the employer when the seafarer dies as a result of work-related injury or illness during the term of employment are as follows: <ol style="list-style-type: none"> The employer shall pay the deceased's beneficiary all outstanding obligations due the seafarer under this Contract. The employer shall transport the remains and personal effects of the seafarer to the Philippines at employer's expense except if the death occurred in a port where local government laws or regulations do not permit the transport of such remains. In case death occurs at sea, the disposition of the remains shall be handled or dealt with in accordance with the master's best judgment. In all cases, the employer/master shall communicate with the manning agency to advise for disposition of seafarer's remains. The employer shall pay the beneficiaries of the seafarer the Philippine currency equivalent to the amount of One Thousand US dollars (US\$1,000) for burial expenses at the exchange rate prevailing during the time of payment. <p>It is understood that computation of the total permanent or partial disability of the seafarer caused by the injury sustained resulting from warlike activities within the warzone area shall be based on the compensation rate payable within the warzone area as prescribed in this Contract.</p> <p>No compensation and benefits shall be payable in respect of any injury, incapacity, disability or death of the seafarer resulting from his willful or criminal act or intentional breach of his duties, provided however, that the employer can prove that such injury, incapacity, disability or death is directly attributable to the seafarer.</p> <p>A seafarer who knowingly conceals a pre-existing illness or condition in the</p>	<ol style="list-style-type: none"> In case of partial loss, the amount shall be determined by mutual agreement of both parties but in no case to exceed the Philippine currency equivalent to the amount of Two Thousand US dollars (US\$2,000). Reimbursement for loss or damage to the seafarer's personal effects shall not apply if such loss or damage is due to (a) the seafarer's own fault; (b) larceny or theft or (c) robbery. Payment of any reimbursement shall be computed at the rate of exchange prevailing at the time of payment. <p>SECTION 28. GENERAL SAFETY</p> <p>A. The seafarer shall observe and follow any regulation or restriction that the master may impose concerning safety, drug and alcohol and environmental protection.</p> <p>B. The seafarer shall make use of all appropriate safety equipment provided him and must ensure that he is suitably dressed from the safety point of view for the job at hand.</p> <p>SECTION 29. DISPUTE SETTLEMENT PROCEDURES</p> <p>In cases of claims and disputes arising from this employment, the parties covered by a collective bargaining agreement shall submit the claim or dispute to the original and exclusive jurisdiction of the voluntary arbitrator or panel of voluntary arbitrators. If the parties are not covered by a collective bargaining agreement, the parties may at their option submit the claim or dispute to either the original and exclusive jurisdiction of the National Labor Relations Commission (NLRC), pursuant to Republic Act (RA) 8042 otherwise known as the Migrant Workers and Overseas Filipinos Act of 1995, as amended, or to the original and exclusive jurisdiction of the voluntary arbitrator or panel of arbitrators. If there is no provision as to the voluntary arbitrators to be appointed by the parties, the same shall be appointed from the accredited voluntary arbitrators of the National Conciliation and Mediation Board of the Department of Labor and Employment.</p> <p>The Philippine Overseas Employment Administration (POEA) shall exercise original and exclusive jurisdiction to hear and decide disciplinary action on cases, which are administrative in character, involving or arising out of violations of recruitment laws, rules and regulations involving employers, principals, contracting partners and Filipino seafarers.</p> <p>SECTION 30. PRESCRIPTION OF ACTION</p> <p>All claims arising from this contract shall be made within three (3) years from the date the cause of action arises, otherwise the same shall be barred.</p> <p>SECTION 31. APPLICABLE LAW</p> <p>Any unresolved dispute, claim or grievance arising out of or in connection with this contract including the annexes thereof, shall be governed by the laws of the Republic of the Philippines, international conventions, treaties and covenants to which the Philippines is a signatory.</p>																												
<p>Pre-Employment Medical Examination (PEME) shall be liable for misrepresentation and shall be disqualified from any compensation and benefits. This is likewise a just cause for termination of employment and imposition of appropriate administrative sanctions.</p> <p>When requested, the seafarer shall be furnished a copy of all pertinent medical reports or any records at no cost to the seafarer.</p> <p>The amounts paid to the seafarer due to accidental or natural death, or permanent total disability by virtue of the provisions of RA 8042 as amended by RA 10022 and its implementing rules and regulations shall form part of and shall be deducted from the total amount that the seafarer is determined to be finally entitled to under this Contract.</p> <p>Subsistence allowance benefit as provided in RA 8042, as amended by RA 10022. The principal employer/company shall grant to the seafarer who is involved in a case or litigation for the protection of his rights in a foreign country, a subsistence allowance of at least One Hundred United States Dollars (US\$100) per month for a maximum of six (6) months.</p> <p>Compassionate Visit as provided in RA 8042, as amended by RA 10022. When a seafarer is hospitalized and has been confined for at least seven (7) consecutive days, he shall be entitled to a compassionate visit by one (1) family member or a requested individual. The employer shall pay for the transportation cost of the family member or requested individual to the major airport closest to the place of hospitalization of the seafarer. It is, however, the responsibility of the family member or requested individual to meet all visa and travel document requirements.</p> <p>The seafarer or his successor in interest acknowledges that payment for injury, illness, incapacity, disability or death or other benefits of the seafarer under this contract and under RA 8042, as amended by RA 10022, shall cover all claims in relation with or in the course of the seafarer's employment, including but not limited to damages arising from the contract, tort, fault or negligence under the laws of the Philippines or any other country.</p> <p>SECTION 21. WAR AND WARLIKE OPERATIONS ALLOWANCE</p> <p>The POEA shall be the sole authority to determine whether the ship is within a war risk trading area. It shall also determine the amount of premium pay to which the seafarer shall be entitled to when sailing in that war-risk trading area.</p>	<p>SECTION 32. SCHEDULE OF DISABILITY OR IMPEDIMENT FOR INJURIES SUFFERED AND DISEASES INCLUDING OCCUPATIONAL DISEASES OR ILLNESS CONTRACTED.</p> <p style="text-align: center;">HEAD</p> <p>Traumatic head injuries that result to:</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Aperture unfilled with bone not over three (3) inches without brain injury</td> <td style="text-align: right;">Gr. 9</td> </tr> <tr> <td>2. Unfilled with bone over three (3) inches without brain injury</td> <td style="text-align: right;">Gr. 3</td> </tr> <tr> <td>3. Severe paralysis of both upper or lower extremities or one upper and one lower extremity</td> <td style="text-align: right;">Gr. 1</td> </tr> <tr> <td>4. Moderate paralysis of two (2) extremities producing moderate difficulty in movements with self-care activities</td> <td style="text-align: right;">Gr. 10</td> </tr> <tr> <td>5. Slight paralysis affecting one extremity producing slight difficulty with self-care activities</td> <td style="text-align: right;">Gr. 10</td> </tr> <tr> <td>6. Severe mental disorder or Severe Complex Cerebral function disturbance or post-traumatic psychoneurosis which require regular aid and attendance as to render worker permanently unable to perform any work</td> <td style="text-align: right;">Gr. 1</td> </tr> <tr> <td>7. Moderate mental disorder or moderate brain functional disturbance which limits worker to the activities of daily living with some directed care or attendance</td> <td style="text-align: right;">Gr. 6</td> </tr> <tr> <td>8. Slight mental disorder or disturbance that requires little attendance or aid and which interferes to a slight degree with the working capacity of the claimant</td> <td style="text-align: right;">Gr. 10</td> </tr> <tr> <td>9. Incurable imbecility</td> <td style="text-align: right;">Gr. 1</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">FACE</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Severe disfigurement of the face or head as to make the worker so repulsive as to greatly handicap him in securing or retaining employment, thereby being no permanent functional disorder</td> <td style="text-align: right;">Gr. 2</td> </tr> <tr> <td>2. Moderate facial disfigurement involving partial ablation of the nose with big scars on face or head</td> <td style="text-align: right;">Gr. 5</td> </tr> <tr> <td>3. Partial ablation of the nose or partial avulsion of the scalp</td> <td style="text-align: right;">Gr. 9</td> </tr> <tr> <td>4. Complete loss of the power of mastication and speech function</td> <td style="text-align: right;">Gr. 1</td> </tr> <tr> <td>5. Moderate constriction of the jaw resulting in moderate degree</td> <td></td> </tr> </table>	1. Aperture unfilled with bone not over three (3) inches without brain injury	Gr. 9	2. Unfilled with bone over three (3) inches without brain injury	Gr. 3	3. Severe paralysis of both upper or lower extremities or one upper and one lower extremity	Gr. 1	4. Moderate paralysis of two (2) extremities producing moderate difficulty in movements with self-care activities	Gr. 10	5. Slight paralysis affecting one extremity producing slight difficulty with self-care activities	Gr. 10	6. Severe mental disorder or Severe Complex Cerebral function disturbance or post-traumatic psychoneurosis which require regular aid and attendance as to render worker permanently unable to perform any work	Gr. 1	7. Moderate mental disorder or moderate brain functional disturbance which limits worker to the activities of daily living with some directed care or attendance	Gr. 6	8. Slight mental disorder or disturbance that requires little attendance or aid and which interferes to a slight degree with the working capacity of the claimant	Gr. 10	9. Incurable imbecility	Gr. 1	1. Severe disfigurement of the face or head as to make the worker so repulsive as to greatly handicap him in securing or retaining employment, thereby being no permanent functional disorder	Gr. 2	2. Moderate facial disfigurement involving partial ablation of the nose with big scars on face or head	Gr. 5	3. Partial ablation of the nose or partial avulsion of the scalp	Gr. 9	4. Complete loss of the power of mastication and speech function	Gr. 1	5. Moderate constriction of the jaw resulting in moderate degree	
1. Aperture unfilled with bone not over three (3) inches without brain injury	Gr. 9																												
2. Unfilled with bone over three (3) inches without brain injury	Gr. 3																												
3. Severe paralysis of both upper or lower extremities or one upper and one lower extremity	Gr. 1																												
4. Moderate paralysis of two (2) extremities producing moderate difficulty in movements with self-care activities	Gr. 10																												
5. Slight paralysis affecting one extremity producing slight difficulty with self-care activities	Gr. 10																												
6. Severe mental disorder or Severe Complex Cerebral function disturbance or post-traumatic psychoneurosis which require regular aid and attendance as to render worker permanently unable to perform any work	Gr. 1																												
7. Moderate mental disorder or moderate brain functional disturbance which limits worker to the activities of daily living with some directed care or attendance	Gr. 6																												
8. Slight mental disorder or disturbance that requires little attendance or aid and which interferes to a slight degree with the working capacity of the claimant	Gr. 10																												
9. Incurable imbecility	Gr. 1																												
1. Severe disfigurement of the face or head as to make the worker so repulsive as to greatly handicap him in securing or retaining employment, thereby being no permanent functional disorder	Gr. 2																												
2. Moderate facial disfigurement involving partial ablation of the nose with big scars on face or head	Gr. 5																												
3. Partial ablation of the nose or partial avulsion of the scalp	Gr. 9																												
4. Complete loss of the power of mastication and speech function	Gr. 1																												
5. Moderate constriction of the jaw resulting in moderate degree																													
<p>The seafarer when sailing within a war-risk trading area shall be entitled to such premium pay as the POEA may determine through appropriate periodic issuances.</p> <p>If at the time of the signing of the contract, an area is declared a war or war-risk trading area and the seafarer binds himself in writing to sail into that area, the agreement shall be properly appended to the Contract for verification and approval by the Philippine Overseas Employment Administration (POEA). The seafarer shall comply with the agreement or shall bear his cost of repatriation when he opts not to sail into a war or war-risk trading area.</p> <p>If a war or warlike operations should arise during the term of this Contract in any country within the ship's trading area, the seafarer may sail with the ship within and out of the trading area if required by the Master.</p> <p>SECTION 22. TERMINATION DUE TO SHIPWRECK AND SHIP'S FOUNDERING</p>	<table border="0"> <tr> <td>6. of difficulty in chewing and moderate loss of the power or the expression of speech</td> <td style="text-align: right;">Gr. 6</td> </tr> <tr> <td>7. Slight disorder of mastication and speech function due to traumatic injuries to jaw or cheek bone</td> <td style="text-align: right;">Gr. 12</td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">EYES</p> <table border="0"> <tr> <td>1. Blindness or total and permanent loss of vision of both eyes</td> <td style="text-align: right;">Gr. 1</td> </tr> <tr> <td>2. Total blindness of one (1) eye and fifty percent (50%) loss of vision of the other eye Gr. 5</td> <td></td> </tr> <tr> <td>3. Loss of one eye or total blindness of one eye</td> <td style="text-align: right;">Gr. 7</td> </tr> <tr> <td>4. Fifty percent (50%) loss of vision of one eye</td> <td style="text-align: right;">Gr. 10</td> </tr> <tr> <td>5. Lagophthalmos, one eye</td> <td style="text-align: right;">Gr. 12</td> </tr> <tr> <td>6. Ectropion, one eye</td> <td style="text-align: right;">Gr. 12</td> </tr> </table>	6. of difficulty in chewing and moderate loss of the power or the expression of speech	Gr. 6	7. Slight disorder of mastication and speech function due to traumatic injuries to jaw or cheek bone	Gr. 12	1. Blindness or total and permanent loss of vision of both eyes	Gr. 1	2. Total blindness of one (1) eye and fifty percent (50%) loss of vision of the other eye Gr. 5		3. Loss of one eye or total blindness of one eye	Gr. 7	4. Fifty percent (50%) loss of vision of one eye	Gr. 10	5. Lagophthalmos, one eye	Gr. 12	6. Ectropion, one eye	Gr. 12												
6. of difficulty in chewing and moderate loss of the power or the expression of speech	Gr. 6																												
7. Slight disorder of mastication and speech function due to traumatic injuries to jaw or cheek bone	Gr. 12																												
1. Blindness or total and permanent loss of vision of both eyes	Gr. 1																												
2. Total blindness of one (1) eye and fifty percent (50%) loss of vision of the other eye Gr. 5																													
3. Loss of one eye or total blindness of one eye	Gr. 7																												
4. Fifty percent (50%) loss of vision of one eye	Gr. 10																												
5. Lagophthalmos, one eye	Gr. 12																												
6. Ectropion, one eye	Gr. 12																												

