

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΚΡΙΤΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ  
ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΘΕΣΜΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΝ  
ΣΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ**

**Κυριαλλίδης Μιχαήλ**

**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

## **ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / 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), τη 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 ύπο copyright κειμένου».

ΜΙΧΑΗΛ ΚΥΡΙΑΛΛΙΔΗΣ

## **ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Σαμιώτης Γεώργιος - Αναπληρωτής Καθηγητής (Επιβλέπων)
- Τζαννάτος Ερνεστοσπυρίδων - Καθηγητής
- Βλάχος Γεώργιος - Καθηγητής

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

## **ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

Δήλωση Αυθεντικότητας/ Copyright.....	ii
Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή.....	iii
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ.....</b>	<b>iv</b>
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....</b>	<b>vii</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....</b>	<b>1</b>

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ**

#### **ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ.....3**

1.1 Οι γεωπολιτικές εξελίξεις, η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις στη ναυτιλία.....	3
1.2 Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα.....	9
1.3 Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας .....	10
<i>1.3.1. Εκτιμώμενη ζήτηση ναυτικών ανά τύπο πλοίου.....</i>	<i>11</i>
<i>1.3.2. Η τάση για πρόσληψη γυναικών ναυτικών.....</i>	<i>12</i>
1.4 Ο καθοριστικός ρόλος της εκπαίδευσης πληρωμάτων και η αναπόφευκτη «σπατάλη».....	13
1.5 Τα πλοία του μέλλοντος και το πλήρωμα.....	15
1.6 Η διεθνοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος.....	16

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

#### **ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ..... 18**

2.1 Καμποτάζ και διοίκηση πληρωμάτων .....	18
<i>2.1.1. Το παράδειγμα της Βραζιλίας.....</i>	<i>19</i>

2.2 Κανονισμοί ανά χώρα προέλευσης ναυτικού.....	20
2.2.1. Το παράδειγμα των Φιλιππίνων.....	21
2.3 Οι διμερείς σχέσεις μεταξύ χωρών .....	22
2.4 Οι απαιτήσεις της πετρελαϊκής βιομηχανίας.....	24
2.5 Βίξεις ναυτικών και κανονισμοί ανά χώρα.....	25
2.5.1. Το παράδειγμα των απαιτήσεων στην Αίγυπτο.....	26

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ**

#### **ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΝΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΤΗΣ.....27**

3.1 Ανθρώπινα δικαιώματα και δικαιώματα ναυτικού.....	27
3.2 Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization - ILO).....	29
3.2.1. Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 ( <i>Maritime Labour Convention – MLC 2006</i> ).....	30
3.3 Ο IMO και οι Διεθνείς Συμβάσεις του.....	32
3.3.1. Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα ( <i>SOLAS 1974</i> ).....	33
3.3.2. Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία ( <i>MARPOL 1973/78</i> ).....	34
3.3.3. Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών ( <i>STCW</i> ).....	35
3.4 Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF).....	37
3.5 Διεθνής Επιτροπή Ναυτικών Εργοδοτών (IMEC).....	40

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ**

### **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....43**

4.1 Η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική.....43

*4.1.1. Εκπαίδευση ικανών ναυτικών..... 45*

*4.1.2. Η ευθύνη των εταιρειών απέναντι στους κανονισμούς της ΕΕ..... 48*

4.2 Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική..... 49

*4.2.1. Οι ευθύνες για την εκπαίδευση και αξιολόγηση ναυτικών.....50*

*4.2.2. Αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας και των πιστοποιητικών επάρκειας..... 51*

**ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ..... 54**

**ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ..... 56**

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η έλλειψη ναυτικών και ιδιαίτερα ικανών αξιωματικών έχει ήδη αναγνωριστεί ως ένα παγκόσμιο θέμα που πρόκειται να επιδεινωθεί στο άμεσο μέλλον. Κατά συνέπεια, πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή σε θέματα που επηρεάζουν την διαδικασία πρόσληψης των ναυτικών, ώστε στρατηγικά να σταθεροποιηθεί και να διευκολυνθεί η ροή ειδικευμένου εργατικού δυναμικού στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Η παρούσα εργασία στοχεύει στο να αναλυθεί το θεσμικό πλαίσιο, οι συμβάσεις και συμφωνίες που αφορούν σε θέματα ναυτικής εργασίας και τον καθορισμό της στελέχωσης των πλοίων. Αρχικά παρουσιάζουμε τους βασικούς παράγοντες και τις σύγχρονες τάσεις στην παγκόσμια οικονομία που επηρεάζουν τη ναυτιλία, στη σημερινή παγκοσμιοποιημένη διάστασή της, ως προς την επιλογή των πληρωμάτων. Επίσης, παρουσιάζονται οι εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις ως βασικοί συντελεστές διαμόρφωσης και σύνθεσης πληρωμάτων. Τέλος γίνεται αναφορά στα μέτρα που έχουν παρθεί σε Ευρωπαϊκό και Ελληνικό επίπεδο.

**Λέξεις κλειδιά: Εργατικό δυναμικό, STCW, MLC 2006, IMO.**

## ABSTRACT

The shortage of qualified and competent seafarers has already been recognized as a worldwide issue. The current maritime manpower situation and future outlook indicate that the industry should not expect there to be an abundant supply of qualified and competent seafarers in the future without concerted efforts and measures to address key manpower issues. It is crucial to monitor the global supply and demand for seafarers on a regular basis and find a strategic direction for the industry to anticipate developments. This thesis presents the legal framework, conventions and agreements worldwide, regarding the maritime labor. Moreover, the study analyzes the impacts of the global financial and economic crisis on the shipping industry as a whole as also the effects of the national and international requirements that determine the crew selection on the global manpower situation.

**Key Words: Manpower, STCW, MLC 2006, IMO.**

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο συνδυασμός και η αλληλουχία πολύπλοκων και αλληλοσυμπληρούμενων εθνικών, περιφερειακών και διεθνών κανονισμών που διέπουν σήμερα τη ναυτιλία, την καθιστούν ένα τομέα εμπορικής δραστηριότητας απόλυτα ρυθμιζόμενο παρά την αντίθετη και εσφαλμένη αντίληψη μεγάλου μέρους της κοινής γνώμης.

Αντικειμενικά, η φύση της ναυτιλίας και το πεδίο δραστηριοποίησής της, της προσδίδουν και επιβάλλουν τον αναμφισβήτητο διεθνή χαρακτήρα της. Δεδομένου αυτού του χαρακτήρα της, είναι αναγκαίο, όσο το δυνατό περισσότερο θέματα της ναυτιλίας να ρυθμίζονται με διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς, ενιαίας και παγκόσμιας εφαρμογής, έτσι ώστε οι διαχειριστές, οι πλοιοκτήτες και όλοι οι εμπλεκόμενοι στη λειτουργία της να έχουν γνώση του «ενιαίου κώδικα συμπεριφοράς και αντιμετώπισης» των ζητημάτων που ανακύπτουν και να σέβονται, να τηρούν τους διεθνείς κανονισμούς και να τους εφαρμόζουν κατά ενιαίο τρόπο. Είναι αυτονόητο ότι οι εξελίξεις στη ναυπηγική και τις νέες τεχνολογίες αλλά και οι γεωπολιτικές ανακατατάξεις καθιστούν αναγκαίες τις συνεχείς αναπροσαρμογές και τις βελτιώσεις των διεθνών κανονισμών ώστε να ανταποκρίνονται στις νέες απαιτήσεις και τις ανάγκες της ναυτιλίας και να αποφεύγονται κατά το δυνατό τα ναυτικά ατυχήματα.

Οι πρόνοιες της STCW'95 κατατείνουν στο να βελτιστοποιήσουν την ικανοποίηση – εφαρμογή των ανωτέρω στόχων αναγνωρίζοντας ως κυρίαρχο παράγοντα τον άνθρωπο και επιχειρώντας να διασφαλίσουν στα πληρώματα τις συνθήκες και τις προϋποθέσεις εκείνες (εκπαίδευση, πιστοποιήσεις και ανθρώπινες συνθήκες διαβίωσης και εργασίας) που θα τα καθιστούν ικανά να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλίας και των διεθνών κανόνων ώστε να ελαχιστοποιηθούν τα ναυτικά ατυχήματα τα οποία αποδίδονται σε ανθρώπινο λάθος.

Τα τελευταία χρόνια παρατηρούνται τάσεις εναρμόνισης θεμάτων σε περιφερειακό επίπεδο σχετικών με τη ναυτιλία με παράδειγμα την Ευρωπαϊκή Ένωση η οποία αναπτύσσει δραστηριότητα προς την κατεύθυνση αυτή.

Εφόσον κάνουμε την παραδοχή ότι τα πλοία έχουν μελετηθεί και κατασκευαστεί με άριστες τεχνικές προδιαγραφές, ότι λειτουργούν στην πράξη με τον προβλεπόμενο τρόπο, και δίδοντας βεβαίως την οφειλόμενη αξία στον ανθρώπινο παράγοντα, μπορούμε να διεκδικούμε ασφαλή ναυσιπλοΐα και αποτελεσματική διαχείριση των εμπορικών πλοίων.



Σε όλο το φάσμα της ζωής ενός εμπορικού πλοίου, από το χτίσιμο στο ναυπηγείο μέχρι και την διαδικασία ναύλωσής του, ο ανθρώπινος παράγοντας έχει κυρίαρχο ρόλο.

Τόσο τα πληρώματα των πλοίων όσο και το προσωπικό της πλοιοκτήτριας ή και της διαχειρίστριας εταιρίας, το προσωπικό των ναυπηγείων αλλά και όσοι εμπλέκονται στην κατάρτιση των απαιτούμενων νομικών πλαισίων και των κανονισμών λειτουργίας και διαχείρισης των πλοίων, σε κάθε περίπτωση οφείλουν να έχουν λάβει την αναγκαία εκπαίδευση, να διαθέτουν τις αναγκαίες γνώσεις και να συνεργάζονται αρμονικά με στόχο το άριστο αποτέλεσμα.

Η εμπειρία από τη διερεύνηση ναυτικών ατυχημάτων έχει δείξει ότι αυτά συνήθως οφείλονται σε αστοχίες που βαρύνουν τον ανθρώπινο παράγοντα. Βεβαίως η ανθρώπινη ζωή δεν κοστολογείται και για την προστασία της οφείλουν οι εμπλεκόμενοι να τηρούν όλους τους κανονισμούς. Όμως και η αβαρία που οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος λόγω κακής συντήρησης του εξοπλισμού ή κακής λειτουργίας του ή βλάβης, προξενεί κόστος και εγκυμονεί κινδύνους για τη ζωή των ίδιων των ναυτικών. Το κόστος λοιπόν, ηθικό και οικονομικό, είναι μεγάλο και τα κίνητρα σοβαρά ώστε να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια από όλους τους εμπλεκόμενους ώστε να προλαμβάνεται κάθε τέτοιο ενδεχόμενο και να περιορίζονται οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι. Το να αποδίδεται το ναυτικό ατύχημα σε ανθρώπινο λάθος και να αντιμετωπίζεται ως ατομική ευθύνη του πληρώματος είναι παραδοσιακή αντιμετώπιση του προβλήματος, ωστόσο, παρατηρείται η τάση ενημέρωσης της ναυτικής οικογένειας ότι η συγκεκριμένη αντίληψη είναι απλοϊκή και το πρόβλημα μπορεί να αντιμετωπισθεί εφόσον ο ανθρώπινος παράγοντας ληφθεί σοβαρά υπόψη στον όλο σχεδιασμό, ώστε ο ναυτικός να μπορεί να αντιμετωπίσει κάθε ενδεχόμενο με τρόπο αποτελεσματικό και ασφαλή. Όσον αφορά στην επιλογή του πληρώματος αλλά και του όλου προσωπικού αυτή είναι αναγκαίο να γίνεται με βάση τα προσόντα, την κατάρτιση, τις ατομικές δυνατότητες, τις πολιτικές διαχείρισης, τους πολιτιστικούς παράγοντες την εμπειρία, τις δεξιότητες εργασίας, το εργασιακό περιβάλλον, κ.α.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

### **ΟΙ ΒΑΣΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**

#### **1.1 Οι γεωπολιτικές εξελίξεις, η παγκόσμια οικονομική κρίση και οι επιπτώσεις στη ναυτιλία**

Η παγκόσμια οικονομική κρίση επηρέασε ακόμη και τις πιο ισχυρές επιχειρήσεις στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών, πλήττοντας κυρίως αυτές που δραστηριοποιούνται στους τομείς του πετρελαϊκού και ξηρού φορτίου ήδη από το 2008. Επειδή η ναυτιλία είναι ο κύριος διακομιστής του παγκόσμιου εμπορίου και ισχυρό υπόβαθρο οικονομικής ανάπτυξης εξυπηρετώντας τα 4,5/5 του όγκου του παγκόσμιου εμπορίου επηρεάζει σημαντικά την οικονομική ζωή και επηρεάζεται αναλόγως από την οικονομική κρίση. Είναι προφανές ότι από τις διακυμάνσεις της οικονομίας, αλυσιδωτά επηρεάζονται η βιομηχανία, το εμπόριο, η παραγωγή, η κατανάλωση, η χρηματοδότηση, η τεχνολογία, παράγοντες που καθορίζουν την προσφορά και τη ζήτηση των κατασκευαζόμενων αγαθών, των πρώτων υλών και των ναυτιλιακών υπηρεσιών με ορατό το ενδεχόμενο μείωσης των ναύλων, της χρονοναύλωσης αλλά και των λοιπών συντελεστών.

Πριν από το ξέσπασμα της οικονομικής κρίσης του 2007-2008 η ναυτιλία βίωσε πρωτοφανή άνθηση καθώς οι παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές κατά τα έτη 2002-2008 παρουσίασαν θεαματική άνοδο, γεγονός που οδήγησε σε πληθώρα εντολών ναυπήγησης νέων πλοίων. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε υπερπροσφορά χωρητικότητας που σε συνδυασμό με την παγκόσμια οικονομική ύφεση, επέφερε δραματική μείωση των ναύλων.

Για πρώτη φορά από το 1982 το παγκόσμιο ΑΕΠ μειώθηκε κατά 2,2 % και το διεθνές εμπορικό ισοζύγιο κατά 14,4%. Έτσι, ο περιορισμός των οικονομικών δραστηριοτήτων και της κατανάλωσης οδήγησαν σε μείωση του όγκου των συναλλαγών με αποτέλεσμα την αντίστοιχη μείωση της ζήτησης των θαλάσσιων μεταφορών. Όπως ακριβώς η ναυτιλιακή οικονομία απολάμβανε θεαματική άνοδο στα μέσα της δεκαετίας του 2000, όταν η παγκόσμια οικονομία ανθούσε, έτσι, στην πρόσφατη φάση της οικονομικής κρίσης δεν έμεινε αλώβητη. Συνεπώς, δεν προκαλεί έκπληξη το γεγονός ότι η ναυτιλιακή αγορά υπέστη, όπως

και η παγκόσμια οικονομία και η κοινωνία, αντίστοιχη οικονομική κρίση η οποία πυροδότησε σκληρό ανταγωνισμό με αποτέλεσμα να μη μπορέσουν να επιβιώσουν όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες.

Οι γεωπολιτικές εξελίξεις, οι χαμηλοί ρυθμοί ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου και της Κινέζικης οικονομίας, το Brexit κ.α., δεν ευνοούν την ανάπτυξη του κλάδου, προσφέρουν όμως ευκαιρίες για όσους τολμούν να οραματιστούν ένα πιο αποδοτικό μέλλον. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες, πρωτοπόροι στη διεθνή ναυτιλία, διαθέτοντας αξιοσημείωτη ρευστότητα, τολμούν και επενδύουν αυξάνοντας το μερίδιό τους στη ναυτιλιακή αγορά, τη στιγμή που ο κλάδος πλήττεται από χρηματοδοτική ασφυξία.

Εκτός των επιχειρηματικών προκλήσεων, η ελληνική και η διεθνής ναυτιλία είναι αντιμέτωπες με νέους κανονισμούς σε όλο το φάσμα των λειτουργιών τους, με έμφαση σε θέματα προστασίας του περιβάλλοντος. Πέραν των διεθνών ρυθμίσεων, η χιονοστιβάδα του κανονιστικού πλαισίου ενισχύεται και από μεμονωμένες περιφερειακού χαρακτήρα νομοθετικές πρωτοβουλίες που δημιουργούν συνθήκες άνισου ανταγωνισμού και υπονόμευσης των μέτρων προστασίας του περιβάλλοντος που λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο.

Η παγκόσμια ναυτιλιακή ύφεση που συνεχίστηκε και το 2016, δημιούργησε ένα πεδίο έντονων επιχειρηματικών προκλήσεων για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλιακής βιομηχανίας ενώ η μέση παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη παρέμεινε για το ίδιο έτος στο 3,1%<sup>1</sup>. Είναι προφανές ότι το αποτέλεσμα αυτό δεν είναι ανεξάρτητο από τις ασκούμενες εν γένει πολιτικές στις προηγμένες οικονομίες (π.χ. οι σχετικές εξαγγελίες του Προέδρου Trump, το Brexit) και αντανακλά αβέβαιες εξελίξεις και κλυδωνισμούς όσον αφορά το πολιτικοοικονομικό και το εμπορικό πεδίο τόσο για τις ίδιες αυτές οικονομίες όσο και για τις αναδυόμενες και τις αναπτυσσόμενες (π.χ. σταθερός ρυθμός ανάπτυξης στην Ινδία και άλλες ασιατικές οικονομίες και ασθενέστερος του αναμενόμενου σε κάποιες χώρες της Λατινικής Αμερικής που βρίσκονται σε ύφεση, όπως η Βραζιλία και η Αργεντινή και ραγδαία επιβράδυνση στην υποσαχάρια Αφρική). Όμως, το 2016, το παγκόσμιο εμπόριο επιβραδύνθηκε περαιτέρω τόσο σε σχέση με τη συνολική οικονομική ανάπτυξη όσο και σε απόλυτες τιμές. Το 2012 ο ετήσιος μέσος όρος ρυθμού ανάπτυξης του όγκου του παγκόσμιου

---

<sup>1</sup> Βλ. IHS Maritime World Shipping Encyclopedia, January 2017

εμπορίου ήταν 3% ενώ το 2016 ο ίδιος δείκτης ήταν χαμηλότερος, περίπου στο 2,3% και λιγότερο από το μισό του μέσου ρυθμού ανάπτυξης των τριών προηγούμενων δεκαετιών, γεγονός που αποδίδεται αφενός στην υποτονική ανάπτυξη του εμπορίου, δεδομένης της ισχνης επενδυτικής δραστηριότητας σε πολλές ανεπτυγμένες χώρες οι οποίες επλήγησαν από την παγκόσμια οικονομική κρίση και την κρίση του ευρωπαϊκού χρέους και αφετέρου σε αναπτυσσόμενες και αναδυόμενες οικονομίες λόγω των χαμηλών τιμών των εμπορευμάτων οι οποίες συνεπάγονται απώλειες στις εξαγωγικές χώρες περιορίζοντας την ευχέρειά τους για κεφαλαιουχικές δαπάνες.