<p>here the ship is wrecked necessitating the termination of employment before the date indicated in the contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, medical examination employer's expense to determine his fitness to work, repatriation at employer's cost and one month basic wage as termination pay.</p> <p>in case of termination of employment of the seafarer before the expiration of the term of his contract due to shipwreck, actual or constructive total loss or foundering of the ship, the seafarer shall be entitled to earned wages, medical examination at employer's expense to determine his fitness to work, repatriation at employer's cost and one month basic wage as termination pay.</p> <p>SECTION 23. TERMINATION DUE TO SALE OF SHIP, LAY-UP OR DISCONTINUANCE OF VOYAGE</p> <p>where the ship is sold, laid up, or the voyage is discontinued necessitating the termination of employment before the date indicated in the Contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, repatriation at employer's cost and one (1) month basic wage as termination pay, unless arrangements have been made for the seafarer to join another ship belonging to the same principal to complete his contract in which case the seafarer shall be entitled to his wages until the date of joining the other ship.</p> <p>SECTION 24. TERMINATION DUE TO UNSEAWORTHINESS</p> <p>If the ship is declared unseaworthy by a classification society, port state or flag state, the seafarer shall not be forced to sail with the ship.</p> <p>If the ship's unseaworthiness necessitates the termination of employment before the date indicated in the Contract, the seafarer shall be entitled to earned wages, repatriation at cost to the employer and termination pay equivalent to one (1) month basic wage.</p> <p>SECTION 25. TERMINATION DUE TO REGULATION 1/4, CONTROL PROCEDURES OF THE 1978 STCW CONVENTION, AS AMENDED</p> <p>where the seafarer is terminated and/or repatriated as a result of port state control procedures/actions in compliance with Regulation 1/4 of the 1978 STCW Convention, as amended, his termination shall be considered valid. However, he shall be entitled to repatriation and earned wages and benefits only.</p> <p>SECTION 26. CHANGE OF PRINCIPAL</p> <p>Where there is a change of Principal of the ship necessitating the pre-termination of employment of the seafarer, the seafarer should be entitled to earned wages and repatriation at employer's expense. He shall also be entitled to one (1) month basic pay as termination pay.</p> <p>In case arrangements have been made for the seafarer to directly join another ship of the same Principal to complete his contract, he shall only be entitled to basic wage from the date of his disembarkation from his former ship until the date of his joining the new ship.</p> <p>SECTION 27. LOSS OF OR DAMAGE TO CREW'S EFFECTS BY MARINE PERIL</p> <p>The seafarer shall be reimbursed by the employer the full amount of loss or damage to his personal effects but in no case shall the amount exceed the Philippine currency equivalent to the amount of Two Thousand US dollars (US\$2,000) if his personal effects are lost or damaged as a result of the wreck or loss or stranding or abandonment of the ship or as a result of fire, flooding, collision or piracy.</p>	<p>7. Epiphora, one eye Gr. 12</p> <p>8. Ptosis, one eye Gr. 12</p> <p>Note: (Smeller's Chart - used to grade for near and distant vision).</p> <p style="text-align: center;">NOSE AND MOUTH</p> <p>1. Considerable stricture of the nose (both sides) hindering breathing Gr. 11</p> <p>2. Loss of the sense of hearing in one ear Gr. 11</p> <p>3. Injuries to the tongue (partial amputation or adhesion) or palate-causing defective speech Gr. 10</p> <p>4. Loss of the three (3) teeth restored by prosthesis Gr. 14</p> <p style="text-align: center;">EARS</p> <p>1. For the complete loss of the sense of hearing on both ears Gr. 3</p> <p>2. Loss of two (2) external ears Gr. 8</p> <p>3. Complete loss of the sense of hearing in one ear Gr. 11</p> <p>4. Loss of one external ear Gr. 12</p> <p>5. Loss of one half (1/2) of an external ear Gr. 14</p> <p style="text-align: center;">NECK</p> <p>1. Such injury to the throat as necessitates the wearing of a tracheal tube Gr. 6</p> <p>2. Loss of speech due to injury to the vocal cord Gr. 9</p> <p>3. Total stiffness of neck due to fracture or dislocation of the cervical spines Gr. 8</p> <p>4. Moderate stiffness or two thirds (2/3) loss of motion of the neck Gr. 10</p> <p>5. Slight stiffness of the neck or one third (1/3) loss of motion Gr. 12</p> <p style="text-align: center;">CHEST-TRUNK-SPINE</p> <p>1. Fracture of four (4) or more ribs resulting to severe limitation of chest Gr. 6</p> <p>2. Fracture of four (4) or more ribs with intercostal neuralgia resulting in moderate limitation of chest expansion Gr. 9</p> <p>3. Slight limitation of chest expansion due to simple rib functional without myositis or intercostal neuralgia Gr. 12</p> <p>4. Fracture of the dorsal or lumbar spines resulting severe or total rigidity of the trunk or total loss of lifting power of heavy objects Gr. 8</p> <p>5. Moderate rigidity or two thirds (2/3) loss of motion or lifting power of the trunk Gr. 8</p> <p>6. Slight rigidity or one third (1/3) loss of motion or lifting power of the trunk Gr. 11</p> <p>7. Injury to the spinal cord as to make walking impossible without the aid of a pair of crutches Gr. 4</p> <p>8. Injury to the spinal cord as to make walking impossible even with the aid of a pair of crutches Gr. 1</p> <p>9. Injury to the spinal cord resulting to incontinence of urine and feces Gr. 1</p> <p style="text-align: center;">ABDOMEN</p> <p>1. Loss of the spleen Gr. 8</p> <p>2. Loss of one kidney Gr. 7</p> <p>3. Severe residuals of impairment of intra-abdominal organs which requires regular aid and attendance that will unable worker to seek any gainful employment Gr. 1</p>																																																												
<p>Moderate residuals of disorder of the Intra-abdominal organs secondary to trauma resulting to impairment of nutrition, moderate tenderness, nausea, vomiting, constipation or diarrhea Gr. 7</p> <p>Slight residuals or disorder of the intra-abdominal organs resulting in impairment of nutrition, slight tenderness and/or constipation or diarrhea Gr. 12</p> <p>Inguinal hernia secondary to trauma or strain Gr. 12</p> <p style="text-align: center;">PELVIS</p> <p>Fracture of the pelvic rings as to totally incapacitate worker to work Gr. 1</p> <p>Fracture of the pelvic ring resulting to deformity and lameness Gr. 6</p> <p style="text-align: center;">URINARY AND GENERATIVE ORGANS</p> <p>Total loss of penis Gr. 7</p> <p>Total loss of both testicles Gr. 7</p> <p>Total loss of one testicle Gr. 11</p> <p>Scars on the penis or destruction of the parts of the cavernous body or urethra interfering with erection or markedly affecting coitus Gr. 9</p> <p>Loss of one breast Gr. 11</p> <p>Prolapse of the uterus Gr. 13</p> <p>Great difficulty in urinating Gr. 13</p> <p>Incontinence of urine Gr. 10</p> <p style="text-align: center;">THUMBS AND FINGERS</p> <p>Total loss of one thumb including metacarpal bone Gr. 9</p> <p>Total loss of one thumb Gr. 10</p> <p>Total loss of one index finger including metacarpal bone Gr. 10</p> <p>Total loss of one index finger Gr. 11</p> <p>Total loss of one middle finger including metacarpal bone Gr. 11</p> <p>Total loss of one middle finger Gr. 12</p> <p>Total loss of one ring finger including metacarpal bone Gr. 12</p> <p>Total loss of one ring finger Gr. 13</p> <p>Total loss of one small finger including metacarpal bone Gr. 13</p> <p>Total loss of one small finger Gr. 14</p> <p>Loss of two or more fingers. Compensation for the loss of use of two (2) or more fingers or one (1) or more phalanges of two or more digits of a hand must be proportioned to the loss of the hand occasioned thereby but shall not exceed the compensation for the loss of a hand:</p>	<p>28. Shortening of a lower extremity from one to three centimeters with either joint lesion or disturbance of weight-bearing joint Gr. 13</p> <p>29. Shortening of 3 to 6 cm with slight atrophy of calf or thigh muscles Gr. 12</p> <p>30. Shortening of 3 to 6 cm with either joint lesion or disturbance of weight-bearing joint Gr. 11</p> <p>31. Irregular union of fracture with joint stiffness and with shortening of 6 to 9 cm producing permanent lameness Gr. 9</p> <p>32. Irregular union of fracture in a thigh or leg with shortening of 6 to 9 cms Gr. 10</p> <p>33. Failure of fracture of both hips to unite Gr. 1</p> <p>34. Failure of fracture of a hip to unite Gr. 3</p> <p>35. Paralysis of both lower extremities Gr. 1</p> <p>36. Paralysis of one lower extremity Gr. 3</p> <p>37. Scar the size of a palm or larger left on an extremity Gr. 14</p> <p>NOTE: Any item in the schedule classified under Grade 1 shall be considered or shall constitute total and permanent disability.</p> <p style="text-align: center;">SCHEDULE OF DISABILITY ALLOWANCES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>IMPEDIMENT GRADE</th> <th>US\$50,000</th> <th>IMPEDIMENT</th> <th></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1</td> <td>X</td> <td>X</td> <td>120.00%</td> </tr> <tr> <td>2</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>88.81%</td> </tr> <tr> <td>3</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>78.36%</td> </tr> <tr> <td>4</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>68.66</td> </tr> <tr> <td>5</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>58.96%</td> </tr> <tr> <td>6</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>50.00%</td> </tr> <tr> <td>7</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>41.80%</td> </tr> <tr> <td>8</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>33.59%</td> </tr> <tr> <td>9</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>26.12%</td> </tr> <tr> <td>10</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>20.15%</td> </tr> <tr> <td>11</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>14.93%</td> </tr> <tr> <td>12</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>10.45%</td> </tr> <tr> <td>13</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>6.72%</td> </tr> <tr> <td>14</td> <td>"</td> <td>X</td> <td>3.74%</td> </tr> </tbody> </table> <p>To be paid in Philippine Currency equivalent at the exchange rate prevailing during the time of payment.</p> <p>SECTION 32 - A. OCCUPATIONAL DISEASES</p>	IMPEDIMENT GRADE	US\$50,000	IMPEDIMENT		1	X	X	120.00%	2	"	X	88.81%	3	"	X	78.36%	4	"	X	68.66	5	"	X	58.96%	6	"	X	50.00%	7	"	X	41.80%	8	"	X	33.59%	9	"	X	26.12%	10	"	X	20.15%	11	"	X	14.93%	12	"	X	10.45%	13	"	X	6.72%	14	"	X	3.74%
IMPEDIMENT GRADE	US\$50,000	IMPEDIMENT																																																											
1	X	X	120.00%																																																										
2	"	X	88.81%																																																										
3	"	X	78.36%																																																										
4	"	X	68.66																																																										
5	"	X	58.96%																																																										
6	"	X	50.00%																																																										
7	"	X	41.80%																																																										
8	"	X	33.59%																																																										
9	"	X	26.12%																																																										
10	"	X	20.15%																																																										
11	"	X	14.93%																																																										
12	"	X	10.45%																																																										
13	"	X	6.72%																																																										
14	"	X	3.74%																																																										
<p>a. Loss of five (5) fingers of one hand Gr. 6</p> <p>b. Loss of thumb, index fingers and any of 2 or more fingers of the same hand Gr. 6</p> <p>c. Loss of the thumb, index finger and any one of the remaining fingers of the same hand Gr. 7</p> <p>d. Loss of thumb and index finger Gr. 8</p> <p>e. Loss of three (3) fingers of one hand not including thumb and index finger Gr. 9</p> <p>f. Loss of the index finger and any one of the other fingers of the same hand excluding thumb Gr. 9</p> <p>g. Loss of two (2) digits of one hand not including thumb and index finger Gr. 10</p> <p>Loss of ten (10) fingers of both hands Gr. 3</p> <p style="text-align: center;">HANDS</p> <p>Total loss of use of both hands or amputation of both hands at wrist joints or above Gr. 1</p> <p>Amputation of a hand at carpo-metacarpal joints Gr. 5</p> <p>Amputation between wrist and elbow joint Gr. 5</p> <p>Loss of grasping power for small objects between the fold of the finger of one hand Gr. 10</p> <p>Loss of grasping power for large objects between fingers and palm of one hand Gr. 10</p> <p>Loss of opposition between the thumb and tips of the fingers of one hand Gr. 9</p> <p>Ankyclosed wrist in normal position Gr. 10</p> <p>Ankyclosed wrist in position one third (1/3) flexed or half extended and/or severe limited action of a wrist Gr. 11</p>	<p>For an occupational disease and the resulting disability or death to be compensable, all of the following conditions must be satisfied:</p> <ol style="list-style-type: none"> The seafarer's work must involve the risks described herein; The disease was contracted as a result of the seafarer's exposure to the described risks; The disease was contracted within a period of exposure and under such other factors necessary to contract it; and There was no notorious negligence on the part of the seafarer. <p>The following diseases are considered as occupational when contracted under working conditions involving the risks described herein:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>OCCUPATIONAL DISEASE</th> <th>NATURE OF EMPLOYMENT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1. Cancer of the epithelium of the bladder (Papilloma of the bladder)</td> <td>Work involving exposure to alpha-naphthylamine, beta-naphthylamine, or benzidine of any part of the salts, and auramine or magenta</td> </tr> <tr> <td>2. Cancer, epitheliomatous or ulceration of the skin or of the corneal surface of the eye due to tar, pitch, bitumen, mineral oil or paraffin, or compound product or residue of these substances</td> <td>The use or handling of, exposure to tar, pitch, bitumen, mineral oil (including paraffin) soot or any compound product or residue of any of these substances</td> </tr> <tr> <td>3. Deafness - severe profound hearing loss in an occupation where employee is exposed to prolonged, significant noise and vibration in his line of work.</td> <td>Any industrial operation having excessive noise particularly in the higher frequencies</td> </tr> <tr> <td>4. Decompression sickness</td> <td></td> </tr> <tr> <td> a. Caisson disease</td> <td>Any process carried on in compressed or rarefied air.</td> </tr> <tr> <td> b. Aeroembolism</td> <td>Any process carried on in rarefied air</td> </tr> <tr> <td>5. Dermatitis due to irritants and sensitizers</td> <td>The use or handling of chemical agents which are skin irritants and sensitizers</td> </tr> </tbody> </table>	OCCUPATIONAL DISEASE	NATURE OF EMPLOYMENT	1. Cancer of the epithelium of the bladder (Papilloma of the bladder)	Work involving exposure to alpha-naphthylamine, beta-naphthylamine, or benzidine of any part of the salts, and auramine or magenta	2. Cancer, epitheliomatous or ulceration of the skin or of the corneal surface of the eye due to tar, pitch, bitumen, mineral oil or paraffin, or compound product or residue of these substances	The use or handling of, exposure to tar, pitch, bitumen, mineral oil (including paraffin) soot or any compound product or residue of any of these substances	3. Deafness - severe profound hearing loss in an occupation where employee is exposed to prolonged, significant noise and vibration in his line of work.	Any industrial operation having excessive noise particularly in the higher frequencies	4. Decompression sickness		a. Caisson disease	Any process carried on in compressed or rarefied air.	b. Aeroembolism	Any process carried on in rarefied air	5. Dermatitis due to irritants and sensitizers	The use or handling of chemical agents which are skin irritants and sensitizers																																												
OCCUPATIONAL DISEASE	NATURE OF EMPLOYMENT																																																												
1. Cancer of the epithelium of the bladder (Papilloma of the bladder)	Work involving exposure to alpha-naphthylamine, beta-naphthylamine, or benzidine of any part of the salts, and auramine or magenta																																																												
2. Cancer, epitheliomatous or ulceration of the skin or of the corneal surface of the eye due to tar, pitch, bitumen, mineral oil or paraffin, or compound product or residue of these substances	The use or handling of, exposure to tar, pitch, bitumen, mineral oil (including paraffin) soot or any compound product or residue of any of these substances																																																												
3. Deafness - severe profound hearing loss in an occupation where employee is exposed to prolonged, significant noise and vibration in his line of work.	Any industrial operation having excessive noise particularly in the higher frequencies																																																												
4. Decompression sickness																																																													
a. Caisson disease	Any process carried on in compressed or rarefied air.																																																												
b. Aeroembolism	Any process carried on in rarefied air																																																												
5. Dermatitis due to irritants and sensitizers	The use or handling of chemical agents which are skin irritants and sensitizers																																																												

<p>c. if a person who was apparently asymptomatic before being subjected to strain at work showed signs and symptoms of cardiac injury during the performance of his work and such symptoms and signs persisted, it is reasonable to claim a causal relationship</p> <p>d. if a person is a known hypertensive or diabetic, he should show compliance with prescribed maintenance medications and doctor-recommended lifestyle changes. The employer shall provide a workplace conducive for such compliance in accordance with Section 1(A) paragraph 6.</p> <p>e. in a patient not known to have hypertension or diabetes, as indicated on his last PEME</p>	<p>b. if a person is a known hypertensive or diabetic, he should show compliance with prescribed maintenance medications and doctor-recommended lifestyle changes. The employer shall provide a workplace conducive for such compliance in accordance with Section 1(A) paragraph 6.</p> <p>c. in a patient not known to have hypertension or diabetes as indicated on his last PEME</p>	<p>d. abetting or conniving with others to commit smuggling</p> <p>e. misdeclaration of or failing to declare articles leading to their seizure and fine to ship</p> <p>f. misdeclaration of or failing to declare articles leading to their seizure but ship not implicated</p>	<p>reparation and cost of his replacement</p> <p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p> <p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p> <p>1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p> <p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p> <p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p> <p>1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>	<p>1st Offense: Two (2) years to three (3) years suspension 2nd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: (3)Three years suspension to delisting</p>
<p>13. END ORGAN DAMAGE RESULTING FROM UNCONTROLLED HYPERTENSION</p> <p>Impairment of function of the organs such as kidneys, heart, eyes and brain under the following conditions considered compensable.</p> <p>a. if a person is a known hypertensive or diabetic, he should show compliance with prescribed maintenance medications and doctor-recommended lifestyle changes. The employer shall provide a workplace conducive for such compliance in accordance with Section 1(A) paragraph 6.</p> <p>b. in a patient not known to have hypertension has the following on his last PEME: normal BP, normal CXR and ECG/leadmill</p>		<p>g. possession of pornographic materials leading to its seizure and fine to ship</p> <p>h. possession of child pornography materials leading to its seizure and fine to ship</p> <p>i. Any other violation which will not implicate ship</p> <p>j. Any other violation which will</p>		<p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p> <p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p>
<p>14. Cataract and pterygium</p>	<p>Caused by prolonged exposure to UV light or welding, wind abrasion and sea breeze</p>			
<p>15. Poisoning by cadmium</p>	<p>Among workers in battery factories, who are exposed to cadmium fumes</p>		<p>implicate the ship</p>	
<p>16. Acute myeloid leukemia</p>	<p>Secondary to prolonged benzene exposure</p>		<p>of his replacement Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>	
<p>17. Chronic lymphocytic leukemia</p>	<p>Secondary to prolonged benzene exposure</p>		<p>2. Desertion</p>	
<p>18. Vitreal hemorrhage and retinal detachment</p>	<p>Caused by the strain upon lifting of heavy loads</p>		<p>a. deserting or attempting to desert</p>	
<p>19. Hernia. All of the following conditions must be met:</p>	<p>a. The hernia should be of recent origin; b. Its appearance was accompanied by pain, discoloration and evidence of a tearing of the tissues; c. The disease was immediately preceded by undue or severe strain arising out of and in the course of employment; a protrusion mass should appear in the area immediately following the alleged strain.</p>		<p>b. advising, assisting or persuading another to desert</p>	
<p>20. Bronchial Asthma - all of the following must be met:</p>	<p>a. there is no evidence or history of asthma before employment b. the allergen is present in the working conditions c. sensitivity test to allergens in the working environment should yield positive results d. a proactive test should show positive results</p>		<p>3. Absence without leave</p>	
<p>21. Osteoarthritis. Any occupation involving:</p>	<p>a. joint strain from carrying heavy loads, or unduly heavy physical labor, as among laborers and mechanics; b. minor or major injuries to the joint; c. Excessive use or constant strenuous usage of a particular joint, as among sportsmen, particularly those who have engaged in the more active sports activities; d. Extreme temperature changes (humidity, heat, and cold exposures) and; e. faulty work posture or use vibratory tools</p>		<p>a. abandoning post or duty without being properly relieved</p>	
<p>22. Peptic Ulcer</p>	<p>Any occupation involving prolonged emotional or physical stress as among professional people, transport workers and the like.</p>		<p>b. leaving the ship without permission from responsible officers during working hours</p>	
<p>23. Viral Hepatitis</p>	<p>In addition to working conditions already listed under Philippine Decree No. 626, as amended, any occupation involving exposure to a source of infection through ingestion of water, milk or other foods contaminated with hepatitis virus; provided that the physician determining the causal relationship between the employment and the illness should be able to indicate whether the disease of the infected worker manifested itself while he was so employed, knowing the incubation period thereof.</p>		<p>c. Entrusting to others assigned duties without authority of department head</p>	
<p>4. Sleeping on post while on duty</p>	<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>		<p>d. Leaving the ship without permission</p>	
<p>5. Insubordination</p>	<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>		<p>Master's discretion (grave or less grave, depending on circumstances)</p>	
<p>a. any act of disobedience to lawful orders of a superior officer</p>	<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>		<p>1st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension from participation in the overseas employment program 2nd Offense: One (1) year and one (1) day suspension to delisting</p>	
<p>b. attempting to assault a superior officer</p>	<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>		<p>1st Offense: Reprimand and warning 2nd Offense: Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>	
<p>c. assaulting a superior officer/other persons on business with the ship without the use of deadly weapon</p>	<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>		<p>1st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension from participation in the overseas employment program 2nd Offense: One (1) year and one (1) day suspension to delisting</p>	
<p>d. assaulting a superior officer/other persons on business with the ship with the use of deadly weapon</p>	<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>		<p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p>	
<p>g. failure to observe and comply with regulation and non-baggage shipment and acceptance of parcels on board</p>	<p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p>		<p>Master's discretion (grave or less grave, depending on circumstances)</p>	
<p>h. failure to observe regulations on expiration of shore liberty</p>	<p>1st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension from participation in the overseas employment program 2nd Offense: One (1) year and one (1) day suspension to delisting</p>		<p>1st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension from participation in the overseas employment program 2nd Offense: One (1) year and one (1) day suspension to delisting</p>	
<p>i. being left behind by ship in foreign port without justifiable reason</p>	<p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p>		<p>Dismissal and to pay cost of reparation and cost of his replacement</p>	
<p>1st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting</p>	<p>1st Offense: Delisting</p>		<p>1st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension from participation in the overseas employment program 2nd Offense: One (1) year and one (1) day suspension to delisting</p>	