Η εξισορρόπηση της οικονομίας της Κίνας λόγω μιας ανάπτυξης που ωθείται από την κατανάλωση και τις διαρθρωτικές αλλαγές (πιο αργή ανάπτυξη των παγκόσμιων αλυσίδων αξίας και αύξηση των μέτρων προστατευτισμού ενάντια στην παγκοσμιοποίηση) και όχι από επενδύσεις εντάσεως εισαγωγών, συντέλεσαν στην επιβράδυνση του εμπορίου.

Είναι αξιοσημείωτο ότι κατά την περίοδο 1985-2007 το παγκόσμιο εμπόριο αυξήθηκε κατά μέσο όρο δύο φορές πιο γρήγορα από το παγκόσμιο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (ΑΕΠ), ενώ τα τελευταία χρόνια με δυσκολία σημείωσε σταθερό ρυθμό ανάπτυξης.

Στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως διαδραματίζει ο ελληνικός στόλος. Σε ότι αφορά την Ε.Ε., η μεταφορά του 75% του διεθνούς εμπορίου της εξαρτάται από τη ναυτιλία.

Το 2016, η ανάπτυξη του παγκόσμιου θαλάσσιου εμπορίου ήταν περίπου στο 2,6% παρά τη συρρίκνωση της εμπορικής δραστηριότητας, ενώ παράλληλα, η αύξηση του παγκόσμιου στόλου αγγίζει το 3% (ο βραδύτερος ρυθμός ανάπτυξης από το 2003) ενώ η δραστηριότητα διάλυσης πλοίων κυρίως αυτών μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, με μέσο όρο ηλικίας τα 18 χρόνια, αντιστάθμισε τις παραδόσεις νεότευκτων πλοίων. Ο υπό Ευρωπαϊκή ιδιοκτησία και διαχείριση στόλος σε σχέση με τους στόλους ανταγωνιστών της Ε.Ε. (π.χ. της Ασίας) παρουσίασε σημαντικά χαμηλότερο ρυθμό ανάπτυξης και τα έσοδα συμπίεστηκαν για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας, με ιστορικό χαμηλό του δείκτη Baltic Dry Index<sup>2</sup> στις 290 μονάδες και την κατάρρευση της Hanjin Shipping<sup>3</sup> η οποία δραστηριοποιούνταν στον τομέα μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, και υπήρξε η μεγαλύτερη απώλεια εταιρείας τα 30 τελευταία χρόνια. Την ίδια χρονιά, λόγω της

---

<sup>2</sup> Ο Baltic Dry Index (BDI) είναι ένας οικονομικός δείκτης που εκδίδεται καθημερινά από το Baltic Exchange με έδρα το Λονδίνο. Χωρίς να περιορίζεται στις χώρες της Βαλτικής Θάλασσας, ο δείκτης παρέχει «αξιολόγηση» της τιμής της διακίνησης των μεγάλων πρώτων υλών δια θαλάσσης.

<sup>3</sup> Η Hanjin Shipping Co. Ltd είναι μια πτωχέυσα Νοτιοκορεατική εταιρεία ολοκληρωμένης εφοδιαστικής αλυσίδας και μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Πριν από την οικονομική κατάρρευση, η Hanjin Shipping ήταν η μεγαλύτερη γραμμή εμπορευματοκιβωτίων της Νότιας Κορέας και ένας από τους δέκα πρώτους μεταφορείς εμπορευματοκιβωτίων παγκοσμίως όσον αφορά τη δυναμική χωρητικότητα. Στις 17 Φεβρουαρίου 2017, η Hanjin Shipping Co. κηρύχθηκε σε πτώχευση από δικαστήρια της Νότιας Κορέας.

δυσαναλογίας στο ρυθμό ανάπτυξης στόλου και εμπορίου, σημειώθηκε επίσης πτώση στη ναυλαγορά των πετρελαιοφόρων και στον τομέα των μεταφορών εμπορευματοκιβωτίων, συνεχίστηκε η ασφυκτική κατάσταση του προηγούμενου έτους με αποτέλεσμα τις περαιτέρω συγχωνεύσεις στον κλάδο. Τα έσοδα για τους περισσότερους τομείς της ναυτιλίας βρέθηκαν στα κατώτατα σημεία του ναυτιλιακού κύκλου με συνέπεια να μειωθούν δραματικά οι παραγγελίες νέων πλοίων – της τάξης του 71%, αγγίζοντας το χαμηλότερο επίπεδο των τελευταίων 30 χρόνων, τόσο από άποψη χωρητικότητας όσο και αριθμητικά, με εξαίρεση τις παραγγελίες επιβατηγών πλοίων και κρουαζιερόπλοιων, σε αντίθεση με την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων σε τομείς όπως η αγορά ξηρού χύδην φορτίου (η οποία βρισκόταν στο κατώτατο σημείο της) όπου σημειώθηκε αύξηση κατά 24% .

Η ελληνική οικονομία και η ελληνική ναυτιλία πέρασαν μια δύσκολη χρονιά και το 2016. Οι καθυστερήσεις στη βελτίωση των βασικών οικονομικών μεγεθών και η κρατούσα οικονομική αβεβαιότητα δε συνέβαλαν στη βελτίωση του επενδυτικού περιβάλλοντος στη χώρα. Οι περιορισμοί στη διακίνηση κεφαλαίων που επιβλήθηκαν από τον Ιούλιο του 2015 επέδρασαν δυσμενώς στο ισοζύγιο πληρωμών και ιδιαίτερα για τα έσοδα σε ξένο συνάλλαγμα από τη ναυτιλία. Αξιοσημείωτο είναι ότι το πρώτο εξάμηνο του 2015 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών ήταν 6,42 δισεκατομμύρια ευρώ, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2016 αυτό περιορίστηκε στα 3,60 δισεκατομμύρια ευρώ σημειώνοντας μείωση 42,42%.

Η ελληνική ναυτιλία παρά το ότι δεν υπήρξε ποτέ μέρος της κρίσης χρέους του ελληνικού κράτους , αντιμετώπισε στην καθημερινή λειτουργία της σημαντικές αναταράξεις ένεκα των περιορισμών στην κίνηση κεφαλαίων, με συνέπεια ένας αριθμός ναυτιλιακών επιχειρήσεων να αναγκαστούν να μεταφέρουν τα έσοδα από τη δραστηριότητά τους στο εξωτερικό, ώστε να έχουν την ευχέρεια να ανταποκρίνονται εγκαίρως στις διεθνείς οικονομικές τους υποχρεώσεις.

Ως αποτέλεσμα των περιορισμών στη διακίνηση των κεφαλαίων παρατηρήθηκε ότι το διάστημα Ιουλίου-Δεκεμβρίου 2016 οι εισροές ξένου συναλλάγματος ανήλθαν σε 4,22 δισεκατομμύρια ευρώ αυξημένες σχεδόν κατά 20% σε σχέση με το αντίστοιχο διάστημα του 2015 όταν οι εισροές ξένου συναλλάγματος από τη ναυτιλία ήταν 3,54 δισεκατομμύρια ευρώ.

Συνολικά οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία για το 2016 ήταν 7,81 δισεκατομμύρια ευρώ έναντι 9,97 δισεκατομμυρίων ευρώ του 2015 σημειώνοντας μείωση

κατά 22%, ενώ για τη διετία 2015-2016 οι εισροές από τη ναυτιλία σημείωσαν μείωση 29,4% σε σχέση με τα έτη 2013-2014 .

Παρά τους οικονομικούς περιορισμούς και τις αρνητικές συγκυρίες, η ναυτιλία παραμένει μαζί με τον τουρισμό, ο ένας από τους δύο πυλώνες της ελληνικής οικονομίας και σταθερά, επί δεκαετίες, συνεισφέρει στην ελληνική οικονομία προβάλλοντας διεθνώς το προφίλ της χώρας. Η ναυτιλιακή βιομηχανία απασχολεί περίπου 200.000 άτομα με δυνατότητα να προσφέρει επιπλέον ευκαιρίες απασχόλησης στους Έλληνες για σταδιοδρομία στη θάλασσα σε ένα διεθνώς ανταγωνιστικό πεδίο, σύμφωνα με επανειλημμένες εξαγγελίες της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ). Σημειώνεται ότι για τα έτη 2007-2016 οι εισροές στο ισοζύγιο πληρωμών από τη ναυτιλία ανήλθαν στα περίπου 136 δισεκατομμύρια ευρώ έναντι εισροών από τον τουρισμό 117 δισεκατομμυρίων ευρώ για το ίδιο χρονικό διάστημα, δηλαδή 16 % περισσότερα από τον δεύτερο οικονομικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας.

Με δεδομένες τις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες παγκοσμίως αλλά και στην Ελλάδα, η Ελληνική ναυτιλία επέδειξε σθένος ενώ διατήρησε και ενίσχυσε οριακά την ηγετική της θέση διεθνώς.

Ο ελληνόκτητος στόλος ανέρχεται σε 4.585 πλοία άνω των 1.000 gt, χωρητικότητας 342,75 εκατομμυρίων τόνων deadweight (dwt), σημειώνοντας αύξηση 0,5%, έναντι του προηγούμενου έτους, μέγεθος που αντιπροσωπεύει σε dwt, το 19,19% του παγκόσμιου στόλου και το 48,29% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ)<sup>4</sup> .

Το 2016 , τα υπό ελληνική σημαία πλοία χωρητικότητας άνω των 1.000gt ανήλθαν σε 759, χωρητικότητας 42,3 εκατομμυρίων gt. Η ελληνική σημαία κατέχει σε dwt την 7<sup>η</sup> θέση διεθνώς και τη 2<sup>η</sup> θέση στην Ε.Ε. Παρά την περιορισμένη χρηματοδότηση και τη χαμηλή ναυλαγορά, μέχρι το τέλος του 2016, οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων έφθασαν τα 288 πλοία, άνω των 1.000 gt, αντιπροσωπεύοντας τα 29,06 εκατομμύρια dwt σε σύνολο 2.717 παραγγελιών χωρητικότητας 192,66 εκατομμυρίων dwt νέων πλοίων για την ίδια χρονική περίοδο.

Αναλυτικά, πρόκειται για 187 δεξαμενόπλοια (υπό παραγγελία) που αντιστοιχούν στο 25,33% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) στα οποία περιλαμβάνονται 49 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου LNG/LPG και αντιστοιχούν στο 19,21% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία, 77 πλοία μεταφοράς ξηρών χύδην φορτίων που αντιστοιχούν στο 9,44% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία και 22 πλοία

---

<sup>4</sup> HIS Maritime and Trade/World Shipping Encyclopaedia, (Ιανουάριος 2017)

μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που αντιστοιχούν στο 5,13% της παγκόσμιας χωρητικότητας (dwt) υπό παραγγελία.

Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος ελέγχει το 27,76% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 21,53% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών πλοίων ξηρών χύδην φορτίων και το 15,94% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών και προϊόντων παραγωγών πετρελαίου.

Για το 2017, παρά το ότι η πλήρης ανάκαμψη είναι απομακρυσμένο ενδεχόμενο, εντούτοις, λόγω της σταδιακής μείωσης της διαφοράς μεταξύ προσφοράς και ζήτησης και δεδομένων των διεθνών οικονομικο-πολιτικών συνθηκών, η παγκόσμια ανάπτυξη αναμένεται να αγγίξει το 3,4% με αύξηση της οικονομικής δραστηριότητας στις αναπτυσσόμενες και τις αναδυόμενες αγορές και αύξηση του όγκου του θαλάσσιου εμπορίου και παράλληλη βελτίωση σε βασικούς παράγοντες της προσφοράς με υψηλή δραστηριότητα στην αγορά διάλυσης πλοίων, δεδομένων των νέων διεθνών κανονισμών οι οποίοι ήδη φαίνεται να επηρεάζουν θετικά τις εξελίξεις. Σημειώνεται ότι σύμφωνα με το δείκτη ξηρού φορτίου Baltic Dry Index, το Μάρτιο του 2017, καταγράφηκαν θετικές εξελίξεις στην αγορά ναύλων (29% από την αρχή του ίδιου έτους και 32% -ιστορικά χαμηλό- από το Φεβρουάριο του 2016).

Είναι προφανές ότι η ενδεχόμενη αστάθεια του γεωπολιτικού περιβάλλοντος, οι περιφερειακές εντάσεις, η επακόλουθη παρεμπόδιση της λειτουργίας των εμπορικών οδών, η αύξηση του προστατευτισμού με ενδεχόμενους εμπορικούς πολέμους, η αύξηση των περιφερειακών μέτρων κυρίως σε ότι αφορά περιβαλλοντικά θέματα, η συρρίκνωση του τραπεζικού δανεισμού και το αυξημένο κόστος δανεισμού είναι παράγοντες που θα επηρεάσουν δυσμενώς την ούτως ή άλλως εύθραυστη οικονομική ανάκαμψη.

Δεδομένου ότι η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, αποτελούμενη κυρίως από ιδιωτικές εταιρίες μικρού και μεσαίου μεγέθους, ενσαρκώνει το αληθινό νόημα της επιχειρηματικότητας και υποστηρίζει την ύπαρξη ελεύθερου εμπορίου και ελεύθερης πρόσβασης στις αγορές στο πλαίσιο ενός αποτελεσματικού διεθνούς περιβάλλοντος για μια ζωτικής σημασίας ναυτιλιακή βιομηχανία. Ο ελληνόκτητος στόλος, αντιπροσωπεύοντας το μεγαλύτερο διεθνή εμπορικό “cross trading”<sup>5</sup> στόλο στον κόσμο, διαδραματίζει στρατηγικό ρόλο, στη μεταφορά των εμπορευμάτων και της ενέργειας, σε παγκόσμιο επίπεδο αλλά και στην Ε.Ε. η οποία εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς εμπορίου της.

---

<sup>5</sup> μεταφορές φορτίων μεταξύ τρίτων χωρών

Παρά τη δυναμική της ελληνόκτητης ναυτιλίας οι προοπτικές είναι αβέβαιες, δεδομένων των μεταβλητών της συνεχιζόμενης συγκρατημένης ζήτησης εμπορευμάτων, της εύθραυστης ανάκαμψης στην Ευρώπη, των διαφορετικών προοπτικών για τους καταναλωτές και παραγωγούς πετρελαίου, των γεωπολιτικών εντάσεων, της πιθανής περαιτέρω επιβράδυνσης των αναπτυσσόμενων οικονομιών, ιδιαίτερα των μεγάλων αναδυόμενων οικονομιών καθώς και η αβεβαιότητα ως προς το ρυθμό και τις επιπτώσεις της επιβράδυνσης στην Κίνα.

## 1.2 Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα

Στο πλέγμα των γεωπολιτικών και οικονομικών συντελεστών που λαμβάνονται υπόψη προκειμένου να διασφαλισθεί η ασφαλής ναυσιπλοΐα και η αποτελεσματική διαχείριση των εμπορικών πλοίων, αναγκαίο είναι να συνυπολογισθούν και να εκτιμηθούν μια σειρά επιπλέον παραγόντων οι οποίοι οφείλουν να λειτουργούν ως ενιαίο σύνολο.

Κυρίαρχο ρόλο στην αρμονική λειτουργία και αποτελεσματικότητα του όλου πλέγματος των συντελεστών της ναυτιλιακής δραστηριότητας έχει ο άνθρωπος χάριν του οποίου και δια του οποίου λειτουργεί. Ο ανθρώπινος παράγοντας εμπλέκεται σε όλη την αλυσίδα των δραστηριοτήτων που αναπτύσσονται στο χώρο που ονομάζουμε ναυτιλία και εκκίνηται από τη στιγμή της λήψης της επιχειρηματικής απόφασης μέχρι το ναυπηγείο όπου χτίζεται το πλοίο, το νομικό πλαίσιο που καταρτίζεται για την ασφαλή λειτουργία της όλης ναυτιλιακής αλυσίδας, την ακριβή εφαρμογή των ρυθμιστικών κανόνων, τις σαφείς αρμοδιότητες των πληρωμάτων των πλοίων καθώς και του προσωπικού των γραφείων της εκάστοτε ναυτιλιακής εταιρίας. Είναι προφανές ότι οι εκάστοτε κανονισμοί πρέπει να είναι σαφείς και περιεκτικοί και να διασφαλίζουν κάθε λειτουργία ώστε να περιορίζεται ο κίνδυνος, το σφάλμα του ενός να προκαλέσει αλυσίδα προβλημάτων. Δεν υποτιμάται το γεγονός ότι η απόδοση του πληρώματος αλλά και του προσωπικού της ξηράς, είναι συνάρτηση πολλών παραγόντων μεταξύ των οποίων, οι ατομικές δυνατότητες, η εμπειρία και η κατάρτιση του καθενός, οι πολιτικές διαχείρισης, το εργασιακό περιβάλλον, πολιτιστικοί παράγοντες και σειρά άλλων ζητημάτων. Πρόκειται για ένα σύνθετο ζήτημα το οποίο επηρεάζει την ασφάλεια στη θάλασσα, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και περισσότερο από το 90 % του παγκόσμιου εμπορίου.



Η διερεύνηση γνωστών συμβάντων και ατυχημάτων της ναυτιλίας έχει καταδείξει ότι πολλά από αυτά οφείλονται σε βλάβη συσκευών και εξαρτημάτων που οφείλονταν σε ανθρώπινο λάθος .

Μετά το ατύχημα του Exxon Valdez<sup>6</sup> και στις αρχές της δεκαετίας του 1990, η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα εστίασε την προσοχή της στον ανθρώπινο παράγοντα ενσωματώνοντας τον Κώδικα ISM στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS το 1994 .

### 1.3 Η παγκόσμια προσφορά και ζήτηση ναυτικής εργασίας

Οι νέες απαιτήσεις του IMO για τη ρύθμιση της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος και η κατασκευή νεότερης γενιάς και περισσότερο εξελιγμένων πλοίων και συστημάτων λιμένων για την εξυπηρέτηση της αύξησης της ζήτησης απαιτούν διαρκώς και καλύτερα εκπαιδευμένο και μορφωμένο προσωπικό τόσο στα πλοία όσο και στην ξηρά. Είναι προφανές γιατί η βιώσιμη ανάπτυξη χρειάζεται βιώσιμο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών και γιατί η βιώσιμη ναυτιλία χρειάζεται εξασφάλιση ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού.

Βιομηχανικές προκλήσεις όπως η υποστελέχωση του πλοίου και ο συνεπαγόμενος εξαντλητικός φόρτος υποχρεώσεων του πληρώματος, η διοικητική επιβάρυνση, οι υπερβολικοί κανονισμοί, και η προσέλκυση νέων στη βιομηχανία συναρτώνται με την ποιότητα του ανθρώπινου δυναμικού.