e. behaving with disrespect towards a superior officer	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three (3) years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	j. disorderly conduct and/or disrespect towards passengers or other persons	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
f. insulting a superior officer by words or deed	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three (3) years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	k. for immorality so as to cast aspersion on the good name of the ship and company	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
g. inciting another to commit insubordination	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three (3) years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	l. inflicting harm or injury to others	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
6. Drunkenness			10. Incompetence and inefficiency	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Two (2) years to three (3) years suspension 2 nd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting
a. drunk while on duty	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Two (2) years to three (3) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting	11. Inciting mutiny, malicious destruction of ship's property at any activity which will hamper the efficient operation of the ship	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Two (2) years to three (3) years suspension 2 nd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting
b. creating trouble on board due to intoxication	1 st Offense: Reprimand and warning 2 nd Offense: Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	12. Concerted action to breach approved contracts	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Two (2) years to three (3) years suspension 2 nd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting
c. failure to perform assigned intoxication	1 st Offense: Reprimand and warning 2 nd Offense: Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	13. Any activity which tends to destroy harmonious relationship of the company	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
7. Creating trouble outside the ship's premises	1 st Offense: Reprimand and warning 2 nd Offense: Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	14. Grave abuse of authority a. grave abuse of authority (with the use of deadly weapon) resulting in harm or injury to subordinate b. grave abuse of authority (without the use of deadly weapon) resulting in harm or injury to subordinate c. any other case of abuse of authority	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	Delisting from IPOEA registry 1 st Offense: Two (2) years to three (3) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting 1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day to three (3) years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting
8. Gambling			15. For gross misbehavior prejudicial to good order and discipline	1 st offense: Reprimand and warning 2 nd offense: Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
a. which results in fighting or any incident as to upset the harmonious relationship on board the ship	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting	16. Causing through neglect, damage loss, spoilage or deterioration of ship's stocks and property	Master's discretion (grave or less grave, depending on circumstances)	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
b. any other form of gambling which is not purely recreational	Master's discretion (grave or less grave, depending on circumstances)	1 st Offense: Six (6) months to one (1) year suspension 2 nd Offense: One (1) year and one (1) day to three years suspension 3 rd Offense: Three (3) years and one (1) day suspension to delisting	17. Connivance with or coddling of stowaway	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
9. Violation of company policies and regulations for:			18. Willfully making false statement, reports, certification or documents for personal gain or with intent to mislead or defraud the company or authority	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
a. pilferage or theft of ship's store or cargo	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting	19. Any other case as to cast aspersion on the good name of the company and ship	Master's discretion (grave or less grave, depending on circumstances)	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
b. pilferage or theft of ships property, of crews or passengers or other persons with business as the ship	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting	20. Violation to observe safety and environmental rules/regulations	Master's discretion (grave or less grave, depending on circumstances)	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
c. embezzlement of company funds	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting	21. Failure to observe the drug and alcohol policy of the company	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting
d. unauthorized disposal of company ship's properties for personal gain	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting			
e. any act of dishonesty with intention to defraud the company	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting			
f. gross negligence and failure to observe proper stowage and cargo handling procedures resulting in delay of ships and/or damage to cargos	Dismissal and to pay cost of repatriation and cost of his replacement	1 st Offense: One (1) year to two (2) years suspension 2 nd Offense: Two (2) years and one (1) day suspension to delisting			

This contract is pursuant to Governing Board Resolution No. 09 and memorandum Circular No. 10, both series of 2010.

Seafarer

Παράρτημα V. PNO CBA

IBF COLLECTIVE BARGAINING AGREEMENT 2015 – 2017 **(40 hrs working week)**

Article 1: Application

This IBF Agreement (hereinafter “Agreement” or “CBA”) sets out the standard terms and conditions applicable only to seafarers serving on any ship owned or operated by a company in membership with the Joint Negotiating Group in respect of which there is in existence an IBF Special Agreement. Together with the IBF Special Agreement and the IBF Memorandum of Agreement, which may contain additional terms and conditions relevant to seafarers, this IBF Framework CBA makes an integral part of the general IBF settlement negotiated between the International Transport Workers Federation (ITF) and the Joint Negotiating Group (JNG) of maritime employers.

This Agreement is deemed to be incorporated into and to contain the terms and conditions of the contract of employment of any seafarer to whom this Agreement applies.

It is understood and agreed that nothing contained in this Agreement is intended to or shall be construed as to restrict in any way the authority of the Master.

The IBF Special Agreement requires the Company, inter alia to employ the seafarers on the terms and conditions of an ITF approved agreement, and to enter into individual contracts of employment with any seafarer to whom this Agreement applies, incorporating the terms and conditions of an ITF approved Agreement. The Company undertakes that it will comply with all the terms and conditions of this Agreement. The Company shall further ensure that signed copies of the applicable ITF approved Agreement (CBA) and of the ITF Special Agreement are available on board in English.

The words “seafarer”, “ship”, ‘IBF Special Agreement’, “Union”, “ITF” and “company” when used in this Agreement shall have the same meaning as in the IBF Special Agreement. Furthermore, “seafarer” means any person who is employed or engaged or works in any capacity to whom this collective bargaining agreement applies. “MLC” means Maritime Labour Convention adopted by the General Conference of the International Labour Organization on 23 February 2006.

Each seafarer, shall be covered by the Agreement with effect from the date on which they are engaged, whether they have signed Articles or not, until the date on which they sign off or, if later the date until which, in accordance with this Agreement, the Company is liable for the payment of wages, whether or not any employment contract is executed between the seafarer and the Company and whether or not the Ship’s Articles are endorsed or amended to include the rates of pay specified in this Agreement.

Article 2: Pre-Employment

2.1 Each seafarer shall undertake to serve the Company competently and shall undertake that they possess, and will exercise, the skill commensurate with the certificates that they declare to hold, which should be verified by the Company.

2.2 The Company shall be entitled to require that any seafarer shall have a satisfactory pre-employment medical examination, at Company expense, by a Company-nominated doctor and that the seafarer answer faithfully any questionnaire on their state of health, which may be required. Failure to do so may effect the seafarer’s entitlement to compensation as per Articles 22,23,24, 25 and 26. The seafarer shall be entitled to receive a copy of the medical certificate issued in respect of such an examination. The provisions of this Article shall equally apply to seafarers who were previously employed by the Company, signed-off due to medical reasons pursuant to Article 19.1 (b) and maybe willing to be re-employed upon recovery. Any such recovered seafarers shall be treated equally to the other candidates undergoing medical examination.

2.3 As far as practicable, companies who are direct employers or who use seafarers recruitment and placement services shall ensure that the standards laid down in the MLC are met including the requirement that no fees or visa costs are borne directly or indirectly, in whole or in part, by the seafarers for finding employment, the right for seafarers to inspect their employment agreements and seek advice before engagement and preventing the recruitment or placement services from using means, mechanisms or lists to prevent seafarers from gaining employment for which they are qualified.

2.4 Each seafarer shall sign the seamen’s employment contract attached as APPENDIX 4.

2.5 Documentation as required by the Flag State shall be at Company expense.

Article 3: Probationary Service

3.1 The probationary period shall only apply during the first term of employment with the Company and shall be one third of the contract length but in any case, no more than ten weeks. During this period both the seafarer and/or the Company shall be entitled to terminate the employment prior to the expiry of the contract during this period. In such event the cost of repatriation shall be the responsibility of the party who gives notice of termination but the compensation for premature

termination of employment provided in Article 19.4 shall not apply.

Article 4: Non-Seafarers Work

4.1 Neither ship's crews nor anyone else on board whether in permanent or temporary employment by the Company shall carry out cargo handling and other work traditionally or historically done by dock workers without the prior agreement of the ITF Dockers Union or ITF Unions concerned and provided that the individual seafarers volunteer to carry out such duties, for which they should be adequately compensated. For the purpose of this clause "cargo handling" may include but is not limited to: loading, unloading, stowing, unstowing, pouring, trimming, classifying, sizing, stacking, unstacking as well as composing and decomposing unit loads; and also services in relation with cargo or goods, such as tallying, weighing, measuring, cubing, checking, receiving, guarding, delivering, sampling and sealing, lashing and unlashings.

Where a vessel is in a port where an official trade dispute involving an ITF-affiliated dock workers' union is taking place, neither ship's crew nor anyone else on board whether in permanent or temporary employment by the Company shall undertake cargo handling and other work, traditionally and historically done by members of that union which would affect the resolution of such a dispute. The Company will not take any punitive measures against any seafarer who respects such dock workers' trade dispute and any such lawful act by the Seafarer shall not be treated as any breach of the Seafarer's contract of employment, provided that this act is lawful within the country it is taken.