Σύμφωνα με την έκθεση της BIMCO<sup>7</sup> του 2015 η προβλεπόμενη για τα επόμενα δέκα χρόνια, αύξηση του παγκόσμιου εμπορικού στόλου και η αναμενόμενη αύξηση της ζήτησης για ναυτικούς θα εντείνουν την τάση προς συνολική έλλειψη προσφοράς αξιωματικών παρά την βελτίωση των επιπέδων προσλήψεων και κατάρτισης και τη μείωση των ποσοστών «σπατάλης» αξιωματικών που επιτεύχθηκε κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών. Σύμφωνα με πολλά σενάρια και εφόσον επιτευχθούν οι συνθήκες που προσομοιάστηκαν σε αυτά, η

---

<sup>6</sup> Στις 24 Μαρτίου 1989 το τάνκερ Exxon Valdez προσέκρουσε σε ύφαλο, με αποτέλεσμα την διαρροή δεκάδων χιλιάδων τόνων πετρελαίου στις ακτές της Αλάσκας. Μία από τις σοβαρότερες καταστροφές στην ιστορία, όχι τόσο λόγω της ποσότητας όσο του εξαιρετικά ευαίσθητου οικοσυστήματος που επλήγη.

<sup>7</sup> Baltic and International Maritime Council: η μεγαλύτερη διεθνής ναυτιλιακή ένωση στον κόσμο με περισσότερα από 100 χρόνια λειτουργίας, με πάνω από 2.300 μέλη και παρουσία σε 130 χώρες. Βασικός στόχος του BIMCO είναι η διευκόλυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων των μελών της, η ανάπτυξη τυποποιημένων συμβάσεων και ρητρών, καθώς και η παροχή ποιοτικών πληροφοριών, συμβουλών και εκπαίδευσης. Επιπλέον, προωθεί τις δίκαιες εμπορικές πρακτικές, το ελεύθερο εμπόριο και την ελεύθερη πρόσβαση στις αγορές, όντας υπέρμαχος της εναρμόνισης και της τυποποίησης όλων των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

έλλειψη αξιωματικών θα μπορούσε να μειωθεί σε διαχειρίσιμα επίπεδα. Μέχρι τότε, η βιομηχανία θα αμφισβητεί την επάρκεια της παγκόσμιας προσφοράς ναυτικών.

Η σημερινή κατάσταση του θαλάσσιου εργατικού δυναμικού και οι μελλοντικές προοπτικές δείχνουν ότι τόσο η βιομηχανία όσο και οι σχετιζόμενοι με αυτήν δεν θα πρέπει να αναμένουν εξαιρετική προσφορά ειδικευμένων και ικανών ναυτικών αφού η πρόβλεψη για μελλοντική ζήτηση και προσφορά αξιωματικών διαμορφώνεται από διαχειρίσιμο έλλειμμα 2,1% το 2015 , σε ανησυχητικό έλλειμμα 11,7% το 2020 και 18,3% μέχρι το 2025.

Παράλληλα με την αύξηση του παγκόσμιου στόλου, αυξήθηκε κατά τα τελευταία 7 χρόνια η παγκόσμια προσφορά ναυτικών, αξιωματικών και κατώτερου πληρώματος. Το 2015, η παγκόσμια προσφορά ναυτικών ήταν 1.647.500 ναυτικοί από τους οποίους οι 774.000 ήταν αξιωματικοί και 873.500 κατώτερο πλήρωμα, ενώ η παγκόσμια ζήτηση ήταν περίπου 790.500 για αξιωματικούς και 754.500 για κατώτερο πλήρωμα παρουσιάζοντας συνολικό πλεόνασμα 102.500 ναυτικών.

Η παγκόσμια προσφορά κατώτερου πληρώματος φαίνεται να έχει αυξηθεί 17% μεταξύ του 2010 και του 2015. Υπάρχουν πολλοί λόγοι που ευθύνονται για αυτό αλλά ο πιο πιστικός λόγος είναι ότι τα πιστοποιητικά του κατώτερου πληρώματος δεν χρειάστηκαν ανανέωση σε αντίθεση με αυτά των αξιωματικών.

Οι χώρες που θεωρούνται οι πιο σημαντικές χώρες όσον αφορά την προσφορά των ναυτικών είναι η Κίνα, οι Φιλιππίνες, η Ρωσία, η Ουκρανία και η Ινδία. Σε γενικές γραμμές, η προσφορά ναυτικών από τις χώρες που ανήκουν στον Οργανισμό Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (OECD)<sup>8</sup> όπως στην Ανατολική Ευρώπη και λιγότερο στην Ινδική Υπο-Ήπειρο, έχει πτωτική τάση. Αντιθέτως, αυτή της Μέσης Ανατολής έχει επεκταθεί σημαντικά όσον αφορά και τους αξιωματικούς και το κατώτερο πλήρωμα.

### 1.3.1 Εκτιμώμενη ζήτηση ναυτικών ανά τύπο πλοίου

Οι τομείς των πλοίων γενικού φορτίου και των φορτηγών πλοίων είναι εκείνοι που κατά κάποιο τρόπο ευθύνονται για την ζήτηση τόσο αξιωματικών όσο και κατώτερου πληρώματος.

Συγκεκριμένα, 25% της συνολικής ζήτησης αξιωματικών αφορά τα πλοία γενικού φορτίου, 19,4% τα φορτηγά πλοία και 12,4% τα υπεράκτια πλοία, ενώ οι τρεις κατηγορίες

---

<sup>8</sup> Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (Ο.Ο.Σ.Α.) αποτελεί διεθνή οργανισμό των αναπτυσσόμενων χωρών που υποστηρίζουν τις αρχές της αντιπροσωπευτικής δημοκρατίας και της οικονομίας της ελεύθερης αγοράς.

πλοίων με τη μεγαλύτερη ζήτηση κατώτερου πληρώματος είναι τα γενικού φορτίου (30,1%), τα φορτηγά (19,9%) και τα επιβατικά πλοία (9,9%).<sup>9</sup>

### 1.3.2. Η τάση για πρόσληψη γυναικών ναυτικών

Έχουν γίνει προσπάθειες να εκτιμηθεί ο αριθμός των γυναικών ναυτικών παγκοσμίως, άσχετα με την αυξημένη προσοχή που έχει δοθεί τελευταία στο να απορροφήσει η ναυτιλία μεγαλύτερο αριθμό γυναικών. Από ένα δείγμα 164.550 ναυτικών, οι 1.587 ήταν γυναίκες πιστοποιημένες ναυτικοί σύμφωνα με STCW. Στο ίδιο δείγμα, το 6.9% των δόκιμων αξιωματικών ήταν γυναίκες. Αυτό δείχνει μία θετική και ίσως και αυξητική τάση για γυναίκες ναυτικούς στο μέλλον. Είναι εξίσου αισιόδοξο ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των γυναικών ναυτικών ήταν στη διαδικασία εκπαίδευσης για να γίνουν αξιωματικοί.

Έπειτα από έρευνα της BIMCO το 2015, στην οποία συμμετείχαν ναυτικές ακαδημίες σχετικά με τον αριθμό των γυναικών ναυτικών που εκπαιδεύονται είτε σαν αξιωματικοί είτε σαν κατώτερο πλήρωμα, προέκυψε ότι σε μία Ακαδημία το 25% των δόκιμων αξιωματικών και το 5% των δόκιμων για κατώτερο πλήρωμα είναι γυναίκες και σε άλλη Ακαδημία το 40% των δόκιμων συνολικά είναι γυναίκες. Παρόλα αυτά, 24 ακαδημίες ανέφεραν ότι δεν έχουν καμία δόκιμο γυναίκα ναυτικό.

Τα ενδεικτικά στοιχεία που προκύπτουν σχετικά με τα ποσοστά των γυναικών ναυτικών είναι θετικά, προμηνύοντας μία πιθανή αύξηση στον αριθμό αυτό μέσα στα επόμενα χρόνια. Οι ναυτικές ακαδημίες είναι το πρώτο στάδιο εισαγωγής στη βιομηχανία, κατά συνέπεια, είναι ενθαρρυντικό ότι τα νούμερα που προκύπτουν δείχνουν την αυξητική τάση των γυναικών που ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα.

---

<sup>9</sup> Βλ. BIMCO Manpower Report 2015

#### 1.4 Ο καθοριστικός ρόλος της εκπαίδευσης πληρωμάτων και η αναπόφευκτη «σπατάλη».

Η παγκόσμια προσφορά ναυτικών είναι ένα σύστημα εισροών και εκροών που επηρεάζει την επαρκή ή μη κάλυψη της ζήτησης. Οι εισροές στο σύστημα είναι οι ναυτικοί που εγγράφονται σε ναυτικές ακαδημίες ή προσλαμβάνονται από ναυτιλιακές εταιρίες για να εκπαιδεύονται και να αποκτήσουν προσόντα, ενώ η εκροή ναυτικών, συχνά αποκαλούμενη "σπατάλη" ("wastage"), είναι κατάλληλα ειδικευμένοι ναυτικοί οι οποίοι, για οποιοδήποτε λόγο, δεν είναι πλέον διαθέσιμοι για εργασία στα πλοία. Οι αναλογίες των δόκιμων αξιωματικών προς τους κατάλληλα ειδικευμένους και ικανούς αξιωματικούς ήταν 1:20 το 2005, 1:10 το 2010 και αισιόδοξα 1:7,6 το 2015.

Όσον αφορά τη διαφορά στα ποσοστά αύξησης σε πρόσληψη δοκίμων μεταξύ 2010 και 2015, για τους δόκιμους αξιωματικούς γέφυρας ήταν +32%, για τους δόκιμους αξιωματικούς μηχανής +34% και για τους δόκιμους κατώτερου πληρώματος +8%.

Ενώ γενικά οι ενδείξεις είναι θετικές σχετικά με τα επίπεδα πρόσληψης και εκπαίδευσης, αυτό δεν σημαίνει ότι η τρέχουσα κατάσταση των ναυτικών ακαδημιών μπορεί να συνεχίσει να εγγυείται ότι η απαραίτητη προσφορά ναυτικών, τόσο ποιοτικά όσο και ποσοτικά, θα είναι διαθέσιμη στην αγορά μελλοντικά.

Οι ανησυχίες των ακαδημιών αφορούν κυρίως το ποσοστό των δοκίμων που αποτυγχάνουν να ολοκληρώσουν τις σπουδές τους για την απόκτηση ενός πτυχίου σύμφωνα με STCW, το ποσοστό των δοκίμων που είναι κάτοχοι ενός τέτοιου πτυχίου αλλά εργάζονται σαν κατώτερο πλήρωμα, τις δυσκολίες που αντιμετωπίζουν οι σχολές/ακαδημίες στο να προσφέρουν επαρκείς εγκαταστάσεις, οδηγίες και εμπειρία στους εκπαιδευόμενους, στη δυσκολία των εκπαιδευόμενων να βρουν εταιρίες για τα πρώτα τους ταξίδια ως δόκιμοι και τέλος την έλλειψη ποιότητας και ικανοτήτων ενός μέρους των ναυτικών που αποφοιτούν από αυτές.

Οι εταιρίες που προσλαμβάνουν εκπαιδευόμενους ναυτικούς εκφράζουν κάποιες ανησυχίες σχετικά με την ποιότητα των ναυτικών που εκπαιδεύονται από τις ναυτικές ακαδημίες. Αυτές προκύπτουν κυρίως από την ανεπαρκή εκπαίδευσή τους, από την βιαστική προαγωγή από τις ίδιες τις εταιρίες που προσπαθούν να καλύψουν την έλλειψη αξιωματικών όπως και από τις εξελισσόμενες απαιτήσεις από τους ναυτικούς λόγω της τεχνολογικής

εξέλιξης, των μεταβαλλόμενων δραστηριοτήτων και της αυξανόμενης αυτοματοποίησης των συστημάτων και του εξοπλισμού των πλοίων.

Είναι αναγνωρισμένο από τη βιομηχανία ότι η ναυτιλία χρειάζεται πιο ικανό προσωπικό στη θάλασσα αλλά και στην ξηρά από ποτέ. Η υποχρεωτική εφαρμογή των διατάξεων STCW αυξάνει τα εμπόδια για την είσοδο στην αγορά των φορέων παροχής υπηρεσιών θαλάσσιας εκπαίδευσης που δεν διαθέτουν επαρκείς πόρους. Ακόμη και σε περιπτώσεις όπου οι χρηματικοί πόροι είναι επαρκείς, εξακολουθούν να υφίστανται άλλοι περιορισμοί. Μια τέτοια μεγάλη πρόκληση που πολλές ακαδημίες αντιμετωπίζουν, είναι η ανικανότητά τους να προσελκύσουν κατάλληλα εκπαιδευμένους εκπαιδευτές. Ο κύκλος υποψηφίων για την απόκτηση άδειας εκπαιδευτή είναι πολύ μικρός ενώ μεγάλος είναι ο αριθμός των διδασκόντων που εναλλάσσονται σε σχολές, ιδιαίτερα εκείνων που διαθέτουν εμπειρία σε ειδικευμένα, επικίνδυνα πλοία όπως τα πετρελαιοφόρα και τα πλοία LNG. Επιπλέον, ενώ πολλοί ναυτικοί που επιλέγουν το δρόμο της διδασκαλίας ενδέχεται να έχουν τις επαγγελματικές δεξιότητες, σπάνια διαθέτουν την κατάλληλη προετοιμασία για την παιδαγωγική και τη διδασκαλία. Κατά συνέπεια, μπορεί να έχουν μία μακρά καμπύλη μάθησης μέχρι να γίνουν αποτελεσματικοί εκπαιδευτικοί. Αυτό έχει σημαντικό αντίκτυπο στην αποτελεσματικότητα της διδασκαλίας που παρέχεται στους φοιτητές.

Ενώ οι ακαδημίες που εκπαιδεύουν τους ναυτικούς πρέπει να το κάνουν με βάση κάποια πρότυπα, οι εταιρίες έχουν και εκείνες να παίξουν έναν πολύ σημαντικό ρόλο σε αυτό. Οι εκπαιδευόμενοι πρέπει από κάπου να ξεκινήσουν και οι εταιρίες είναι εκείνες που θα τους προσλάβουν για τα πρώτα τους ταξίδια, όπως είναι και εκείνες υπεύθυνες για την εξέλιξη της καριέρας τους πάνω στο πλοίο.

Παρόλο που τα περισσότερα εκπαιδευτικά ιδρύματα παγκοσμίως επενδύουν συνήθως σε δαπανηρή τεχνολογία προσομοιωτών για αποτελεσματική εκπαίδευση και κατάρτιση, δεν υπάρχει η πραγματική εναλλακτική λύση για την βιωματική μάθηση που πραγματοποιείται επί του πλοίου και αποτελεί προϋπόθεση για κάθε εγκεκριμένο πρόγραμμα ναυτικών σπουδών. Ωστόσο, πολύ λίγες χώρες διαθέτουν σήμερα επαρκείς εγκαταστάσεις εκπαίδευσης (On Board Training) και αυτό ήδη προκαλεί μεγάλη ανησυχία.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία οφείλει να συνεχίσει να δίνει την απαραίτητη προσοχή στην πρόσληψη και εκπαίδευση ναυτικών όπως και στην ποιότητα των ναυτικών που προσλαμβάνει πάνω στα πλοία. Αυτό είναι βασικό για την ασφάλεια και την

αποτελεσματικότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας. Να σημειώσουμε πόσο σημαντική είναι η προσφορά του προσωπικού των γραφείων και η διοίκηση από τη μεριά της ξηράς για την υποστήριξη του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Μεγάλη προσοχή πρέπει να δίνουμε επίσης στη «σπατάλη» των ναυτικών οι οποίοι τελικά δεν ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα. Κάποιοι ναυτικοί αποφασίζουν να αφήσουν τους εργοδότες τους είτε γιατί επιλέγουν να αποσυρθούν σε θέσεις γραφείου, είτε όντας μη ικανοί για εργασία στη θάλασσα για λόγους υγείας, είτε για άλλους λόγους. Υπολογίζεται ότι τα ποσοστά των ναυτικών που «σπαταλούνται» ανέρχονται σε 2,4% για τους ανώτατους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής και 2,3% για τους υπόλοιπους αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής και σε 3,1% για το κατώτερο πλήρωμα, ποσοστά που για την ώρα θεωρούνται υγιή από την αγορά.

### 1.5 Τα πλοία του μέλλοντος και το πλήρωμα

Η διεθνής ναυτιλία, όπως και πολλές άλλες βιομηχανίες, βρίσκεται σε μια πορεία μεγαλύτερης ενσωμάτωσης και αυτοματοποίησης των λειτουργιών και συστημάτων. Εμπορικές και περιβαλλοντολογικές πιέσεις είναι τα σταθερά κίνητρα για τη βιομηχανία να καινοτομήσει και όπου ενδείκνυται, να αναπτύξει και να ενστερνιστεί καινούριες τεχνολογίες.

Υπάρχει όλο και αυξανόμενο ενδιαφέρον για το πού αυτές οι εξελίξεις θα οδηγήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο τα πλοία λειτουργούν και επανδρώνονται. Ένα παράδειγμα είναι η ιδέα ενός πλοίου εντελώς αυτοματοποιημένου και το κατά πόσο ρεαλιστικό είναι το να γίνουν τέτοιου είδους πλοία μέρος της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας και ποιές θα είναι οι επιδράσεις του στην προσφορά και ζήτηση ναυτικών.

Πλήρως αυτόνομα πλοία, χωρίς πλήρωμα και δίχως να είναι ελεγχόμενα και παρακολουθούμενα από την ξηρά, δεν θεωρούνται μια ρεαλιστική πρόταση για την ώρα. Οι λόγοι περιλαμβάνουν ζητήματα συντήρησης, ρυθμιστικά και θέματα κυβερνασφάλειας. Ωστόσο, οι εξελίξεις στους αισθητήρες, τις επικοινωνίες και τον αυτοματισμό αποτελούν μία προσδοκία ότι τα μελλοντικά πλοία θα γίνουν πιο έξυπνα. Ακόμη πιο έξυπνα πλοία θα απαιτούν από τους ναυτικούς να εξασφαλίζουν την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα των λειτουργιών, ενώ οι δεξιότητες των ναυτικών θα εξελίσσονται για να διασφαλιστεί ότι αξιοποιούνται οι ευκαιρίες που προκύπτουν από την εξέλιξη της τεχνολογίας και ότι οι

κίνδυνοι μετριάζονται αποτελεσματικά. Αυτό ενώ θα περάσουμε από το στάδιο των ναυτικών που χρησιμοποιούν μηχανήματα στο στάδιο που οι ναυτικοί συνεργάζονται με τα μηχανήματα.

Η τεχνολογία για την ώρα εξελίσσει αναλόγως την εργασία των ναυτικών πάνω στα πλοία. Οι τάσεις για τους ναυτικούς να έχουν ανάλογες ικανότητες και με αυξημένη την τεχνική υποστήριξη από το γραφείο, μπορεί να επέλθει μείωση του πληρώματος και αλλαγές στις αρμοδιότητες πάνω στο πλοίο. Ωστόσο, άλλοι παράγοντες και προβληματισμοί, όπως η αύξηση του φόρτου των ναυτικών για διοικητικές εργασίες και η επιρροή των κανονισμών και των συνεχώς αυξανόμενων απαιτήσεων, μπορούν αντιστρόφως να αυξήσουν τα πληρώματα.

## 1.6 Η διεθνοποίηση του ναυτικού επαγγέλματος

Η παγκοσμιοποίηση είναι ένα γεγονός που δεν μπορούμε να το αρνηθούμε. Η πίεση στην παγκόσμια αγορά σήμερα καθιστά τη θάλασσα βιομηχανία και την ασφαλή παράδοση των εμπορευμάτων και των υλικών από τη θάλασσα ένα θεμελιώδες κομμάτι μιας νέας εποχής της παγκοσμιοποίησης. Το κύριο ερώτημα που πρέπει να απαντηθεί είναι πώς η παγκοσμιοποίηση επηρεάζει τη διεθνή αγορά εργασίας. Οι διαδικασίες της παγκοσμιοποίησης, που συνοδεύονται από έντονο ανταγωνισμό στη διεθνή αγορά, που υπαγορεύεται από έναν αγώνα μεταξύ των εθνών, οι διακυμάνσεις του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών και η απουσία διεθνών κανονισμών, έχουν φέρει ανισορροπία και ανασφάλεια, κάνοντας τους πλοιοκτήτες να προσπαθούν να μειώσουν το κόστος και να αυξήσουν το κέρδος σε βάρος του κόστους εργασίας. Σε αυτή την κατάσταση, οι ευκολότεροι στόχοι είναι οι ναυτικοί που είναι εξαιρετικά ευάλωτοι στις μειώσεις μισθών και κοινωνικής πρόνοιας.

Επιπλέον, κατά το δεύτερο ήμισυ του εικοστού αιώνα, η πλήρης διεθνοποίηση της βιομηχανίας επιταχύνθηκε με τη μείωση της πραγματικής σύνδεσης μεταξύ των πλοίων και των κρατών σημαίας, τη μείωση του ελέγχου των κρατών σημαίας, τη διάδοση των πλοιοκτητών σε όλο τον κόσμο, την παγκοσμιοποίηση στην αγορά εργασίας στη θάλασσα, καθώς και την επιδείνωση της θέσης των ναυτικών.

Η πολυπλοκότητα του νομικού καθεστώτος των ναυτικών, προστίθεται στο μεταβαλλόμενο έργο και το κοινωνικό περιβάλλον στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι ναυτικοί

είναι εξαιρετικά διαχειρίσιμοι και υπόκεινται μαζικά σε οποιεσδήποτε αλλαγές, γεγονός που τους καθιστά ακόμα πιο ευάλωτους στην οικονομική εκμετάλλευση από ό, τι στο παρελθόν. Οι αγώνες για τη βελτίωση των συνθηκών των ναυτικών στην εμπορική ναυτιλία δεν είναι καινούργιοι, ορίζονται από δημόσιες εκστρατείες και στρατηγικές συνδικαλιστικών οργανώσεων και οδηγούνται στη διεθνή και εθνική νομοθεσία σε αυτόν τον τομέα.

Από την άλλη οπτική γωνία, η ναυτιλία και οι συναφείς δραστηριότητες αναμένεται να συνεχίσουν να παρέχουν σημαντικές ευκαιρίες απασχόλησης στις αναπτυσσόμενες χώρες, συμβάλλοντας έτσι στην επίτευξη στόχων βιώσιμης ανάπτυξης. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ILO, περισσότεροι από 1,5 εκατομμύρια άνθρωποι σε όλο τον κόσμο απασχολούνται ως ναυτικοί, οι περισσότεροι από τους οποίους προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες. Η προστασία της ευημερίας τους και η καθιέρωση διεθνώς συμφωνημένων προτύπων, συμπεριλαμβανομένων των συνθηκών εργασίας και της απαραίτητης κατάρτισης, αφορά τους ίδιους τους ναυτικούς, αλλά και την ικανότητα της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας να εκμεταλλεύεται πλοία με ασφάλεια και με τρόπο περιβαλλοντικά υπεύθυνο.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### **ΕΘΝΙΚΕΣ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΩΣ ΒΑΣΙΚΟΙ ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΕΣ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ**

#### 2.1 Καμποτάζ και διοίκηση πληρωμάτων

Καθ' όλη την ιστορία, η θαλάσσια ενδομεταφορά (cabotage) είναι ένα ευαίσθητο πολιτικό θέμα. Οι θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι μεταφορικές υπηρεσίες προς και από λιμένες της ίδιας χώρας και περιλαμβάνουν σε νομικό πλαίσιο τις ενδομεταφορές ενδοχώρας, τις υπηρεσίες παράκτιων μεταφορών και τις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Τα κράτη υποδοχής επιθυμούν συχνά να διασφαλίζουν ότι οι ευαίσθητες εθνικές θαλάσσιες υπηρεσίες διεξάγονται με ασφαλή και κοινωνικά υπεύθυνο τρόπο. Οι τοποθεσίες που βασίζονται στη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών, για παράδειγμα, σε απομακρυσμένα νησιά, μπορεί να μην έχει επαρκή εξυπηρέτηση εάν η ναυτιλία παραμείνει στα λιγότερο προβλέψιμα χέρια της ελεύθερης αγοράς. Ένας άλλος παράγοντας που συνήθως λαμβάνεται επίσης υπόψη είναι η επιθυμία προστασίας των πλοιοκτητών του κράτους από εξωτερικούς ανταγωνιστές για να εξασφαλίσουν οικονομική ανάπτυξη και κοινωνική ευημερία.

Ωστόσο, οι ανάγκες των εθνικών συμφερόντων, της εθνικής ασφάλειας και των αναταραχών από τους πολίτες, είναι μερικοί από τους καθοριστικούς παράγοντες που καθορίζουν ποια πολιτική θα υιοθετήσει η κυβέρνηση συγκεκριμένου κράτους, με ιδιαίτερη αναφορά στις ενδομεταφορές. Υπάρχουν δύο πολιτικές που ακολουθούνται:

1. Ναυτιλιακός φιλελευθερισμός
2. Προστατευτισμός

Ο ναυτιλιακός φιλελευθερισμός, αναγνωρίζει την αρχή του ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές, ανεξάρτητα από τη σημαία που φέρει το πλοίο. Σύμφωνα με την πολιτική αυτή, οι φορτωτές έχουν την ελεύθερη επιλογή του μεταφορέα. Είτε με εθνική είτε με ξένη σημαία. Ως εκ τούτου, η βασική αρχή του ναυτιλιακού φιλελευθερισμού είναι ότι η εμπορική ναυτιλία λειτουργεί στην αγορά χωρίς καμία παρέμβαση των δημόσιων φορέων και κυβερνήσεων και των οργανισμών τους. Επομένως η μη παρέμβαση της κυβέρνησης είναι η ίδια η ουσία της έννοιας της φιλελεύθερης πολιτικής στη ναυτιλία.

Ο προστατευτισμός από την άλλη μεριά, είναι η υιοθέτηση κάποιας μορφής πολιτικής η οποία αποσκοπεί στην παροχή προτιμήσεων και προστασίας των εγχώριων ναυτιλιακών εταιρειών στο συγκεκριμένο κράτος, ώστε να διασφαλιστεί ότι συμμετέχουν στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της χώρας, προστατευμένες από οποιοδήποτε πλεονέκτημα ξένων ναυτιλιακών εταιρειών, όσον αφορά την καλύτερη τεχνική δυνατότητα.

Όσον αφορά τις πολιτικές του καμποτάζ, αυτές μπορούν να είναι αυστηρού ή κάπως πιο ελαστικού χαρακτήρα.

Σε μία αυστηρή πολιτική, το τοπικό ναυτιλιακό εμπόριο περιορίζεται σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί, ανήκουν, είναι επανδρωμένα και υπό τη διαχείριση από πολίτες μόνο της ίδιας χώρας. Το παράδειγμα που ανταποκρίνεται καλύτερα σε αυτή την πολιτική είναι εκείνο των Η.Π.Α, σε συνδυασμό με τους ναυτιλιακούς κανονισμούς της χώρας, όπου η μεταφορά αγαθών και επιβατών μεταξύ των λιμανιών της χώρας γίνεται αποκλειστικά από πλοία που ανήκουν και επανδρώνονται από πολίτες της.

Σε μία πιο ελαστική πολιτική καμποτάζ, αυτά τα περιοριστικά στοιχεία δεν επιβάλλονται αυστηρά και υπάρχουν κάποια μέτρα για τη συμμετοχή στο τοπικό εμπόριο, όσον αφορά την πλοιοκτησία, το χτίσιμο των πλοίων, όπως επίσης στη σημαία των πλοίων και την εθνικότητα του πληρώματος ώστε να διευκολύνουν μέχρι κάποιο σημείο τη συμμετοχή άλλων χωρών στο τοπικό εμπόριο. Κάποιες από αυτές τις χώρες είναι η Κίνα, η Κορέα, η Ινδία, η Βραζιλία, η Νέα Ζηλανδία, η Αυστραλία, η Μαλαισία και άλλες.

### 2.1.1. Το παράδειγμα της Βραζιλίας

Χώρες όπως η Βραζιλία, εφαρμόζουν νόμους καμποτάζ ώστε να προστατεύσουν τα συμφέροντά τους. Στη Βραζιλία, τοπικές ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν να συμμετέχουν στο τοπικό εμπόριο με Βραζιλιάνικα πλοία ή με πλοία που είναι ναυλωμένα από Βραζιλιάνους ναυλωτές.

Σύμφωνα με το νόμο RN72/2006, σχετικά με τα πληρώματα σε πλοία ξένης σημαίας που συμμετέχουν στο εμπόριο της Βραζιλίας, αξιωματικοί και κατώτερο πλήρωμα πρέπει να κατέχουν διπλώματα που αναγνωρίζονται από τις αρχές αλλά και να κατέχουν Βραζιλιάνικη βίσα. Επιπρόσθετα, το πλοίο πρέπει να έχει συγκεκριμένο αριθμό Βραζιλιάνων ναυτικών από κάποιο όριο ημερών παράκτιου εμπορίου και πάνω. Για παράδειγμα, μέχρι 90 ημέρες, δεν επιβάλλεται η παρουσία Βραζιλιάνων ναυτικών επί του πλοίου, από 90 μέχρι 180 ημέρες το

1/3, από 180 μέχρι 360 ημέρες το 1/2 και πάνω από 360 ημέρες τα 2/3 των ναυτικών πρέπει να είναι Βραζιλιάνοι αξιωματικοί ή κατώτερο πλήρωμα. Συνήθως το κατώτερο πλήρωμα αποτελείται από Βραζιλιάνους οι οποίοι όμως παρουσιάζουν προβλήματα επικοινωνίας στην αγγλική γλώσσα με το υπόλοιπο πλήρωμα και χαμηλό επίπεδο δυνατοτήτων. Ένα ακόμα πρόβλημα είναι η έλλειψη Βραζιλιάνων ναυτικών, κυρίως ικανών. Η λύση σε αυτό είναι η ελαστικότητα των μέτρων σε κάποιες περιπτώσεις και η υποστήριξη των γυναικών ως μέλη του πληρώματος. Παρόλα αυτά, κοινωνικοί παράγοντες θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη. Η συμμόρφωση με αυτούς τους κανονισμούς ελέγχεται από το Υπουργείο επιθεώρησης εργασίας μέσω του ελέγχου της λίστας του πληρώματος και έπειτα από επισκέψεις επί του πλοίου.

## 2.2 Κανονισμοί ανά χώρα προέλευσης ναυτικού

Η νομοθεσία και οι διαδικασίες επιβολής για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των ναυτικών σε εθνικό επίπεδο ποικίλουν εξαιρετικά. Συνήθως, οι εργασιακοί νόμοι κάθε χώρας εφαρμόζονται στους ναυτικούς της, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου και διάφορους άλλους παράγοντες. Η χώρα κατοικίας ενός ναυτικού μπορεί να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό του εργατικού δικαίου που ισχύει γι 'αυτόν. Αυτό προστατεύει τους ντόπιους ναυτικούς που απασχολούνται, αλλά δεν περιλαμβάνει περαιτέρω περιορισμούς (όπως το καθεστώς cabotage), οπότε ενθαρρύνει επίσης τους διαχειριστές των πλοίων να χρησιμοποιούν φτηνότερα, μη εθνικά πληρώματα. Βασιζόμενοι αποκλειστικά στο εργατικό δίκαιο της χώρας κατοικίας, έχει ως αποτέλεσμα μια λιγότερο ολοκληρωμένη προσέγγιση, καθώς ένα μόνο πλοίο θα μπορούσε να έχει πλήρωμα αποτελούμενο από διαφορετικές εθνικότητες με διαφορετικές ομάδες που υπόκεινται σε διαφορετικές συνθήκες απασχόλησης.

Μια άλλη περίπτωση είναι για ένα νομοθετικό σώμα να σέβεται απλώς το δίκαιο της δικαιοδοσίας που διέπει τη σύμβαση εργασίας του ναυτικού. Αυτό είναι μία υπενθύμιση ότι, ανεξάρτητα από το πόσο ισχυρή είναι η πρόθεση του νομοθετικού σώματος να ρυθμίσει την απασχόληση, υπάρχουν και ιδιωτικές δυνάμεις στο χώρο εργασίας στον τομέα της θαλάσσιας απασχόλησης.

### 2.2.1. Το παράδειγμα των Φιλιππίνων

Ένα βασικό παράδειγμα, είναι ο ρόλος των πρακτορείων πληρωμάτων, που συνήθως είναι εγκατεστημένα σε αναπτυσσόμενες χώρες όπως οι Φιλιππίνες, από τις οποίες προέρχονται πλέον σχεδόν όλα τα πληρώματα. Λαμβάνοντας την τυποποιημένη σύμβαση για τους ναυτικούς που παρέχεται από την Υπηρεσία Απασχόλησης στο Εξωτερικό των Φιλιππίνων (ΡΟΕΑ), που είναι κυβερνητικό όργανο, ο εφαρμοστέος νόμος θα είναι εκείνος της σύμβασης των Φιλιππίνων, σε αντίθεση με εκείνον της σημαίας ή του κράτους στο οποίο βρίσκεται η βάση της πλοιοκτήτριας ή διαχειρίστριας εταιρείας.

Οι εργαζόμενοι στο εξωτερικό διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην οικονομία των Φιλιππίνων, συμβάλλοντας το 10% του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ). Το τμήμα της εργασίας και της απασχόλησης (DOLE) και Υπηρεσία Απασχόλησης στο Εξωτερικό των Φιλιππίνων (ΡΟΕΑ), είναι δύο από τις οργανώσεις που έχουν εδραιωθεί για την προστασία των Φιλιππινέζων που εργάζονται στο εξωτερικό. Λόγω των σχετικά υψηλών επιπέδων εκπαίδευσης και γλωσσικών δεξιοτήτων των Φιλιππινέζων, είναι η εθνικότητα που προσλαμβάνεται περισσότερο, σε αριθμό, στη σημερινή ναυτιλιακή βιομηχανία. Λόγω της έλλειψης κοινά αποδεκτών δικαστικών προτύπων όμως, υπάρχουν πολλές διαφορές μεταξύ των Φιλιππινέζων εργαζομένων και των ξένων εργοδοτών τους. Παρά τις προσπάθειες της κυβέρνησης των Φιλιππίνων για τη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ των ναυτικών και των εργοδοτών τους ώστε να δημιουργήσει ισότητα και δικαιοσύνη σε αυτή τη σχέση, όλο και περισσότεροι ναυτικοί των Φιλιππίνων υποβάλουν αναφορές κατά των εφοπλιστών, επιδιώκοντας να λάβουν αποζημίωση και προνόμια.

Οι συμβάσεις είναι νομικά δεσμευτικές συμφωνίες, που αντιπροσωπεύουν έναν τρόπο για προγραμματισμένες ανταλλαγές. Υπάρχουν 3 είδη των συμβάσεων των ναυτικών που ισχύουν για τα Φιλιππινέζικα πληρώματα, η ατομική σύμβαση, η σύμβαση από την ΡΟΕΑ και η σύμβαση που προκύπτει από τη συλλογική σύμβαση (CBA) του πλοίου. Η ατομική σύμβαση εργασίας ορίζει τους όρους και προϋποθέσεις για το συγκεκριμένο βαθμό, το μισθό του και τη διάρκεια της σύμβασης, ενώ οι άλλες δύο προβλέπουν τους γενικούς όρους και προϋποθέσεις, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων, κατώτατων μισθών και ωρών απασχόλησης.

### 2.3 Οι διμερείς σχέσεις μεταξύ χωρών

Η παγκοσμιοποίηση έχει τους πρωταγωνιστές της καθώς και τους ανταγωνιστές της. Υπάρχουν όσοι εκφράζουν σθεναρά την άποψη ότι η παγκοσμιοποίηση ενθαρρύνει την εκμετάλλευση των αναπτυσσόμενων χωρών. Το αντίθετο επιχείρημα είναι ότι οι αναπτυσσόμενες χώρες έχουν πολλά να κερδίσουν από την παγκοσμιοποίηση εκτός από την εκμετάλλευση από τη Δύση και γενικά είναι οικονομικά καλύτερα από ότι θα ήταν χωρίς αυτό το φαινόμενο. Ο περιφερειακός χαρακτήρας φαίνεται να έχει λίγους που αντιτίθενται στις αρχές του, εκτός από ίσως εκείνους που βλέπουν τον περιφερειακό χαρακτήρα ως ένα είδος εκτεταμένου μονομερούς χαρακτήρα που είναι σε μεγάλο βαθμό μη δημοφιλής. Στον τομέα της ναυτιλίας, φυσικά, η παγκοσμιοποίηση είναι ένα γεγονός όταν αντιλαμβανόμαστε το πλοίο ως όχημα που φιλοξενεί οντότητες πολλών εθνικοτήτων. Ο διεθνής και ο περιφερειακός χαρακτήρας της ναυτιλίας, όταν βρίσκονται σε ισορροπία, είναι κάτι υγιές, σε αντίθεση με το μονομερή χαρακτήρα της ναυτιλίας.