4.3 For crewmembers compensation for such work performed during the normal working week, as specified in Article 6, shall be by the payment of the overtime rate specified in APPENDIX 2 for each hour or part hour that such work is performed, in addition to the basic pay. Any such work performed outside the normal working week will be compensated at double the overtime rate.

Article 5: Duration of Employment

A seafarer shall be engaged for the period specified in APPENDIX 3 to this Agreement and such period may be extended or reduced by the amount shown in APPENDIX 3 for operational convenience. The employment shall be automatically terminated upon the terms of this Agreement at the first arrival of the ship in port after expiration of that period, unless the Company operates a permanent employment system.

Article 6: Hours of Duty

The normal hours of duty shall be as specified in APPENDIX 3, but in no case shall exceed; Eight hours per day from Monday to Friday inclusive.

Article 7: Overtime

7.1 Entitlement to overtime for all seafarers shall be as specified in APPENDIX 4

7.2 Overtime shall be recorded individually and in duplicate either by the Master or the Head of the Department.

7.3 Such record, endorsed by the Master or a person authorized by the Master, shall be accessible to the Seafarer. Every month the Seafarer shall be offered to endorse the record. After the record is endorsed, it is final. On completion of his/her contract, one copy shall be provided to the Seafarer, if such information is not already contained within the Seafarer's pay documents. A Seafarer may request a printed copy of his/her overtime records at any time during his/her contractual term.

7.4 Any additional hours worked during an emergency directly affecting the immediate safety of the ship, its passengers, crew or cargo, of which the Master shall be the sole judge, or for safety drills or work required to give assistance to other ships or persons in immediate peril shall not count for overtime payment.

Article 8: Holidays

8.1 For the purpose of this Agreement the days listed in APPENDIX 3 shall be considered as holidays at sea or in port. If a holiday falls on a Saturday or a Sunday, the following working day shall be observed as a holiday.

Article 9: Rest Periods

9.1 Each seafarer shall have a minimum of 10 hours rest in any 24 hour period and 77 hours in any seven-day period.

This period of 24 hours shall begin at the time a Seafarer starts work immediately after having had a period of at least 6 consecutive hours off duty.

The hours of rest may be divided into no more than two periods, one of which shall be at least 6 hours in length, and the interval between consecutive periods of rest shall not exceed 14 hours.

The company shall post in an accessible place on board a table detailing the schedule of service at sea and in port and the minimum hours of rest for each position on board in the language of the ship and in English.

Nothing in this Article shall be deemed to impair the right of the master of a ship to require a seafarer to perform any hours of work necessary for the immediate safety of the ship, persons on board or

cargo, or for the purpose of giving assistance to other ships or persons in distress at sea. In such situation, the master may suspend the schedule of hours of work or hours of rest and require a seafarer to perform any hours of work necessary until the normal situation has been restored. As soon as practicable after the normal situation has been restored, the master shall ensure that any seafarers who have performed the work in a scheduled rest period are provided with an adequate period of rest. In addition, the STCW requirements covering overriding operational conditions shall apply, including those of STCW A-VIII/1, Article 9.

9.6 A short break of 30 minutes or less will not be considered as a period of rest.

Emergency drills and drills prescribed by national laws and regulations and by international instruments shall be conducted in a manner that minimises the disturbance of rest periods and does not induce fatigue.

The allocation of periods of responsibility on UMS Ships, where a continuous watchkeeping in the engine room is not carried out, shall also be conducted in a manner that minimises the disturbance of rest periods and does not induce fatigue and an adequate compensatory rest period shall be given if the normal period of rest is disturbed by call-outs.

9.9 Records of seafarers daily hours of rest shall be maintained to allow for monitoring of compliance with this Article.

Article 10: Wages

10.1 The wages of each seafarer shall be calculated in accordance with this Agreement and as per the attached wage scale (APPENDIX 2) and the only deductions from such wages shall be proper statutory and other deductions as recorded in this Agreement and/or other deductions as authorised by the seafarer.

10.2 The seafarer shall be entitled to payment of their net wages, after deductions, in US dollars, or in a currency agreed with the seafarers, at the end of each calendar month together with an account of their wages, identifying the exchange rate where applicable.

Any wages not drawn by the seafarer shall accumulate for their account and may be drawn as a cash advance twice monthly.

For the purpose of calculating wages, a calendar month shall be regarded as having 30 days.

No seafarer employed in the Deck or Engine departments who is 21 or over and is not a trainee shall be paid less than the equivalent rate of an ordinary seaman

Article 11: Allotments

11.1 Each seafarer to whom this Agreement applies shall be allowed an allotment note, payable at monthly intervals, of up to 80% of basic wages after allowing for any deductions as specified in Article 10, in line with the provisions of ILO MLC Standard A2.2, paragraph 5.

Article 12 Leave

12.1 Each seafarer shall, on the termination of employment for whatever reason, be entitled to payment of leave pay as specified in APPENDIX 4 for each completed month of service and pro rata for a shorter period.

Article 13: Subsistence Allowance

13.1 When food and/or accommodation is not provided on board, the Company shall be responsible for providing food and/or accommodation of suitable quality.

Article 14: Watchkeeping

14.1 Watchkeeping at sea and, when deemed necessary, in port, shall be organised where possible on a three-watch basis.

It shall be at the discretion of the Master which seafarers are put into watches and which, if any, on daywork.

While watchkeeping at sea, the officer of the navigational watch shall be assisted by a posted lookout during the hours of darkness and as required by any relevant national and international rules and regulations, also whenever deemed necessary by the master or officer of the navigational watch.

The Master and Chief Engineer shall not normally be required to stand watches

Article 15: Manning

The Ship shall be competently and adequately manned so as to ensure its safe operation and the maintenance of a three-watch system whenever required and in no case manned at a lower level than in accordance with relevant and applicable international laws, rules and regulations.

In addition, the manning of each ship shall be determined following agreement between the Company and the Union with whom the agreement is concluded.

The agreed manning shall not include any temporary or riding squad workers. However, in certain circumstances, the company and the union can agree that for a limited period temporary riding squads may be used on board subject to the following principles:

persons engaged for security purposes should not undertake other seafarers' duties;

only specific tasks authorized by the master can be carried out by the riding squads;
classification societies are to be informed of any survey or structural work carried out in compliance with IACS UR Z13;
all riding squads must be covered by agreements in line with ILO conventions and recommendations;
and
riding squads should not be used to replace current crew or be used to undermine ITF agreements.

Article 16: Shorthand Manning

16.1 Where the complement falls short of the agreed manning, for whatever reasons, the basic wages of the shortage category shall be paid to the affected members of the concerned department. Every effort shall be made to make good the shortage before the ship leaves the next port of call. This provision shall not affect any overtime paid in accordance with Article 7.

Article 17: Warlike Operations / High Risk Area

A Warlike Operations area shall be determined by the IBF. The Company shall regularly receive from the respective IBF constituent information on Warlike Operations areas. An updated list of IBF Warlike Operations areas shall be kept on board the vessel and shall be accessible to the crew.

At the time of the assignment the Company shall inform the Seafarers if the vessel is bound to or may enter any Warlike Operations area. If this information becomes known during the period of the Seafarers' employment on the vessel the Company shall advise the Seafarers immediately.

If the vessel enters a Warlike Operations area:

The Seafarer shall have the right not to proceed to such area. In this event the Seafarer shall be repatriated at Company's cost with benefits accrued until the date of return to his/her home or the port of engagement.

The Seafarer shall be entitled to a double compensation for disability and death.

The Seafarer shall also be paid a bonus equal to 100% of the basic wage for the durations of the ship's stay in a Warlike Operations area – subject to a minimum of 5 days pay.

The Seafarer shall have the right to accept or decline an assignment in a Warlike Operations area without risking losing his/her employment or suffering any other detrimental effects.

In addition to areas of warlike operations, the IBF may determine High Risk Areas and define, on a case-by-case basis, the applicable seafarers' benefits and entitlements, as well as employers' and seafarers' obligations. In the event of any such designations the provisions of Articles 17.1 and 17.2 shall apply. The full details of any Areas so designated shall be attached to the CBA and made available on board the vessel.

In case a Seafarer may become captive or otherwise prevented from sailing as a result of an act of piracy or hijacking, irrespective whether such act takes place within or outside IBF designated areas referred to in this Article, the Seafarer's employment status and entitlements under this Agreement shall continue until the Seafarer's release and thereafter until the Seafarer is safely repatriated to his/her home or place of engagement or until all Company's contractual liabilities end. These continued entitlements shall, in particular, include the payment of full wages and other contractual benefits. The Company shall also make every effort to provide captured Seafarers, with extra protection, food, welfare, medical and other assistance as necessary.

Article 18: Crew's Effects

18.1 When any seafarer suffers total or partial loss of, or damage to, their personal effects whilst serving on board the ship as a result of wreck, loss stranding or abandonment of the vessel, or as a result of fire, flooding or collision, excluding any loss or damage caused by the seafarer's own fault or through theft or misappropriation, they shall be entitled to receive from the Company compensation up to a maximum specified in APPENDIX 5.

18.2 The seafarer shall certify that any information provided with regard to lost property is true to the best of their knowledge.

18.3 The Company shall take measures for safeguarding property left on board by sick, injured or deceased seafarers and for returning it to them or to their next of kin.