Είναι ζωτικής σημασίας να προσδιοριστεί κατά πόσο η διμερής προσέγγιση που συνδέει μια χώρα με μια άλλη ή η περιφερειακή τάση που συνδέει μια χώρα με άλλες χώρες στην ίδια περιοχή θα επικρατήσει για μεγάλο χρονικό διάστημα ώστε να διευκολυνθεί ο προσδιορισμός της πολιτικής μιας χώρας. Γενικά, η διμερής προσέγγιση επικεντρώνεται στα αμοιβαία οφέλη δύο χωρών. Ωστόσο, σε μια περιφερειακή προσέγγιση συμμετέχουν περισσότερα από δύο κράτη στην ίδια περιοχή και ενδέχεται να υπάρξουν πιθανές συγκρούσεις που μπορεί να προκύψουν από την εφαρμογή των διμερών συμφωνιών. Για παράδειγμα, η διμερής συμφωνία μεταξύ μιας χώρας που εξάγει βενζίνη και μιας χώρας που την εισάγει από τη χώρα αυτή μπορεί να δημιουργήσει απειλή για το περιβάλλον, όπου έχει ήδη καθιερωθεί περιφερειακή συνεργασία για την πρόληψη της ρύπανσης και την προστασία του περιβάλλοντος σε περιφερειακή βάση. Παρότι αυτή η σύγκρουση φαίνεται να είναι ένα έμφυτο δίλημμα, εάν οι στόχοι του διμερούς και του περιφερειακού χαρακτήρα καθιερωθούν με μια συνεπή προσέγγιση μέσω της πολιτικής ενός κράτους, τότε ο περιφερισμός και ο διμερισμός θα αποτελέσουν αποτελεσματικά εργαλεία για τον προσδιορισμό πιθανών επιπτώσεων της εθνικής πολιτικής ενός κράτους.

Μεταξύ δύο διαθέσιμων διεθνών εργαλείων, η διμερής προσέγγιση ανοίγει τις πόρτες για συνεχή και στενότερη συνεργασία μεταξύ των ενδιαφερόμενων μερών σε θέματα ναυτιλίας. Ένα από τα σημαντικότερα χαρακτηριστικά του διμερούς χαρακτήρα είναι η προώθηση δραστηριοτήτων εμπορικής ναυτιλίας μεταξύ δύο χωρών μέσω της ανταλλαγής

πληροφοριών σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές ή/και τις ναυτιλιακές πολιτικές. Κανονισμοί, κατάρτιση, νομοθεσία και ενίσχυση της ναυτιλίας, όπως και η εκπαίδευση, η αδειοδότηση και η πιστοποίηση για τη βελτίωση της ικανότητας των ναυτικών είναι τα κυριότερα σημεία που είναι υποψήφια για διμερείς σχέσεις στον ναυτιλιακό τομέα. Μέσα από την ενίσχυση όλων αυτών των σημαντικών θεμάτων, ο κύριος στόχος είναι να βελτιωθούν οι θαλάσσιες δραστηριότητες μεταξύ δύο χωρών. Οποσδήποτε, η επίτευξη αυτού του στόχου, εάν επιτευχθεί, οδηγεί σε αυξημένο επίπεδο ναυτιλιακών δραστηριοτήτων. Ο περιφερειακός χαρακτήρας είναι ένας τρόπος να φέρουμε όλα τα εμπλεκόμενα μέρη για την επίτευξη συνεργασίας προς όφελος όλων των παραθαλάσσιων κρατών στην περιοχή, ακόμη και αν αυτά μπορεί να είναι διμερείς συμφωνίες που προκύπτουν από τα αμοιβαία οφέλη τους. Αυτή η ευαίσθητη ισορροπία ανάμεσα στον περιφερειακό και τον διμερή χαρακτήρα μπορεί να επιτευχθεί μόνο με το συγχρονισμό των δύο προσεγγίσεων. Από αυτή την άποψη, ο περιφερειακός χαρακτήρας και ο διμερής χαρακτήρας στον τομέα της ναυτιλίας αποτελούν σημαντικά συμπληρωματικά μέσα, μέσω των οποίων ένα κράτος μπορεί να αναπτύξει ισχυρές εθνικές θαλάσσιες πολιτικές.

Μια διμερής συμφωνία είναι μια συμφωνία μέσω της οποίας δύο χώρες παρέχουν μεταξύ τους ιδιαίτερη μεταχείριση ή ειδικά προνόμια, που δεν δίνουν σε άλλες χώρες, όσον αφορά την πολιτική, το εμπόριο και τον πολιτισμό. Η διμερής προσέγγιση περιλαμβάνει επίσης την κανονιστική πίστη ανάμεσα στους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής και από τις δύο χώρες που έχουν εμπορικές συναλλαγές ότι πρέπει πρωτίστως να ασχολούνται με τα ζητήματα μεταξύ τους, μέσω κυβερνητικών δεσμών, χωρίς τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα και την επίλυση του θέματος πολυμερώς.

Η πιο σημαντική επίδραση της διμερούς σχέσης είναι η τάση της να μειώνει τη σχετική ανισορροπία των διαπραγματευτικών δυνάμεων μεταξύ μεγαλύτερων και μικρότερων οικονομιών. Δεδομένου ότι οι διμερείς συμφωνίες γίνονται διαδοχικά, είναι πιο δύσκολο να δημιουργηθούν συμμαχίες με τη δυνατότητα εξισορρόπησης των εξουσιών των βιομηχανικών χωρών.

Στην πραγματικότητα, η ανάγκη για ναυτιλία προέρχεται από την ανάγκη για διεθνές εμπόριο. Με άλλα λόγια, η ναυτιλιακή βιομηχανία ανταποκρίνεται κυρίως στην απαίτηση του διεθνούς εμπορίου μεταφέροντας ένα μεγάλο όγκο εμπορευμάτων δια θαλάσσης από μια ήπειρο σε μία άλλη. Έτσι, το διεθνές εμπόριο διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στις πολιτικές του κράτους όσον αφορά την οικονομία και συνεπώς σχετίζεται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

Με βάση την αμοιβαιότητα, η ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών είναι σε άμεση αναλογία και έχει άμεση σχέση με την πρόοδο του εμπορίου μεταξύ δύο χωρών. Από την άποψη αυτή, ο προσδιορισμός της θαλάσσιας πολιτικής που βασίζεται σε διμερείς συμφωνίες που ελαχιστοποιούν τους εμπορικούς φραγμούς μεταξύ των χωρών καθίσταται ένας σημαντικός παράγοντας για τη διευκόλυνση του εμπορίου των αμοιβαίων σχέσεων.

Στον ναυτικό τομέα, οι χώρες συχνά διαπραγματεύονται διμερείς συμφωνίες για την προστασία των συμφερόντων των ναυτιλιακών τους βιομηχανιών εν γένει και των ναυτικών ειδικότερα. Ως προμηθευτής ναυτικών μια χώρα προωθεί διμερείς συμφωνίες με μια άλλη που έχει ζήτηση για ναυτικούς μέσω του καθεστώτος αναγνώρισης, σχετικά με τα πιστοποιητικά των ναυτικών.

Εκτός από τις διμερείς ναυτιλιακές συμφωνίες για τις θαλάσσιες μεταφορές που συνίστανται ουσιαστικά στη διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου, τα κράτη μπορούν επίσης να συμφωνήσουν στην αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών. Τέτοιες συμφωνίες ανακουφίζουν τις γραφειοκρατικές επιβαρύνσεις μέσω της αμοιβαίας αναγνώρισης των πιστοποιητικών που εκδίδονται από κάθε κράτος. Οι συμφωνίες σχετίζονται συχνά με την άδεια των ναυτικών και με τον επαναπατρισμό χωρίς κανένα πρόβλημα. Παρέχουν επίσης ευκαιρίες αμοιβαίας κατάρτισης μέσω της ανταλλαγής ναυτικών, η οποία οδηγεί στη διευκόλυνση και τη βελτίωση του διεθνούς εμπορίου.

Ο κανονισμός 1/10 της τροποποιημένης το 2002 STCW απαιτεί διμερή συμφωνία μεταξύ των χωρών της αποστολής ναυτικών και της αποδοχής των ναυτικών, για την αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας των ναυτικών. Σύμφωνα με την τροπολογία αυτή της STCW, οι ναυτικοί δεν μπορούσαν να προσληφθούν ώστε να εργάζονται στα πλοία που εκτελούν θαλάσσιες μεταφορές, εάν αυτές οι χώρες προέλευσης δεν περιλαμβάνονταν στη White List <sup>10</sup> του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και δεν καλύπτονταν από διμερείς συμφωνίες.

#### 2.4 Οι απαιτήσεις της πετρελαϊκής βιομηχανίας

Το 1993, ο OCIMF (Oil Companies International Marine Forum) εισήγαγε ένα πρόγραμμα Έκθεσης Ελέγχου Πλοίων (SIRE, Ship Inspection Report Exchange), το οποίο επέτρεψε στα μέλη του να υποβάλουν τις αναφορές τους (reports) όσον αφορά τις

---

<sup>10</sup> Κατάλογος χωρών που αξιολογούνται από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό ότι κάνουν ορθή εφαρμογή της σύμβασης STCW-95.

επιθεωρήσεις των πλοίων τους, ώστε αυτές οι πληροφορίες να διανεμηθούν σε όλα τα μέλη του OCIMF. Ο OCIMF έχει συνεισφέρει ουσιαστικά στους κανονισμούς του IMO αλλά έχει προτείνει επίσης και νέους τρόπους επίλυσης προβλημάτων. Με τη διαδικασία ανάδειξης της ανάγκης ύπαρξης διεθνώς αποδεκτών κανονισμών, ο OCIMF είναι σε θέση να μπορεί να εκμεταλλευτεί τις δεξιότητες των μελών του για να προωθεί την απαραίτητη τεχνογνωσία στην επίλυση προβλημάτων της βιομηχανίας.

Το πρόγραμμα αυτό ξεκίνησε το 1993 για να απευθυνθεί και να υιοθετηθεί πάνω σε πρότυπα ναυτιλίας. Το SIRE είναι ένα μοναδικό εργαλείο αξιολόγησης κινδύνου Δ/Ξ. χρήσιμο σε ναυλωτές, διαχειριστές πλοίων, τερματικών και κυβερνητικών σωμάτων, υπεύθυνων για την ασφάλεια των πλοίων.

Ορισμένες πετρελαϊκές εταιρείες έχουν εφαρμόσει τις απαιτήσεις τους για το “Officers’ Matrix”, που βασίζεται σε δύο βασικά στοιχεία: το χρόνο υπηρεσίας ενός αξιωματικού σε ένα συγκεκριμένο πλοίο όπως και το χρόνο υπηρεσίας με την εταιρεία. Αυτές οι απαιτήσεις προέκυψαν από την αντίληψη ότι η ικανότητα κάποιων ναυτικών δεν καλύπτει παγκοσμίως τις απαιτήσεις κάποιων ναυλωτών σχετικά με την εμπειρία των αξιωματικών στο βαθμό και την οικειότητα με την εταιρεία και τα συστήματα ISM. Αυτή η αντίληψη ενισχύθηκε από τα αυξημένα ατυχήματα σε δεξαμενόπλοια. Ως αποτέλεσμα, οι πετρελαϊκές εταιρείες υποβάλλουν τις εταιρίες που διαχειρίζονται τα πλοία σε αυστηρούς ελέγχους σχετικά με αυτούς τους παράγοντες, γεγονός που επηρεάζει την επιλογή των ναυτικών και το πώς πρέπει να συνδυάζονται σε κάθε πλοίο.

## 2.5 Βίζες ναυτικών και κανονισμοί ανά χώρα

Για το πλήρωμα και τις εταιρείες διαχείρισής του, η γραφειοκρατία και τα ταξιδιωτικά έγγραφα είναι συνήθως αιτία δυσφορίας. Κάθε χώρα έχει το δικό της σύστημα και κατάλογο απαιτήσεων. Ένας παράγοντας που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη όσον αφορά το ταξίδι του ναυτικού από και προς το πλοίο, ανά λιμάνι, είναι η έκδοση βίζας. Συνήθως, οι περισσότερες χώρες απαιτούν συγκεκριμένο τύπο βίζας για τους ναυτικούς και αρκετές βίζες ιδιαίτερη και πολύπλοκη διαδικασία για την απόκτησή τους. Γεωπολιτικοί παράγοντες παίζουν σημαντικό ρόλο στις απαιτήσεις μίας χώρας για έκδοση βίζας.



### 2.5.1. Το παράδειγμα των απαιτήσεων στην Αίγυπτο

Ο ναυτικός που ταξιδεύει για να ναυτολογηθεί σε πλοίο που βρίσκεται σε λιμάνι της Αιγύπτου, εκτός από το εν ισχύ ναυτικό φυλλάδιο, πρέπει να έχει στην κατοχή του βεβαίωση (To Whom It May Concern Letter) του πλοιοκτήτη όπου αναγράφεται το όνομα του πλοίου στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί, το λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο και τα στοιχεία του πράκτορα στο λιμάνι. Επίσης πρέπει να φέρει σύμβαση εργασίας, επαγγελματικό δίπλωμα αλλά και ο καπετάνιος του πλοίου να έχει προωθήσει στις αρμόδιες αρχές όλα τα στοιχεία του ναυτικού που θα ναυτολογηθεί στο πλοίο (όνομα, θέση, εθνικότητα, αριθμό διαβατηρίου, προορισμό, λεπτομέρειες για την πτήση και ύπαρξη ή μη βίζας).

Για πολίτες της Ευρώπης και της Αμερικής, η έκδοση βίζας δεν είναι απαραίτητη. Βίζα για άλλες εθνικότητες μπορεί να χορηγηθεί στο αεροδρόμιο του Καΐρου, αλλά συνίσταται να αποκτηθεί πριν από την αναχώρηση από τη χώρα των ναυτικών για να αποφευχθούν τυχόν ανεπιθύμητες καθυστερήσεις. Για ναυτικούς που προέρχονται από ορισμένες χώρες όπως Ινδία, Πακιστάν, Μπαγκλαντές, Σομαλία, Σρι Λάνκα κ.α, απαιτείται η θεώρηση εισόδου πριν από την άφιξη στο Κάιρο για αλλαγές πληρωμάτων που προέρχονται από τις χώρες αυτές. Για μέλη πληρώματος Ινδικής καταγωγής, απαιτείται εκ των προτέρων θεώρηση εισόδου από την Αιγυπτιακή Πρεσβεία στη Βομβάη. Για τα μέλη πληρώματος Ασιατικών υπηκόων, ο πράκτορας που είναι υπεύθυνος για την αλλαγή του πληρώματος, υποχρεούται να επιβεβαιώσει στον αερομεταφορέα όλα τα στοιχεία και τις πληροφορίες που χρειάζονται πριν από την πτήση επιβίβασης, συμπεριλαμβανομένου του αντιγράφου του διαβατηρίου και της θεώρησης, 72 ώρες πριν από την άφιξή των ναυτικών στο αεροδρόμιο του Καΐρου. Οι γυναίκες που δεν κατέχουν ναυτικό φυλλάδιο μπορούν να θεωρηθούν επιβάτες, επηρεάζοντας τα διόδια του καναλιού που χρεώνονται, ειδικά όταν το πλοίο βρίσκεται σε κατάσταση έρματος. Οι Έλληνες, Φιλιπινέζοι, Ουκρανοί και Ρώσοι ναυτικοί, δεν υποχρεούνται στην έκδοση βίζας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### **ΤΟ ΔΙΕΘΝΕΣ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΑ ΝΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ ΤΗΣ.**

#### 3.1 Ανθρώπινα δικαιώματα και δικαιώματα ναυτικού

Ο ναυτικός, όπως κάθε άνθρωπος, έχει θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα και ατομικές ελευθερίες που εφαρμόζονται σε διεθνείς, περιφερειακές και εσωτερικές πολιτικές. Επιπλέον, ως ειδικός τύπος εργαζομένου, επωφελείται από ένα πρόσθετο αποκλειστικό πακέτο εργαζομένων και δικαιωμάτων ναυτικών, το οποίο εφαρμόζουν διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ILO και ο IMO που αφορά μόνο τους ναυτικούς. Η καθημερινή εργασία του ναυτικού πραγματοποιείται σε ένα εξαιρετικά πολύπλοκο διηπειρωτικό νομικό περιβάλλον. Επομένως, πρέπει να γίνεται κάθε φορά ξεκάθαρο πού, στο διεθνές σύστημα κανονισμών, ανήκουν τα δικαιώματα του ναυτικού, ποιός είναι ο ρόλος των διεθνών συμβάσεων, ποιά διεθνή πρότυπα και κανονισμοί ισχύουν για τους ναυτικούς και πώς μπορούν να επιβληθούν, ποιά χώρα έχει δικαιοδοσία για το πλοίο και το πλήρωμα, πώς ο νόμος της χώρας διεθνούς δικαιοδοσίας επηρεάζει την επιβολή της διάταξης του ναυτικού σε παγκόσμιο επίπεδο από διεθνείς οργανισμούς.

Ο ναυτιλιακός κλάδος είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια, τη ζωή στη θάλασσα και την ασφάλεια στη θάλασσα, για την προστασία του και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Το δικαίωμα του θαλάσσιου περιβάλλοντος και οι συνθήκες του διεθνούς δικαίου για τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών πρέπει να τηρούνται από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) και τα διεθνή ναυτικά μέσα, όπως το Διεθνές Πρότυπο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), σύμφωνα με τα οποία πρέπει να προστατεύονται τα άτομα σε ολόκληρη την επικράτεια, δημιουργώντας ένα ελάχιστο σύνολο βασικών αρχών που θα μπορούσαν να επιβληθούν στα δικαστήρια και στους διεθνείς οργανισμούς μέσω των πολυάριθμων θεμελιωδών αρχών, των ναυτικών, των πακέτων των νόμων και των συνθηκών. Τα περιφερειακά δικαιώματα διεθνούς φύλαξης πρέπει να σέβονται και να προστατεύουν τα δικαιώματα ανεξάρτητα από το φύλο, τη φυλή, το χρώμα, την εθνικότητα και την καταγωγή. Τα διεθνή ανθρώπινα δικαιώματα, όπως το δικαίωμα στη ζωή, την ελευθερία, την απαγόρευση της δουλείας, τα βασανιστήρια και την απάνθρωπη και εξευτελιστική

μεταχείριση, τα οποία εφαρμόζονται στην Οικουμενική Διακήρυξη των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων και στη Διεθνή Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα που αναγνωρίζονται από όλα τα κράτη, εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις.

Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα, η Αμερικανική Σύμβαση για τα Ανθρώπινα Δικαιώματα, ο Χάρτης των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου της Μπαντζούλ και ο Αραβικός Χάρτης των Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων διασφαλίζουν τα ανθρώπινα δικαιώματα στις διάφορες περιοχές του κόσμου ανάλογα με το μέσο και την περιοχή. Διαφορετικά εθνικά δικαστήρια, επιτροπές και φορείς είναι υπεύθυνα για την τήρηση των ανθρωπίνων δικαιωμάτων γενικά, και στην περίπτωση των ναυτικών ειδικά.

Η κύρια ανησυχία των ναυτικών είναι το πώς θα έχουν άμεση πρόσβαση στις Διεθνείς Συμβάσεις. Διεθνείς Οργανισμοί (Ηνωμένα Έθνη) και ιδιωτικές οργανώσεις διευκολύνουν τη διαδικασία κατάρτισης των ναυτικών προτύπων και την υιοθέτηση Διεθνών Ναυτικών Συμβάσεων και συστάσεων. Οι σημαντικότεροι διεθνείς οργανισμοί που ασχολούνται με αυτά τα θέματα είναι ο ΙΜΟ και ο ΙΛΟ. Ο ΙΜΟ είναι ένας διεθνής οργανισμός του ΟΗΕ που παρακολουθεί και βελτιώνει τις συνθήκες των εργαζομένων ανά τον κόσμο, θεσπίζοντας πρότυπα εργασίας υπό μορφή συμβάσεων και συστάσεων. Ο ΙΜΟ είναι κυρίως επιφορτισμένος με την ασφάλεια της ναυτιλίας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Η γενική διάκριση μεταξύ των δύο οργανώσεων είναι ότι ο ΙΛΟ δημιουργεί δικαιώματα για το άτομο και τις υποχρεώσεις των κρατών. Παρά το γεγονός ότι οι Συμβάσεις του ΙΜΟ είναι πιο σύνθετες σε τεχνικά θέματα, έχουν υψηλότερο ποσοστό επικυρώσεων σε σύγκριση με τις συμβάσεις του ΙΛΟ, ενώ οι δύο αλληλοσυμπληρώνονται στις εργασιακές τους δραστηριότητες σε παράλληλη αλλά ξεχωριστή βάση, παρέχοντας συνεργασία, διαβούλευση και ανταλλαγή πληροφοριών και εγγράφων. Η στενή συνεργασία μεταξύ του ΙΛΟ και του ΙΜΟ ενδιαφέρει ολόκληρη τη βιομηχανία. Όσον αφορά τα δικαιώματα των ναυτικών στη θάλασσα, η ιδιαίτερη αυτή εργασία, ταυτόχρονα με την ιδιαιτερότητα της ζωής στη θάλασσα και η διαφορά μεταξύ των ναυτικών και των εργαζομένων στην ξηρά, απαιτούν ειδική προστασία και δικαιολογούν την ύπαρξη διακριτικών μέσων που αφορούν μόνο τις ναυτικές υποθέσεις.

### 3.2 Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization – ILO)

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) είναι η ειδικευμένη οργάνωση του ΟΗΕ που επιδιώκει την προώθηση της κοινωνικής δικαιοσύνης και των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων. Καθορίζει τα διεθνή πρότυπα εργασίας με τη μορφή συμβάσεων και συστάσεων οι οποίες ορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας.

Πρόκειται για οργανισμό που έχει έδρα τη Γενεύη, ιδρύθηκε στις 11 Απριλίου 1919, όταν ο καταστατικός της χάρτης εγκρίθηκε ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών<sup>11</sup> και αποτελεί ένα από τους παλαιότερους διεθνείς οργανισμούς και το μόνο θεσμό που επιβιώνει ακόμη από όσους συνέστησε η Κοινωνία των Εθνών που ιδρύθηκε μετά τη λήξη του Α' Παγκοσμίου Πολέμου. Ο ILO είναι το αποτέλεσμα μιας μακράς διεργασίας ιδεολογικών ζυμώσεων, διεκδικητικών και άλλων εθνικών και διεθνών συνδικαλιστικών και κυβερνητικών πρωτοβουλιών που προκλήθηκαν από την βιομηχανική επανάσταση καθώς και προσπαθειών εμπνευσμένων προσωπικοτήτων.

Μέχρι τα μέσα του 1987 ο ILO είχε υιοθετήσει 162 Συμβάσεις και 172 Εισηγήσεις που καταπιάνονται με ένα ευρύ φάσμα δικαιωμάτων - συνδικαλιστικά δικαιώματα, απαλλαγή από αναγκαστική εργασία και επαγγελματικές διακρίσεις, ωράριο εργασίας, κατώτατο ημερομίσθιο, επαγγελματική προστασία και υγεία, κοινωνική ασφάλιση, προστασία των εργατών που είναι μετανάστες κ.τ.λ. Βασική αρχή του ILO είναι ότι η εργασία δεν είναι εμπόρευμα που ανταλλάσσεται όπως τα υλικά προϊόντα, η υπηρεσία και το κεφάλαιο και ότι η προστασία της ανθρώπινης αξιοπρέπειας απαιτεί την ίση και δίκαιη μεταχείριση των εργαζομένων. Αποτελεί το μόνο οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών που έρχεται σε επαφή με την κυβέρνηση, τον εργοδότη, και τους εκπροσώπους των εργαζομένων. Αυτή η τριμερής δομή κάνει τον ILO ένα μοναδικό σημείο συνάντησης στο οποίο οι κυβερνήσεις και οι κοινωνικοί εταίροι της οικονομίας μιας χώρας μπορούν ελεύθερα και ανοιχτά να συζητήσουν και να επεξεργαστούν τους κανόνες εργασίας και τις διάφορες πολιτικές. Είναι προφανές ότι αυτή η τριμερής δομή του ILO δεν αποτελεί μια απλή τεχνική λήψης αποφάσεων αλλά μια ουσιαστική προσέγγιση των κοινωνικών συνομιλητών. Η προσήλωση του ILO στην αρχή της τριμερούς δομής και λειτουργίας της επαναβεβαιώνεται με κάθε ευκαιρία. Χαρακτηριστικές

---

<sup>11</sup> Συνθήκη ειρήνης που τερμάτισε επίσημα τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο ανάμεσα στην Γαλλική Αντάντ (Entente) και τη Γερμανική Αυτοκρατορία.

είναι δύο σχετικές αποφάσεις, από τις οποίες η πρώτη, το 1971, αφορά την ενδυνάμωση της τριμερούς δομής στο σύνολο των δραστηριοτήτων του ILO και η δεύτερη, το 1977, αφορά την ενδυνάμωση της τριμερούς δομής στον έλεγχο των κανονιστικών δραστηριοτήτων και των προγραμμάτων τεχνικής συνεργασίας (corporation technique).

Ο ILO διαθέτει μηχανισμούς ελέγχου της αποτελεσματικής εφαρμογής των διεθνών συμβάσεων εργασίας. Η υιοθέτηση από τη Γενική Διάσκεψη μιας νέας Σύμβασης ή συστάσεως συνεπάγεται αυτόματα για τα συμβαλλόμενα κράτη την υποχρέωση, τη μεν σύμβαση να την εισαγάγουν στα αρμόδια εθνικά όργανα προς επικύρωση, τη δε σύσταση να την υλοποιήσουν με κατάλληλα εσωτερικά μέτρα. Τα κράτη μέλη του ILO υποχρεώνονται να υποβάλλουν προς την Οργάνωση, σε τακτά διαστήματα, Εκθέσεις (National Reports) περί της πορείας εφαρμογής των ήδη επικυρωμένων συμβάσεων και των μέτρων που λαμβάνουν για την προώθηση των συστάσεων.

Τα μέτρα που λαμβάνει ο ILO καλύπτουν όλες τις πτυχές της διεθνούς ναυτιλίας, συμπεριλαμβανομένου του σχεδιασμού πλοίων, των κατασκευών, του εξοπλισμού, της επάνδρωσης, της λειτουργίας και της διάθεσης, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι ο ζωτικός αυτός τομέας παραμένει ασφαλής, περιβαλλοντικά υγιής και ενεργειακά αποδοτικός. Ενεργειακή απόδοση, νέα τεχνολογία και καινοτομία, ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση, θαλάσσια ασφάλεια, διαχείριση της θαλάσσιας κυκλοφορίας και ανάπτυξη της ναυτιλιακής υποδομής, η ανάπτυξη και η εφαρμογή παγκόσμιων προτύπων που καλύπτουν αυτά και άλλα θέματα μέσω του ILO.

### 3.2.1. Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (Maritime Labour Convention – MLC 2006)

Η MLC 2006 ή αλλιώς «Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών», αποτελεί τον πρώτο Διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας και συνιστά τον «τέταρτο πυλώνα» του διεθνούς θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, συμπληρώνοντας τις σημαντικότερες Συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), δηλαδή τη Διεθνή Σύμβαση «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS 1974», τη Διεθνή Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών STCW 1978» και

τη Διεθνή Σύμβαση «Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, MARPOL, 1973 και το Πρωτόκολλο 1978».

Οι απαιτήσεις της MLC 2006 αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη ίσων όρων ανταγωνισμού διεθνώς. Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα όπως οι συνθήκες και όροι απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους, η ενδιαίτηση και τροφοδοσία, η ευημερία και κοινωνική ασφάλεια και η ιατρική περίθαλψη και προστασία της υγείας των ναυτικών.

Την 23<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2006, η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), κατά την 94<sup>η</sup> ναυτιλιακή σύνοδό της στη Γενεύη της Ελβετίας, υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC 2006), ένα ενιαίο - συνεκτικό όσο και πρωτοπόρο όργανο, το οποίο ενσωμάτωσε πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα (Συμβάσεις και Συστάσεις) ναυτικής εργασίας, που έχει υιοθετήσει ο ILO από το 1920, καθώς και θεμελιώδεις αρχές που περιέχονται σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, λόγω της διεθνούς δραστηριοποίησης των πλοίων σε ένα δυναμικό μεταβαλλόμενο περιβάλλον, θεωρείται ως αμιγώς παγκοσμιοποιημένος και με κοινώς αναγνωρισμένες τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, η MLC 2006 συμβάλλει ουσιαστικά στον καθορισμό και την επιβολή, σε παγκόσμιο επίπεδο, κοινών ελάχιστων προτύπων για τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά.

Θα πρέπει να υπογραμμίσουμε ότι η σύμβαση είναι ένα διεθνές νομικό μέσο και δεν δεσμεύει άμεσα ή δεν ρυθμίζει κανένα πλοιοκτήτη ή φορέα εκμετάλλευσης όσον αφορά υποχρεώσεις και ευθύνες. Η Σύμβαση απευθύνεται στις Κυβερνήσεις, όπως συμβαίνει και με άλλες Συμβάσεις στον τομέα όπως η SOLAS και η MARPOL. Οι κυβερνήσεις των κρατών σημαίας διαθέτουν επίσης ορισμένες κανονιστικές ρυθμίσεις σχετικά με τις υπηρεσίες πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτειά τους. Τα κράτη σημαίας φέρουν ευθύνη σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο της θάλασσας και της παρούσας σύμβασης να ρυθμίζουν τα πλοία και τους πλοιοκτήτες πλοίων που φέρουν τη σημαία τους, συμπεριλαμβανομένων των εργασιακών και κοινωνικών συνθηκών επί των πλοίων αυτών.

Τον Φεβρουάριο του 2016, η Ειδική Τριμερής Επιτροπή (STC) του ILO και η Τριμερής Επιτροπή ad hoc συμφώνησαν να συγκροτήσουν μια ομάδα εργασίας για την εκπόνηση προτάσεων για την προστασία των μισθών των ναυτικών όταν κρατούνται αιχμάλωτοι και προστασίας των ναυτικών σε περιπτώσεις εκφοβισμού, επί των πλοίων, με τη συμπερίληψη των πρόσφατα δημοσιευμένων κατευθυντήριων γραμμών ICS<sup>12</sup> και ITF για την έγκριση ψηφίσματος σχετικά με τη διευκόλυνση πρόσβασης και διέλευσης των ναυτικών. Τον Απρίλιο του 2016, η ITF ανέθεσε στο Διεθνές Δίκαιο Ναυτικών (SRI) να διεξάγει μια εις βάθος μελέτη σχετικά με την εφαρμογή και την επιβολή της MLC 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), λόγω του ότι οι επιθεωρητές της ITF είχαν αναφέρει πολλές παραβιάσεις της MLC στα πλοία.

### 3.3 Ο IMO και οι Διεθνείς συμβάσεις του

Ο IMO είναι μια εξειδικευμένη υπηρεσία των Ηνωμένων Εθνών, η παγκόσμια αρχή καθορισμού προτύπων για την ασφάλεια και τις περιβαλλοντικές επιδόσεις της διεθνούς ναυτιλίας. Ο κύριος ρόλος του είναι να δημιουργήσει ένα κανονιστικό πλαίσιο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, το οποίο θα είναι δίκαιο και αποτελεσματικό, θα υιοθετείται και θα εφαρμόζεται παγκοσμίως.

Με άλλα λόγια, ο ρόλος του είναι να δημιουργεί ισότιμους όρους ανταγωνισμού, ώστε οι φορείς εκμετάλλευσης πλοίων να μην μπορούν να αντιμετωπίσουν τα οικονομικά τους ζητήματα υπονομεύοντας την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Η προσέγγιση αυτή ενθαρρύνει επίσης την καινοτομία και την αποτελεσματικότητα.

Η ναυτιλία είναι μια πραγματικά διεθνής βιομηχανία και μπορεί να λειτουργήσει αποτελεσματικά μόνο εάν οι ίδιοι οι κανονισμοί και τα πρότυπα συμφωνηθούν, υιοθετηθούν και εφαρμοστούν σε διεθνή βάση. Και ο IMO τον κύριο πυρήνα στον οποίο διεξάγεται αυτή η διαδικασία.

Ο κόσμος βασίζεται σε μια ασφαλή και αποδοτική διεθνή ναυτιλιακή βιομηχανία και αυτό παρέχεται από το ρυθμιστικό πλαίσιο που αναπτύχθηκε και διατηρήθηκε από τον IMO.

Η ναυτιλία αποτελεί ουσιαστικό στοιχείο κάθε προγράμματος για μελλοντική βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Μέσω του IMO, τα κράτη μέλη του Οργανισμού, η κοινωνία των πολιτών και η ναυτιλιακή βιομηχανία συνεργάζονται ήδη για να εξασφαλίσουν μια συνεχή

---

<sup>12</sup> International Chamber of Shipping, το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο είναι ο κύριος εμπορικός σύλλογος για εφοπλιστές και διαχειριστές, που εκπροσωπούν όλους τους τομείς και τις συναλλαγές.

και ενισχυμένη συμβολή στην οικολογική οικονομία και την ανάπτυξη με βιώσιμο τρόπο. Η προώθηση βιώσιμης ναυτιλίας και βιώσιμης θαλάσσιας ανάπτυξης αποτελεί μία από τις κύριες προτεραιότητες του IMO κατά τα προσεχή έτη.

Ο IMO τελεί υπό την αιγίδα του ΟΗΕ με ανεπτυγμένες και ιδιαίτερα αυστηρές προδιαγραφές και δεσμευτικές δυνάμεις τουλάχιστον για τις Χώρες-μέλη. Οι εκδόσεις του, SOLAS (Safety Of Life At Sea) και MARPOL, που αφορούν η πρώτη την ασφάλεια στη ναυσιπλοΐα και η δεύτερη τη προστασία από τη ρύπανση στη θάλασσα, παρέχουν δεσμευτικούς κανόνες για όλες τις νέες κατασκευές πλοίων που ισχύουν παγκοσμίως. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται τακτικά ανάλογα με την ανάπτυξη της ναυπηγικής και λαμβάνοντας υπόψη τις παρατηρήσεις και υποδείξεις των νηογνομώνων. Όλοι οι ναυπηγοί και τα ναυπηγικά γραφεία υποχρεούνται να ναυπηγούν τα πλοία σύμφωνα με τις προδιαγραφές αυτές.

Ταυτόχρονα, λαμβάνει υπόψη του και τομείς ναυτικής υποδομής, όπως το ικανοποιητικό επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, αλλά και την σωστή διαχείριση όλων των τύπων φορτίων, από πετρέλαιο μέχρι και τα πλέον επικίνδυνα φορτία. Αυτό γίνεται δυνατό με την χρήση αυστηρών μέτρων, προδιαγραφών και διαδικασιών.

### 3.3.1. Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974)

Η SOLAS 74, η τελευταία αναθεωρημένη σύμβαση του 1974, περιλαμβάνει μια σειρά κεφαλαίων που αφορούν τις προφυλάξεις ασφάλειας και τις διαδικασίες ασφάλειας που ξεκινούν από την κατασκευή του πλοίου σε πραγματικές καταστάσεις έκτακτης ανάγκης όπως το "Abandon Ship". Η σύμβαση ενημερώνεται έτσι ώστε να πληροί τα πρότυπα ασφάλειας της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθοριστούν τα ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, συμβατά με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους με τις απαιτήσεις τους και ορισμένα πιστοποιητικά προβλέπονται στη σύμβαση ως απόδειξη ότι αυτό έχει γίνει. Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των άλλων συμβαλλομένων κρατών εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύουν ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης. Αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως έλεγχος από



το κράτος του λιμένα. Η ισχύουσα σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν γενικές υποχρεώσεις, διαδικασία τροποποίησης κ.ο.κ., ακολουθούμενη από ένα παράρτημα αποτελούμενο από 12 κεφάλαια.

Σχετικά με τα ειδικά μέτρα που περιλαμβάνονται για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα, ο κανονισμός XI-2/3 του κεφαλαίου κατοχυρώνει τον Κώδικα Ασφαλείας των Διεθνών Εξοπλισμών Πλοίων και Λιμένων (ISPS Code). Το μέρος A του κώδικα είναι υποχρεωτικό και το μέρος B περιέχει οδηγίες σχετικά με τον καλύτερο τρόπο συμμόρφωσης με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις. Ο κανονισμός XI-2/8 επιβεβαιώνει το ρόλο του δασκάλου στην άσκηση της επαγγελματικής του κρίσης σχετικά με τις αποφάσεις που είναι αναγκαίες για τη διατήρηση της ασφάλειας του πλοίου. Αναφέρει ότι δεν θα πρέπει να περιορίζεται από την εταιρεία, τον ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο από την άποψη αυτή.

### 3.3.2. Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL 1973/78)

Η σύμβαση MARPOL 73/78, που τέθηκε σε ισχύ το 1973 και αναθεωρήθηκε αργότερα από το πρωτόκολλο του 1978, διασφαλίζει ότι η ναυτιλία παραμένει ο λιγότερο επιβλαβής για το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς. Υπογραμμίζει με σαφήνεια τα σημεία για να διασφαλιστεί ότι το θαλάσσιο περιβάλλον διατηρείται με την εξάλειψη της ρύπανσης από όλες τις επιβλαβείς ουσίες που μπορούν να απορριφθούν από το πλοίο.

Η MARPOL περιλαμβάνει 6 ειδικούς κανονισμούς οι οποίοι ασχολούνται με τη ρύπανση από πετρέλαιο ή άλλα επιβλαβή υγρά ή ουσίες που μεταφέρονται με πλοίο και τη ρύπανση που προκαλούν τα πλοία, άσχετα με το φορτίο τους, όπως τα σκουπίδια πλοίων, τα λύματα και η ατμοσφαιρική ρύπανση.

Η MARPOL αντικατέστησε και ενίσχυσε την συνθήκη OILPOL (1954), συντομογραφία της Διεθνούς Σύμβασης για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από το πετρέλαιο. Η συνθήκη δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ όταν, το 1978, ορισμένες περιβαλλοντικές καταστροφές υψηλού επιπέδου οδήγησαν την κοινότητα του διεθνούς δικαίου, ενεργώντας μέσω του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, να τροποποιήσει την έκδοση του 1973 έτσι ώστε από τη στιγμή που δόθηκε επίσημα για αποδοχή από μεμονωμένα κράτη, περιελάμβανε τόσο την αρχική έκδοση του 1973 όσο και τις τροποποιήσεις του 1978, ως εκ τούτου, "73/78".