Article 19: Termination of Employment

19.1 The employment shall be terminated:

- a) upon the expiry of the agreed period of service identified in APPENDIX 3;
- b) when signing off owing to sickness or injury, after medical examination in accordance with Article 22, but subject to the provision of Article 26.

19.2 The Company may terminate the employment of a seafarer:

- a) by giving one month's written notice to the seafarer;
- b) If the seafarer has been found to be in serious breach of his employment obligations in accordance with Article 21.

c) upon the total loss of the ship, or when the ship has been laid up for a continuous period of at least one month or upon the sale of the ship.

19.3 A seafarer to whom this Agreement applies may terminate employment:

- a) for justified reasons, by giving one months notice to the company;
- b) when, during the course of a voyage it is confirmed that the spouse or, in the case of a single person, a parent, has fallen dangerously ill. This provision shall also be applied with regard to the partner of a seafarer provided that this partner has been nominated by the seafarer at the time of engagement as the seafarers next of kin;
- c) if the ship is about to sail into a warlike operations area, in accordance with Article 17 of this Agreement;
- d) if the seafarer was employed for a specified voyage on a specified ship, and the voyage is subsequently altered substantially, either with regard to duration of trading pattern;
- e) if the Ship is certified substandard in relation to the applicable provisions the Safety of Life at Sea Convention (SOLAS) 1974, the International Convention on Loadlines (LL) 1966, the Standards of Training Certification and Watchkeeping Convention (STCW) 1995, the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships 1973, as modified by the Protocol of 1978 (MARPOL) or substandard in relation to ILO Convention No. 147, 1976, Minimum Standards in Merchant Ships as supplemented by the Protocol of 1996 and remains so for a period of 30 consecutive days provided that adequate living conditions and provisions are provided on board or ashore. In any event, a Ship shall be regarded as substandard if it is not in possession of the certificates required under either applicable national laws and regulations or international instruments;
- f) if the ship has been arrested and has remained under arrest for 30 days;
- g) if after any agreed grievance procedure has been invoked, the Company has not complied with the terms of this Agreement;

19.4 A seafarer shall be entitled to receive compensation of two months' basic pay on termination of their employment in accordance with 19.2(a) and (c), 19.3(c), (d), (e), (f) and (g) above and Article 24.1.

19.5 It shall not be grounds for termination if, during the period of the agreement, the Company transfers the seafarer to another vessel belonging or related to the same owner/manager, on the same rank and wages and all other terms, if the second vessel is engaged on the same or similar voyage patterns. There shall be no loss of earnings or entitlements during the transfer and the Company shall be liable for all costs and subsistence for and during the transfer.

Article 20: Repatriation/ Embarkation

20.1 Repatriation shall take place in such a manner that it takes into account the needs and reasonable requirements for comfort of the seafarer.

20.2 During repatriation for normal reasons, the Company shall be liable for the following costs until the seafarers reach the final agreed repatriation destination, which can be either a place of original engagement or home:

- a) payment of basic wages;
- b) the cost of accommodation and food;
- c) reasonable personal travel and subsistence costs during the travel period;
- d) transport of the seafarer's personal effects up to the amount agreed with the company.

20.3 A seafarer shall be entitled to repatriation at the Company's expense on termination of employment as per Article 19 except where such termination arises under Clause 19.2(b).

20.4 The provisions of Articles 20.1, 20.2 and 20.3 shall also apply to seafarers travelling to join the vessel.

Article 21: Misconduct

21.1 The Company may terminate the employment of a seafarer following a serious default of the seafarers employment obligations which gives rise to a lawful entitlement to dismissal, provided that the Company shall, where possible, prior to dismissal, give written notice to the seafarer specifying the serious default which has been the cause of the dismissal.

21.2 In the event of the dismissal of a seafarer in accordance with this clause, the Company shall be entitled to recover from that seafarer's balance of wages the costs involved with repatriating the seafarer together with such costs incurred by the Company as are directly attributable to the seafarers proven misconduct. Such costs do not, however, include the costs of providing a replacement for the dismissed seafarer.

21.3 For the purpose of this Agreement, refusal by any seafarer to obey an order to sail the ship shall not amount to a breach of the seafarers employment obligations where:
the ship is unseaworthy or otherwise substandard as defined in Clause 19.3 e);

for any reason it would be unlawful for the ship to sail;
the seafarer has a genuine grievance against the Company in relation to the implementation of this Agreement and has complied in full with the terms of the Company's grievance procedure, or
the seafarer refuses to sail into a warlike area.

21.4 The company shall ensure that a fair, effective and expeditious on-board procedure is in place to deal with reports of breaches of employment obligations and with seafarers complaints or grievances. The procedures shall allow seafarers to be accompanied or represented during the procedure and provide safeguards against victimization for raising complaints that are not manifestly vexatious or malicious.

Article 22: Medical Attention

22.1 A seafarer shall be entitled to immediate medical attention when required and to dental treatment of acute pain and emergencies.

22.2 A seafarer who is hospitalised abroad owing to sickness or injury shall be entitled to medical attention (including hospitalisation) at the Company's expense for as long as such attention is required or until the seafarer is repatriated pursuant to Article 20, whichever is the earlier.

22.3 A seafarer repatriated unfit as a result of sickness or injury, shall be entitled to medical attention (including hospitalisation) at the Company's expense:

a) in the case of sickness, for up to 130 days after repatriation, subject to the submission of satisfactory medical reports.

in the case of injury, for so long as medical attention is required or until a medical determination is made in accordance with clause 25.2 concerning permanent disability.

in those cases where, following repatriation, seafarers have to meet their own medical care costs, in line with Article 22.3 (a), they may submit claims for reimbursement within 6 months, unless there are exceptional circumstances, in which case the period may be extended.

22.4 Proof of continued entitlement to medical attention shall be by submission of satisfactory medical reports, endorsed where necessary, by a Company appointed doctor. If a doctor appointed by or on behalf of the seafarer disagrees with the assessment, a third doctor may be nominated jointly between the Company and the Union and the decision of this doctor shall be final and binding on both parties.

Article 23: Sick Pay

23.1 When a seafarer is landed at any port because of sickness or injury, a pro rata payment of their basic wages plus guaranteed or, in the case of officers, fixed overtime, shall continue until they have been repatriated at the Company's expense as specified in Article 20.

23.2 Thereafter the seafarers shall be entitled to sick pay at the rate equivalent to their basic wage while they remain sick up to a maximum of 130 days. The provision of sick pay following repatriation shall be subject to submission of a valid medical certificate, without undue delay.

23.3 However, in the event of incapacity due to an accident the basic wages shall be paid until the injured seafarer has been cured or until a medical determination is made in accordance with clause 25.2 concerning permanent disability.

23.4 Proof of continued entitlement to sick pay shall be by submission of satisfactory medical reports, endorsed, where necessary, by a Company appointed doctor. If a doctor appointed by or on behalf of the seafarer disagrees with the assessment, a third doctor may be nominated jointly between the Company and the Union and the decision of this doctor shall be final and binding on both parties.

Article 24: Maternity

24.1 In the event that a crewmember becomes pregnant during the period of employment:

a) the seafarer shall advise the master as soon as the pregnancy is confirmed;

b) the Company will repatriate the seafarer as soon as reasonably possible but in no case later than the 26th week of pregnancy; and where the nature of the vessel's operations could in the circumstances be hazardous – at the first port of call.

the seafarer shall be entitled to receive contractual pay for the full contract period, plus 100 days basic pay.

d) the seafarer shall be afforded priority in filling a suitable vacancy in the same or equivalent position within three years following the birth of a child should such a vacancy be available.

Article 25: Disability

25.1 A seafarer who suffers permanent disability as a result of an accident whilst in the employment of the Company regardless of fault, including accidents occurring while travelling to or from the ship, and whose ability to work as a seafarer is reduced as a result thereof, but excluding permanent disability due to wilful acts, shall in addition to sick pay, be entitled to compensation according to the provisions of this Agreement.

25.2 The disability suffered by the seafarer shall be determined by a doctor appointed by the Company. If a doctor appointed by or on behalf of the seafarer disagrees with the assessment, a third doctor may be nominated jointly between the Company and the Union and the decision of this doctor shall be final and binding on both parties.

25.3 The Company shall provide disability compensation to the seafarer in accordance with APPENDIX 5, with any differences, including less than 10 % disability, to be pro rata.

25.4 A seafarer whose disability, in accordance with 25.2 above is assessed at 50% or more shall, for the purpose of this paragraph, be regarded as permanently unfit for further sea service in any capacity and be entitled to 100% compensation. Furthermore, any seafarer assessed at less than 50 % disability but certified as permanently unfit for further sea service in any capacity by the Company-nominated doctor, shall also be entitled to 100 % compensation. Any disagreement as to the assessment or entitlement shall be resolved in accordance with clause 25.2 above.

Any payment effected under 25.1 to 25.4 above, shall be without prejudice to any claim for compensation made in law, but shall be deducted from any settlement in respect of such claims.

Shipowners, in discharging their responsibilities to provide for safe and decent working conditions, should have effective arrangements for the payment of compensation for personal injury. When a valid claim arises, payment should be made promptly and in full, and there should be no pressure by the shipowner or by the representative of the insurers for a payment less than the contractual amount due under this Agreement. Where the nature of the personal injury makes it difficult for the shipowner to make a full payment of the claim, consideration to be given to the payment of an interim amount so as to avoid undue hardship.