Η MARPOL δεν είναι απλώς σχεδιασμένη να προστατεύει από την ακούσια ρύπανση, αλλά και από την καθημερινή ρύπανση που προκαλούν τα πλοία υπό διαμετακόμιση, που ονομάζεται λειτουργική ρύπανση. Περιλαμβάνει πλήρη απαγόρευση της απόρριψης οποιωνδήποτε μορφών πλαστικών στη θάλασσα και απαιτεί από τα πλοία να φέρουν πιστοποιητικά συμμόρφωσης με τη σύμβαση MARPOL, ελλείψει των οποίων το πλοίο μπορεί να κρατηθεί και να επιθεωρηθεί .

Η MARPOL δεν είναι μόνο ένα τεράστιο νομικό έγγραφο, αλλά υπόκειται σε τροποποιήσεις σε συνεχή βάση, τυπικά ετησίως. Πάνω από 161 κράτη έχουν υπογράψει την MARPOL 73/78, συμπεριλαμβανομένων των Η.Π.Α., με τον νόμο για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Η MARPOL δεν είναι ο αρχικός και τελικός στόχος της ρύπανσης από τα πλοία, καθώς σχεδόν όλα τα κράτη συμπληρώνουν τη MARPOL με αυστηρούς νόμους.

### 3.3.3 Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW)

Η διεθνής κοινότητα με τον IMO, αποβλέποντας στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος όπως επίσης στην προστασία της περιουσίας, θέσπισε αυστηρούς κανονισμούς σχετικά με την οργάνωση των ναυτλιακών επιχειρήσεων και την εκπαίδευση των ναυτικών με διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρηση φυλακών των ναυτικών.

Επιδίωξη είναι η απόκτηση ενός ικανοποιητικού επιπέδου γνώσεων από όλους τους ναυτικούς, που θα εξασφαλίζει την λειτουργικότητα του πλοίου, την προστασία της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του περιβάλλοντος.

Στατιστικά έχει επιβεβαιωθεί ότι το μεγαλύτερο μερίδιο ναυτικών ατυχημάτων οφείλεται στην ανθρώπινο παράγοντα εντός και εκτός του πλοίου. Επίσης η τεχνολογική πρόοδος και εξέλιξη, η οποία ενσωματώνεται στα πλοία απαιτεί ιδιαίτερες και εξειδικευμένες γνώσεις από τους χρήστες, οι οποίοι πρέπει να γνωρίζουν και να αξιοποιούν τα όργανα και την τεχνολογία για την ασφάλεια του πλοίου και του πληρώματος. Έτσι η διεθνής κοινότητα με το Διεθνή Ναυτλιακό Οργανισμό (IMO) λαμβάνοντας υπόψη της τους παραπάνω λόγους και έχοντας στόχο την προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, καθιέρωσε για τους ναυτικούς διεθνή πρότυπα

εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών ναυτικών. Η πρώτη προσπάθεια έγινε από τον ΙΜΟ στο Λονδίνο την 7η Ιουλίου 1978 όταν τα κράτη μέλη του υιοθέτησαν την διεθνή σύμβαση για την εκπαίδευση, πιστοποίηση και φυλακές, γνωστή ως STCW 78. Από την Ελλάδα, η σύμβαση αυτή κυρώθηκε και είναι μέρος του εσωτερικού της δικαίου, με το νόμο 1314/83 ο οποίος τέθηκε σε ισχύ στις 28 Απριλίου 1984. Τον Ιούλιο του 1995, ο ΙΜΟ, στοχεύοντας στην βελτίωση της STCW78 και διαπιστώνοντας από την εφαρμογή της μερικά κενά, προχώρησε σε συμπληρώσεις ή τροποποιήσεις και έτσι η STCW συμπληρώθηκε, τροποποιήθηκε και προέκυψε η Διεθνής Σύμβαση STCW95, γνωστή και ως νέα ή αναθεωρημένη. Ακολούθησε η τροποποίησή της τον Ιούνιο 2010 (Manila Amendments) η οποία τέθηκε σε αυστηρή εφαρμογή από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου του 2017. Η σύμβαση αυτή αποτελεί σημαντική εξέλιξη σε ό,τι αφορά την πρόοδο στον τομέα της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας δεδομένου ότι η επαγγελματική κατάρτιση των ναυτικών αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα γι' αυτό.

Με τη σύμβαση γίνεται διαχωρισμός των αρμοδιοτήτων και καθηκόντων, που αναλαμβάνουν οι ναυτικοί στα πλοία, ανάλογα με τις γνώσεις που πρέπει να κατέχουν σε καθήκοντα και λειτουργίες. Στον κανονισμό I/14 περιέχονται αναλυτικά οι ευθύνες των ναυτιλιακών εταιρειών βάσει των απαιτήσεων της σύμβασης. Από την σύμβαση αυτή οι εταιρείες είναι υποχρεωμένες να γνωστοποιούν στο προσωπικό τους και να απαιτούν πλήρη εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας και των διοικητικών μέτρων που λαμβάνονται από τη διοίκηση για την υλοποίηση της σύμβασης, να οργανώνουν και εφόσον απαιτείται να αναθεωρούν τις διαδικασίες ναυτολόγησης των ναυτικών στα πλοία τους και να οργανώνουν την πρακτική εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων τους.

Επιπλέον, οι εταιρείες πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τηρούνται οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης του πληρώματος (Resting Hours) που αφορούν την εκτέλεση φυλακών, ότι δίνονται έγγραφες οδηγίες στον πλοίαρχο σχετικά με αυτό το θέμα και ότι ελέγχουν συστηματικά την τήρηση αυτών των οδηγιών, ορίζοντας αρμόδιο πρόσωπο. Συγκεκριμένα σύμφωνα με την STCW απαιτείται ελάχιστος χρόνος ανάπαυσης των μελών πληρώματος 10 ώρες το εικοσιτετράωρο, από τις οποίες οι 6 ώρες πρέπει να είναι συνεχόμενες. Επίσης να ελέγχουν τα πιστοποιητικά των πληρωμάτων τα οποία πρέπει να είναι σύμφωνα με τον τύπο που κάθε φορά καθορίζει η σύμβαση.

Από την STCW επίσης ορίζεται ότι η στελέχωση των πλοίων κάθε εταιρείας τόσο σε αριθμό μελών όσο και σε αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας είναι σύμφωνα με το πιστοποιητικό ασφαλούς σύνθεσης (Minimum Safe Manning Certificate). Πρέπει να τηρείται

αρχείο με τους ναυτικούς που ναυτολογούνται στα πλοία τους αναφορικά με την υγειονομική καταλληλότητά τους, την εκπαίδευση, την εμπειρία, την επαγγελματική ικανότητα και καταλληλότητά τους. Εύλογος χρόνος πρέπει να δίνεται στο νεοπρολαμβανόμενο ναυτικό, ώστε να έχει την ευκαιρία να εξοικειωθεί με τον εξοπλισμό του πλοίου που θα χειρίζεται ή θα χρησιμοποιηθεί καθώς και με τις διαδικασίες τήρησης φυλακών ασφάλειας, περιβαλλοντικής προστασίας και περιστάσεων ανάγκης, τις οποίες χρειάζεται να γνωρίζει προκειμένου να εκτελεί σωστά τα καθήκοντά του. Οι εταιρίες είναι ακόμη υπεύθυνες να δίνουν γραπτές οδηγίες στους πλοιάρχους σχετικά με την πολιτική της εταιρείας και τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται για την εξοικείωση των νέων μελών πληρώματος, οι οποίοι πρέπει να γνωρίζουν τα ακριβή καθήκοντά τους, τα χαρακτηριστικά του πλοίου και τις διαδικασίες αντιμετώπισης εκτάκτων συμβάντων.

Σε περίπτωση που υπάρξει παραβίαση των παραπάνω υποχρεώσεων που απορρέουν από τον κώδικα STCW, προβλέπονται διοικητικές κυρώσεις σε βάρος του πλοίου και όχι ποινικές κυρώσεις σε βάρος των υπευθύνων της εταιρείας. Αυτό μπορεί να σημαίνει κράτηση πλοίου, απαγόρευση απόπλου ή διοικητικό πρόστιμο. Ενδέχεται όμως, αν διαπιστωθεί ότι εξαιτίας αυτών των ενεργειών ή παραλείψεων εκ μέρους της εταιρείας, προκλήθηκε αξιόποινη πράξη, να εφαρμοστούν σε βάρος των υπευθύνων στελεχών εκπροσώπων της εταιρείας οι αντίστοιχες διατάξεις του Ποινικού Κώδικα.

Η STCW95 θεσπίστηκε από τον IMO εξαιτίας της ανεπάρκειας της προηγούμενης STCW78 να αποδείξει ότι είναι το κατάλληλο νομικό εργαλείο για την αντιμετώπιση του ανθρώπινου λάθους. Μέχρι εκείνη τη στιγμή οι σχετικές υπάρχουσες Διεθνείς Συμβάσεις, MARPOL και SOLAS, ενώ εξέταζαν διεξοδικά τα ζητήματα της ναυτικής ασφάλειας και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, δεν προέβλεπαν κανονισμούς σχετικούς με τη συμβολή του ανθρώπινου παράγοντα στα ναυτικά ατυχήματα. Αυτοί οι κανονισμοί ήταν έργο της STCW78.

### 3.4 Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF)

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών είναι μία διεθνής συνδικαλιστική ομοσπονδία που αποτελείται από συνδικάτα των εργαζομένων στις μεταφορές. Η ITF ιδρύθηκε το 1896, ως μία από τις πολυάριθμες διεθνείς συνδικαλιστικές οργανώσεις που ιδρύθηκαν και οι οποίες έγιναν γνωστές ως «Διεθνείς Εμπορικές Γραμματείες» (ITSs), μια όχι πολύ χρήσιμη καταγραφή των διεθνών συνδικάτων που κάλυπταν συγκεκριμένες «συναλλαγές», δηλαδή βιομηχανίες ή υπηρεσίες: για παράδειγμα η βιομηχανία μετάλλου ή

μηχανικής, η κλωστοϋφαντουργία, οι δημόσιες υπηρεσίες και, φυσικά, οι μεταφορές. Η ITF είχε έρθει αντιμέτωπη με την επείγουσα και πολύ πρακτική ανάγκη για διεθνή αλληλεγγύη όταν οι εργοδότες και οι εφοπλιστές στη βόρεια Ευρώπη σκόπευαν να σπάσουν μια σειρά απεργιών λιμενεργατών και ναυτικών και να συντρίψουν τα συνδικάτα που τις είχαν οργανώσει.

Περίπου 700 συνδικάτα που αντιπροσωπεύουν πάνω από 16 εκατομμύρια εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών από περίπου 150 χώρες είναι μέλη της ITF. Αποτελεί μία από τις ομοσπονδίες συνδικαλιστικών ενώσεων που συνεργάζονται με τη Διεθνή Συνομοσπονδία Συνδικάτων (ITUC). Η έδρα της ITF βρίσκεται στο Λονδίνο και έχει γραφεία στο Αμμάν, στις Βρυξέλλες, στο Ναϊρόμπι, στο Νέο Δελχί, στην Ουαγκαντούγκου, στο Ρίο ντε Τζανέιρο και στο Τόκιο.

Το περιεχόμενο των διατάξεων της ITF έχει ως στόχο να προωθήσει το σεβασμό των ανθρωπίνων και συνδικαλιστικών δικαιωμάτων παγκοσμίως, να εργαστεί για την ειρήνη με βάση την κοινωνική δικαιοσύνη και την οικονομική πρόοδο για να βοηθήσει τα συνδικάτα της να υπερασπίζονται τα συμφέροντα των μελών της, να παρέχει υπηρεσίες έρευνας και πληροφόρησης και να παρέχει γενική βοήθεια στους εργαζόμενους μεταφορών στα προβλήματα που αντιμετωπίζουν.

Η ITF αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των συνδικάτων των εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών σε φορείς που λαμβάνουν αποφάσεις που επηρεάζουν την απασχόληση, τους όρους απασχόλησης ή την ασφάλεια στον τομέα των μεταφορών, όπως η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Η ITF ενημερώνει και συμβουλεύει τα συνδικάτα για τις διεθνείς εξελίξεις στις μεταφορές. Διατηρεί επίσης ένα εξειδικευμένο εκπαιδευτικό τμήμα, αφιερωμένο στην ανάπτυξη ισχυρών και δημοκρατικών μεταφορικών ενώσεων. Ενθαρρύνει και οργανώνει τη διεθνή αλληλεγγύη μεταξύ του δικτύου συνεργατών της. Όταν τα συνδικάτα μεταφορών σε μια χώρα έρχονται σε σύγκρουση με εργοδότες ή κυβερνήσεις, μπορούν να χρησιμοποιήσουν άμεση βοήθεια από συνδικάτα σε άλλες χώρες, διευκολύνοντας την ITF.

Η παγκόσμια εκστρατεία της ITF στη ναυτιλιακή βιομηχανία έγκειται ενάντια στη χρήση σημαίας ευκαιρίας (FOC) από τους πλοιοκτήτες για να ξεφύγουν από τους εθνικούς νόμους και τα συνδικάτα.

Η ITF με τη σημερινή της μορφή, υπό την ηγεσία των συνεργαζόμενων συνδικάτων της, ανταποκρίνεται στην παγκοσμιοποίηση με μια προγραμματισμένη προσέγγιση της οργάνωσης των παγκόσμιων αλυσίδων μεταφορών και εφοδιασμού, σε συνδυασμό με στρατηγικές εκστρατείες για την εξασφάλιση του σεβασμού των δικαιωμάτων των εργαζομένων στις μεταφορές σε όλο τον κόσμο.

Ένας πλοιοκτήτης ή μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι κατά κάποιο τρόπο υποχρεωμένοι να υπογράψουν μία σύμβαση-συμφωνία με την ίδια την ITF ή με κάποια ένωση-μέλος αυτής. Όλες οι συμφωνίες πρέπει να εγκρίνονται από την ITF και ισχύουν μόνο για τα πλοία που φέρουν σημαία ευκαιρίας (FOC). Η υπογράφουσα ένωση μπορεί να είναι από τη χώρα στην οποία εδρεύει η ναυτιλιακή εταιρεία διαχείρισης του πλοίου. Συχνά, συμμετέχουν στις διαπραγματεύσεις οι ενώσεις του κράτους του πληρώματος. Αυτό διασφαλίζει ότι η συμφωνία λαμβάνει υπόψη τις εθνικές νομοθεσίες και τα έθιμα και ότι τα μέλη του πληρώματος μπορούν να γίνουν μέλη της εθνικής τους ένωσης. Περιστασιακά, η ITF υπογράφει συμφωνία απευθείας με τον πλοιοκτήτη.

Μια συμφωνία ITF περιλαμβάνει τρεις συμβάσεις-συμφωνίες.

Η ειδική συμφωνία (Special Agreement) είναι ένα νομικά δεσμευτικό έγγραφο που δεσμεύει τον εργοδότη με τη σχετική σύμβαση συλλογικής διαπραγμάτευσης (CBA) όπου αναφέρονται οι υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη όπως επίσης το νόμιμο δικαίωμα των εκπροσώπων της ITF να έχουν πρόσβαση και να επιθεωρούν το πλοίο ώστε να ελέγχουν εάν αυτό συμμορφώνεται με τη συμφωνία.

Η σύμβαση συλλογικής διαπραγμάτευσης (Collective Bargaining Agreement) είναι ένα έγγραφο που διευκρινίζει όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις του πληρώματος που απασχολείται στο πλοίο. Καθορίζει δικαιώματα όπως αμοιβή (με μορφή μισθολογικής κλίμακας), ώρες εργασίας κλπ.

Οι ατομικές συμβάσεις εργασίας (Individual Employment Contracts) συνδέουν τα μέλη του πληρώματος με τη συμφωνία ITF και το σχετικό CBA. Οι ατομικές συμβάσεις εργασίας περιέχουν λεπτομέρειες σχετικά με τον ναυτικό, τον εργοδότη και το πλοίο. Δηλώνουν τους όρους και τις προϋποθέσεις του CBA που ισχύουν για το συγκεκριμένο μέλος του πληρώματος το οποίο και έχει υπογράψει τη σύμβαση. Έτσι, για παράδειγμα, για έναν ναύτη, θα υπάρχει μια βασική αμοιβή (basic pay), εγγυημένη υπερωρία (guaranteed overtime), υπερωριακό επιτόκιο (overtime rate), αμοιβή αδείας (leave pay) και επίδομα διαμονής (subsistence allowance) που ισχύουν για το συγκεκριμένο βαθμό.

Όταν ένας πλοιοκτήτης υπογράφει μια συμφωνία ITF, αναλαμβάνει την υποχρέωση να εφαρμόζει τους σχετικούς όρους απασχόλησης του CBA, όπως αυτές προβλέπονται και να ενσωματώνει τους όρους απασχόλησης στις ατομικές συμβάσεις εργασίας. Αντίγραφα των παραπάνω συμβάσεων θα πρέπει πάντοτε να βρίσκονται επί του πλοίου καθώς θα πρέπει να παρουσιάζονται και σε περιπτώσεις πιθανών επιθεωρήσεων.

### 3.5 Διεθνής Επιτροπή Ναυτικών Εργοδοτών (IMEC)

Η IMEC ιδρύθηκε πριν από πενήντα χρόνια από πλοιοκτήτες που απασχολούσαν ναυτικούς από την Ινδική υποήπειρο. Τα μέλη της IMEC συνέβαλαν στην ίδρυση του Εθνικού Ναυτικού Συμβουλίου της Ινδίας που ρυθμίζει τους μισθούς και τις συνθήκες για τους ναυτικούς από τη χώρα αυτή και παρόμοια όργανα στο Πακιστάν και το Μπαγκλαντές. Για πολλά χρόνια, οι εκπρόσωποι της IMEC συμμετείχαν στις διαπραγματεύσεις αυτές.

Πιο πρόσφατα, τα συμφέροντα και οι δραστηριότητες των μελών της IMEC έχουν επεκταθεί ώστε να καλύπτουν ένα ευρύτερο φάσμα χωρών που παρέχουν εργασία. Η IMEC συμμετέχει στη διαπραγμάτευση των διεθνών μισθών, καθώς και εκείνων που ισχύουν για την εκάστοτε εθνότητα.

Η IMEC συντονίζει τις απόψεις των μελών της και τις εκπροσωπεί σε διαπραγματεύσεις για τους μισθούς και τους όρους απασχόλησης των ναυτικών. Παρέχει συμβουλές στα μέλη σχετικά με όλες τις πτυχές του θαλάσσιου ανθρώπινου δυναμικού, συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης ναυτικής εργασίας του 2006 (MLC 2006) και των εξελίξεων στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας. Συμμετέχει επίσης στην υποστήριξη της ευημερίας των ναυτικών και εκπροσωπούν τους πλοιοκτήτες σε στρογγυλά τραπέζια σε πολλούς βασικούς τομείς, όπως η πειρατεία και η ποινικοποίηση. Η IMEC επίσης διοργανώνει πρόγραμμα κατάρτισης δοκίμων εκ μέρους των μελών της σε ειδικά εκπαιδευτικά πανεπιστήμια στις Φιλιππίνες.