Article 26: Loss of Life – Death in Service

26.1 If a Seafarer dies through any cause whilst in the employment of the Company including death from natural causes and death occurring whilst travelling to and from the vessel, or as a result of marine or other similar peril, but excluding death due to wilful acts, the Company shall pay the sums specified in the attached APPENDIX 5 to a nominated beneficiary and to each dependent child up to a maximum of 4 (four) under the age of 18. The Company shall also transport at its own expense the body to Seafarer's home where practical and at the families' request and pay the burial expenses. If the Seafarer shall leave no nominated beneficiary, the aforementioned sum shall be paid to the person or body empowered by law or otherwise to administer the estate of the Seafarer.

Any payment effected under this clause shall be without prejudice to any claim for compensation made in law but shall be offset against any such payments.

For the purpose of this clause a seafarer shall be regarded as "in the employment of the company" for so long as the provisions of Articles 22 and 23 apply and provided the death is directly attributable to sickness or injury that caused the seafarer's employment to be terminated in accordance with Article 19.1 b).

The provisions of Article 25.6 above shall also apply in the case of compensation for Loss of Life – Death in Service as specified in this Article.

If a Seafarer goes missing at sea, whilst in the employment of the Company, including missing by accident or as a result of marine or other similar peril, but excluding missing due to an act of suicide, or a disappearance in port, the Company shall pay the same amounts as specified for **Loss of Life-Death in Service** in the attached APPENDIX 3 to a nominated beneficiary and to each dependent child up to a maximum of 4 (four) under the age of 18. If the Seafarer leaves no nominated beneficiary, the aforementioned sum shall be paid to the person or body empowered by law, or otherwise, to administer the estate of the Seafarer.

Article 27: Insurance Cover

27.1 The Company shall conclude appropriate insurance to cover themselves fully against the possible contingencies arising from the Articles of this Agreement.

The additional cost to the Company for obtaining insurance cover for the enhanced levels of death and disability compensation agreed by the IBF is recognised as an allowance under the heading "D&D" in the attached wagescale.

A copy of the certificate of insurance or other evidence that insurance cover has been arranged to meet the liabilities arising from this Agreement shall be attached to this Agreement.

Article 28: Food, Accommodation, Bedding, Amenities etc.

28.1 The Company shall provide, as a minimum, accommodation, recreational facilities and food and catering services in accordance with the standards specified in Title 3 to the ILO Maritime Labour Convention 2006 and shall give due consideration to the Guidelines in that Convention.

Seafarers will have access to free calls on a one-off basis linked to compassionate circumstances as per Article 19.3 emergencies.

The Company shall ensure the provision of shipboard welfare and entertainment amenities, such as

videos, books sports and fitness facilities etc. not less than the value indicated in under the heading “S/B/W” the attached wage scale (Table B).

In times of serious domestic medical emergencies and in such other circumstances as agreed by the company, the seafarer shall be entitled to the provision of free on board communication services, in accordance with the wage scale. Additionally, each seafarer may make free use of the ships email system, where one is fitted, for a reasonable amount of time, as determined by the Master, taking account of the vessels operational requirements, for communication with his family.

28.5 Where equipment and cost allows, during off duty hours, Seafarers shall have the possibility to access internet for the purpose of communicating with home, social networking and other needs.

Article 29: Personal Protective Equipment

29.1 The Company shall provide the necessary personal protective equipment in accordance with ISM/IMO regulations, or any applicable national regulations that specify any additional equipment, for the use of each seafarer while serving on board.

29.2 The Company will supply the crew with appropriate personal protective equipment for the nature of the job.

29.3 Seafarers should be advised of the dangerous nature and possible hazards of any work to be carried out and instructed of any necessary precautions to be taken as well as of the use of the protective equipment.

29.4 If the necessary safety equipment is not available to operate in compliance with any of the above regulations, seafarers should not be permitted or requested to perform the work.

29.5 Seafarers should use and take care of personal protective equipment at their disposal and not misuse any means provided for their own protection or the protection of others. Personal protective equipment remains the property of the Company.

Article 30: Shipboard Safety Committee

30.1 The Company shall facilitate the establishment of an on board Safety and Health Committee, in accordance with the provisions contained in the ILO Code of Practice on Accident Prevention on Board Ship at Sea and in Port, and as part of their safety-management system as per the requirements of the ISM Code.

30.2 The Company shall provide a link between the Company and those on board through the designation of a person or persons ashore having direct access to the highest level of management as per the requirements of the ISM Code. The Company shall also designate an on board competent safety Officer who shall implement the Company’s safety and health policy and program and carry out the instructions of the Master to:

- a) improve the crew’s safety awareness; and
- b) investigate any safety complaints brought to her/his attention and report the same to the Safety and Health Committee and the individual, where necessary; and
- c) investigate accidents and make the appropriate recommendations to prevent the recurrence of such accidents; and
- d) carry out safety and health inspections.

The Company acknowledges the right of the crew to elect a safety representative to the on board Safety and Health Committee. Such a representative shall be entitled to the same protections as the liaison representative as provided for in 31.5 below.

Article 31: Membership Fees, Welfare Fund and Representation of Seafarers

31.1 Subject to national legislation, in order to be covered by this Agreement all seafarers shall be members of an appropriate national trade union affiliated to the ITF.

31.2 The Company shall arrange to pay in respect of each Seafarer the Entrance/Membership fees in accordance with the terms of the relevant Union.

31.3 The Company shall pay contributions to the ITF Seafarers’ International Assistance, Welfare and Protection Fund in accordance with the terms of the Special Agreement.

31.4 The Company acknowledges the right of seafarers to participate in union activities and to be protected against acts of anti-union discrimination as per ILO Conventions Nos. 87 and 98.

31.5 The Company acknowledges the right of the seafarers to elect a liaison representative from among the crew who shall not be dismissed nor be subject to any disciplinary proceedings as a result of the seafarer’s duties as a liaison representative unless the Union has been given adequate notice of the dismissal and the agreed Grievance procedure has been observed.

Article 32: Equality

32.1 Each seafarer shall be entitled to work, train and live in an environment free from harassment and bullying whether sexually, racially or otherwise motivated. The Company will regard breaches of this undertaking as a serious act of misconduct on the part of seafarers.

Article 33: Waivers and Assignments

33.1 The Company undertakes not to demand or request any seafarer to enter into any document whereby, by way of waiver or assignment or otherwise, the seafarer agrees or promises to accept variations to the terms of this Agreement or return to the Company, their servants or agents any wages (including backwages) or other emoluments due or to become due to the seafarer under this Agreement and the Company agrees that any such document already in existence shall be null and void and of no legal effect.

Article 34 Seafarers' Employment Promotion Fund

34.1 The Company shall remit US\$10 per seafarer per month to the Seafarers' Employment Promotion Fund in order to meet the objectives agreed in discussions at the IBF with effect 1 January 2008. The details of the respective bank account shall be indicated in APPENDIX 6.

Article 35 IMO Fund and Onboard Training

The additional allowance shown in the wage scale under the column IMO Training shall be allowed towards the onboard training cost of the Company for the Seafarers to conform with the IMO requirements in respect to the STCW Convention 1995. This amount shall not be payable to the seafarers.

In order to promote an increase in the number of trainees, a contribution towards the seagoing maintenance costs of trainees is recognized as an allowance under the heading "TRNG" in the attached wage scale. This allowance shall be exclusively used for training.

Article 37 Validity of the Agreement

37.1 This agreement shall enter into force on and shall terminate on

Παράρτημα VI. Πιστοποιητικό Ασφάλισης σύμφωνα με το Πρότυπο A2.5.2

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL
SECURITY IN RESPECT OF SEAFARER REPATRIATION COSTS AND LIABILITIES AS
REQUIRED UNDER REGULATION 2.5.2, STANDARD A2.5.2 OF THE MARITIME LABOUR
CONVENTION 2006, AS AMENDED

Name of Ship:

Port of Registry:

Call sign:

IMO number of the ship:

Name, full address and website of the provider of insurance or other financial security: The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited, Regis House, 45 King William Street, London EC4R 9AN www.britanniapandi.com

Contact details of the persons or entity responsible for handling seafarers' request for relief: Please contact the managers of The Association at the dedicated address BritanniaMLC@triley.co.uk

Name of the shipowner on whose behalf financial security has been provided:

Period of validity of the financial security: _____ to _____

THIS IS TO CERTIFY that there is in force a policy of insurance or other financial security in respect of the above-named ship while in the above ownership which meets the financial security requirements of Regulation 2.5 paragraph 2 of the Maritime Labour Convention 2006 as Amended, where it is in force and applicable.

Provided always that the insurer or provider of financial security may cancel this Certificate in accordance with Standard A2.5.2.11 by giving at least 30 days' written notice to the competent authority of the flag State whereupon the liability of the insurer hereunder shall cease as from the date of expiry of the said period of notice but only as regards events arising thereafter.

The policy of insurance is subject to certain conditions and limitations details of which can be found on the provider's website under "Maritime Labour Convention Extension Clause 2016".

This certificate has been issued for and on behalf of the above-named provider of insurance or other financial security.

Date:

Authorised Signatory

By

[Managers of the above Association]