Το Διεθνές Συμβούλιο Εργοδοτών Ναυτικών (IMEC) είναι ο μοναδικός διεθνής οργανισμός εργοδοτών αφιερωμένος στις θαλάσσιες εργασιακές σχέσεις. Η IMEC υφίσταται πάνω από πενήντα χρόνια και είναι ο διάδοχος μιας οργάνωσης γνωστής ως Επιτροπή Λονδίνου Ασιατικών Ναυτικών (LCAS) του Λονδίνου. Η LCAS δημιουργήθηκε κατά τον τελευταίο Παγκόσμιο Πόλεμο και συνέβαλε στη δημιουργία φόρουμ για τη ρύθμιση των

μισθών και των συνθηκών των ναυτικών (Ναυτιλιακά Συμβούλια), στην Ινδία, στο Πακιστάν και αργότερα στο Μπαγκλαντές. Τα Συμβούλια περιελάμβαναν την εκπροσώπηση των τοπικών εργοδοτών σε κάθε μία από τις χώρες και η διαμόρφωση των μισθών βασιζόταν στο τοπικό κόστος διαβίωσης καθώς η διαμόρφωση των μισθών δεν επηρεαζόταν από τις συμφωνίες της ITF. Η IMEC ανασυγκροτήθηκε το 1992, όταν υιοθέτησε το σημερινό της όνομα και ένα νέο πρόγραμμα δραστηριοτήτων. Με την σημερινή της μορφή η IMEC αναλαμβάνει ένα πολύ πιο ευρύ διαπραγματευτικό ρόλο όσον αφορά τις συμφωνίες που εγκρίνει η ITF και οι οποίες καλύπτουν τους ναυτικούς που υπηρετούν στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας. Οι δραστηριότητες της IMEC εξελίχθηκαν από την εκπροσώπηση των μελών στις διαπραγματεύσεις μισθών για τους ναυτικούς από την Ινδική Υπό-Ήπειρο, σε μια πραγματικά παγκόσμια κλίμακα. Τώρα που αντιπροσωπεύει μέλη εγγεγραμμένα σε 38 χώρες, η IMEC είναι ο μόνος διεθνής οργανισμός που συμμετέχει σε αυτό το έργο.

Σήμερα υπάρχουν πάνω από 200 μέλη, που προέρχονται από μεμονωμένες ναυτιλιακές εταιρείες, μεγάλες και μικρές, που απασχολούν όλα τα είδη των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των ξηρών φορτίων, των εμπορευματοκιβωτίων και των δεξαμενόπλοιων. Συνολικά, λειτουργούν 11.000 πλοία που είναι νηολογημένα σε περισσότερες από 60 διαφορετικές χώρες και απασχολούν πάνω από 350.000 ναυτικούς άνω των 60 διαφορετικών εθνικοτήτων.

Οι κύριοι στόχοι της IMEC είναι η παροχή ενός φόρουμ εργοδοτών για την ανταλλαγή απόψεων και πληροφοριών σχετικά με τους μισθούς και τις συνθήκες των ναυτικών σε όλο τον κόσμο. Δημιούργησε μια ισχυρή, ενεργή και αποτελεσματική φωνή των εργοδοτών στις μισθολογικές διαπραγματεύσεις, στην ενθάρρυνση, στην υποστήριξη και στο συντονισμό της ανάπτυξης των συλλογικών διαπραγματεύσεων μεταξύ των οργανώσεων εργοδοτών και των ναυτικών. Επιπλέον, συμμετέχει στην εξασφάλιση μεγαλύτερης σταθερότητας και βεβαιότητας ως προς το κόστος απασχόλησης και την αποφυγή τοπικών διαφορών και μποϊκοτάζ πλοίων, παρακολουθεί τις εξελίξεις των διεθνών κανονισμών σχετικά με την απασχόληση των ναυτικών και παρέχει συμβουλές και πληροφορίες στα μέλη σχετικά με τη νομοθεσία για τις εργασιακές σχέσεις και το αντίκτυπο των απεργιών και των ενεργειών μποϊκοτάζ. Συμμετέχει στην προώθηση καλών πρακτικών απασχόλησης και υψηλών προδιαγραφών κατάρτισης και ασφάλειας μεταξύ ναυτικών όλων των εθνικοτήτων που απασχολούνται από τα μέλη της IMEC και έχει ενεργό ρόλο στην εκπαίδευση και τη μελλοντική απασχόληση των ναυτικών σε όλο τον κόσμο. Αυτό οδηγεί στην καθιέρωση



καλών πρακτικών κατάρτισης και εκπαιδευτικών εγκαταστάσεων παγκόσμιας κλάσης για ναυτικούς σε όλο τον κόσμο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ**

### **ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΈΝΩΣΗ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ**

#### **4.1 Η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή πολιτική**

Η ύπαρξη ικανών ναυτικών δεν είναι μόνο σημαντική για την προάσπιση της ασφάλειας στη θάλασσα και τη διασφάλιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αλλά είναι επίσης απαραίτητη για την υποστήριξη της ανάπτυξης και της ευημερίας της ναυτιλιακής βιομηχανίας στην Ευρώπη. Η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία πλήττεται από την αυξανόμενη έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών, ιδίως αξιωματικών. Μια τέτοια έλλειψη είναι πιθανό να αυξηθεί κατά τα προσεχή έτη εις βάρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας, η οποία χρειάζεται ναυτική εμπειρογνομosύνη και εμπειρία. Κύριος στόχος της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η πρόληψη καταχρηστικών πρακτικών επί των πλοίων που καταπλέουν σε λιμένες της ΕΕ, η βελτίωση της απασχόλησης και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών σε πλοία με σημαία της ΕΕ, η αύξηση του ελκυστικού επαγγέλματος του ναυτικού και η διασφάλιση της συμμόρφωσης με τα καθιερωμένα πρότυπα εκπαίδευσης.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προσπαθεί να δημιουργήσει και να διαφυλάξει ένα κατάλληλο ναυτικό εργατικό δυναμικό για τις ευρωπαϊκές ναυτιλιακές ομάδες, να προωθήσει την απασχόληση των ναυτικών της Ευρώπης, καθιστώντας τον ναυτιλιακό κλάδο ελκυστικότερο, ιδίως για τους νέους, να διασφαλίσει την Ευρωπαϊκή ναυτική τεχνογνωσία, την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος. Προκειμένου να επιτευχθούν αυτοί οι στόχοι, η Επιτροπή προωθεί την ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελμάτων παρέχοντας χρηματοδότηση για σχετικά έργα και μελέτες. Αυτή η συνεχής προσπάθεια είναι σημαντική όχι μόνο για την αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης εργατικού δυναμικού στη ναυτιλία αλλά και για την αποκαλούμενη ανάπτυξη της «γαλάζιας οικονομίας»<sup>13</sup> της ΕΕ. Παράλληλα, η Επιτροπή ευθυγραμμίζει τη νομοθεσία της ΕΕ με τις τελευταίες επικαιροποιήσεις της σύμβασης του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για τα πρότυπα STCW και εξασφαλίζει την ορθή εφαρμογή της, μεταξύ άλλων από τρίτες χώρες. Τέλος, ενισχύει τους όρους απασχόλησης των ναυτικών, διατηρώντας συγχρόνως την ανταγωνιστικότητα του Ευρωπαϊκού στόλου και παρακολουθεί την σωστή εφαρμογή των μέσων επιβολής της ΕΕ όσον αφορά τη Διεθνή

---

<sup>13</sup> Η «γαλάζια οικονομία» είναι η αειφόρος χρήση των ωκεάνιων πόρων για την οικονομική ανάπτυξη, τη βελτίωση των βιοτικών πόρων και των θέσεων εργασίας, διατηρώντας παράλληλα την υγεία του οικοσυστήματος των ωκεανών.

Σύμβαση Εργασίας (MLC-2006) του Οργανισμού ILO, συμπεριλαμβανομένων των εγκεκριμένων τροποποιήσεων της Σύμβασης.

Το κεκτημένο της ΕΕ για το εργατικό δίκαιο, την ισότητα και την απαγόρευση των διακρίσεων είναι σημαντικό για τους εργαζόμενους της ΕΕ και έχει πρόσφατα εφαρμοστεί και στους ναυτικούς. Επιπλέον, όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, υπάρχει μια πρόσθετη συμβολή στην πρόληψη ατυχημάτων που προκαλούνται από ανθρώπινους παράγοντες. Το στοιχείο αυτό που είναι απαραίτητο για την ασφάλεια στη θάλασσα θα πρέπει να διασφαλίζεται και να βελτιώνεται συνεχώς σύμφωνα με τα ισχύοντα διεθνή πρότυπα.

Σε διεθνές επίπεδο, η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) ενέκρινε το 2006 τη Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία (MLC-2006) για να διασφαλίσει τόσο τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας όσο και τις συνθήκες διαβίωσης για όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την ιθαγένειά τους και τη σημαία των πλοίων τις οποίες ταξιδεύουν, καθώς και δικαιότερους όρους ανταγωνισμού. Επιδιώκει επίσης να περιορίσει το κοινωνικό ντάμπινγκ για να εξασφαλίσει θεμιτό ανταγωνισμό για τους πλοιοκτήτες που σέβονται τα δικαιώματα των ναυτικών. Οι τροποποιήσεις της MLC-2006 έχουν εγκριθεί σε επίπεδο ILO, εξετάζοντας ζητήματα όπως η προστασία εγκαταλελειμμένων ναυτικών, η παροχή χρηματοοικονομικής ασφάλειας για θάνατο ή μακροχρόνια αναπηρία των ναυτικών και η θέσπιση δεσμευτικού διεθνούς δικαίου για βασικά ζητήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ΕΕ υποστηρίζει σθεναρά την MLC-2006 και έχει μεταφέρει μεγάλα τμήματα της Σύμβασης στη νομοθεσία της, παρά το γεγονός ότι δεν αποτελεί μέρος του ILO. Αυτό επιτεύχθηκε μέσω της επιτροπής τομεακού κοινωνικού διαλόγου για τις θαλάσσιες μεταφορές. Η κοινωνική συμφωνία που συνήλθε από την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (European Community Shipowner's Associations - ECSA) και την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (European Transport Worker's Federation - ETF) εφαρμόστηκε στο δίκαιο της ΕΕ με την οδηγία 2009/13/EK του Συμβουλίου.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκή Επιτροπή - Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο-Ευρωπαϊκό Συμβούλιο), οι χώρες της οποίας είναι και μέλη των προαναφερθέντων Οργανισμών, εκδίδει Κοινοτικές Οδηγίες ενσωματώνοντας στο Ευρωπαϊκό δίκαιο τις Διεθνείς Συμβάσεις. Συχνά οι διατάξεις των Κοινοτικών Οδηγιών είναι πιο "αυστηρές" από την Διεθνή Σύμβαση. Η STCW 78, όπως ισχύει, αντιστοιχεί στο Ευρωπαϊκό δίκαιο με τη 2008/106/EC όπως τροποποιήθηκε με την 2012/35/EU. Η MLC 2006 ενσωματώθηκε στο

Ευρωπαϊκό δίκαιο μέσω της 2013/38/EU σε συνδυασμό με την 2009/13/EC όπως τροποποιήθηκε από την 2013/54/EU.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει δημιουργήσει τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό για την Ασφάλεια στη θάλασσα “European Maritime Safety Agency” (EMSA) ο οποίος ελέγχει την ορθή εφαρμογή της Ευρωπαϊκής νομοθεσίας από τα κράτη μέλη μέσω ελέγχων - επισκέψεων. Τα αποτελέσματα διαβιβάζονται στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία μπορεί να επιβάλει συστάσεις ή κυρώσεις στη χώρα που δεν έχει ενσωματώσει τις κοινοτικές οδηγίες στο εθνικό δίκαιο ή που δεν τις εφαρμόζει ορθά.

Το κάθε Κράτος-Μέλος συνάπτει διμερείς συμφωνίες (Undertakings) με τρίτες χώρες, προκειμένου να ρυθμιστούν θέματα αναγνώρισης πιστοποιητικών.

#### 4.1.1. Εκπαίδευση ικανών ναυτικών

Η οδηγία 2001/25/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 4ης Απριλίου 2001 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών έχει επανειλημμένα τροποποιηθεί σημαντικά (2003/103/EK, 2008/106/EK, 2012/35/EE). Τώρα που γίνονται νέες τροποποιήσεις στην εν λόγω οδηγία, είναι σκόπιμη, για λόγους σαφήνειας, η αναδιατύπωση των εν λόγω διατάξεων. Οι δράσεις που πρέπει να αναληφθούν σε κοινοτικό επίπεδο στον τομέα της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης στη θάλασσα θα πρέπει να είναι σύμφωνες με τους διεθνώς συμφωνημένους κανόνες και πρότυπα.

Προκειμένου να διατηρηθεί και να αναπτυχθεί το επίπεδο γνώσεων και δεξιοτήτων στον τομέα της ναυτιλίας, είναι σημαντικό να δοθεί η δέουσα προσοχή στη ναυτική εκπαίδευση και το καθεστώς των ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Πρέπει να διασφαλιστεί συνεπής κατάρτιση για τη χορήγηση πιστοποιητικών επαγγελματικής επάρκειας στους ναυτικούς προς το συμφέρον της ασφάλειας στη θάλασσα. Η οδηγία 2005/36/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Σεπτεμβρίου 2005, σχετικά με την αναγνώριση των επαγγελματικών προσόντων ισχύει για τα ναυτικά επαγγέλματα που καλύπτονται από την παρούσα οδηγία και συμβάλει στην προώθηση της συμμόρφωσης με τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τη συνθήκη για την κατάργηση των εμποδίων στην ελεύθερη κυκλοφορία των προσώπων και των υπηρεσιών μεταξύ των κρατών μελών. Η αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων και πιστοποιητικών που προβλέπονται στην οδηγία

2005/36/EK δεν εξασφαλίζει πάντοτε τυποποιημένο επίπεδο κατάρτισης για όλους τους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους μέλους. Αυτό, ωστόσο, είναι ζωτικής σημασίας από την άποψη της ασφάλειας στη θάλασσα. Είναι επομένως απαραίτητο να καθοριστεί ένα ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. Το επίπεδο αυτό θα πρέπει να βασίζεται στα πρότυπα εκπαίδευσης που έχουν ήδη συμφωνηθεί σε διεθνές επίπεδο, όπως η σύμβαση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών του 1978 (Σύμβαση STCW), όπως αναθεωρήθηκε το 1995 και το 2010. Όλα τα κράτη μέλη είναι συμβαλλόμενα μέρη της εν λόγω σύμβασης. Τα κράτη μέλη μπορούν να θεσπίζουν πρότυπα υψηλότερα από τα ελάχιστα πρότυπα που ορίζονται στη σύμβαση STCW και στην παρούσα οδηγία. Οι κανονισμοί της σύμβασης STCW που επισυνάπτονται στην παρούσα οδηγία θα πρέπει να συμπληρωθούν με τις υποχρεωτικές διατάξεις που περιέχονται στο μέρος Α του κώδικα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (κώδικας STCW). Το μέρος Β του κώδικα STCW περιέχει συνιστώμενη καθοδήγηση που αποσκοπεί να βοηθήσει τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης STCW και εκείνα που συμμετέχουν στην εφαρμογή ή επιβολή των μέτρων της, ώστε να δοθεί πλήρης ισχύς της σύμβασης με ενιαίο τρόπο.

Για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα και της πρόληψης της ρύπανσης στη θάλασσα, θα πρέπει να θεσπιστούν στην παρούσα οδηγία διατάξεις για τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης για το προσωπικό, σύμφωνα με τη σύμβαση STCW. Οι διατάξεις αυτές πρέπει να εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των διατάξεων της οδηγίας 1999/63/EK του Συμβουλίου, της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών που συνήφθη από την Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και την Ομοσπονδία Συνδικάτων Εργαζομένων στις Μεταφορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Federation of Transport Worker's Union-FST).

Τα κράτη μέλη πρέπει να λάβουν και να επιβάλουν συγκεκριμένα μέτρα για την πρόληψη και την επιβολή κυρώσεων σε δόλιες πρακτικές που συνδέονται με πιστοποιητικά ικανότητας καθώς και να συνεχίσουν τις προσπάθειές τους στο πλαίσιο του IMO για να επιτύχουν αυστηρές και εκτελεστικές συμφωνίες για την καταπολέμηση τέτοιων πρακτικών σε παγκόσμιο επίπεδο. Προκειμένου να ενισχυθεί η ασφάλεια στη θάλασσα και να προληφθεί η απώλεια ανθρώπινων ζώων και η θαλάσσια ρύπανση, πρέπει να βελτιωθεί η επικοινωνία μεταξύ των μελών του πληρώματος στα πλοία που πλέουν στα κοινοτικά ύδατα. Τα

πληρώματα που εξυπηρετούν δεξαμενόπλοια που μεταφέρουν επιβλαβές ή ρυπογόνο φορτίο πρέπει να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά την πρόληψη ατυχημάτων και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Είναι πρωταρχικής σημασίας η ύπαρξη κατάλληλου δεσμού επικοινωνίας μεταξύ του πλοίαρχου και των αξιωματικών, που να καλύπτει τις απαιτήσεις που προβλέπονται στην παρούσα οδηγία. Επίσης, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που διαθέτουν πιστοποιητικά που εκδίδονται από τρίτες χώρες και υπηρετούν σε κοινοτικά πλοία έχουν επίπεδο ικανοτήτων ισοδύναμο με εκείνο που απαιτείται από τη σύμβαση STCW. Η παρούσα οδηγία θα πρέπει να ορίζει διαδικασίες και κοινά κριτήρια για την αναγνώριση των πιστοποιητικών από τα κράτη μέλη.

Για λόγους ασφάλειας στη θάλασσα, τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναγνωρίσουν τα προσόντα που αποδεικνύουν το απαιτούμενο επίπεδο εκπαίδευσης μόνο εφόσον εκδίδονται από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης STCW ή εξ' ονόματός τους, τα οποία έχουν εντοπιστεί από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του IMO (Maritime Safety Committee - MSC)<sup>14</sup> και έχουν αποδειχθεί ότι έχουν δώσει και εξακολουθούν να παρέχουν ισχύοντα πρότυπα που ορίζονται στην εν λόγω σύμβαση. Για να γεφυρωθεί το χρονικό χάσμα μέχρις ότου η MSC μπορέσει να πραγματοποιήσει αυτή την αναγνώριση, απαιτείται διαδικασία για την προκαταρκτική αναγνώριση των πιστοποιητικών. Όπου ενδείκνυται, θα πρέπει να επιθεωρούνται Θαλάσσια Ινστιτούτα, εκπαιδευτικά προγράμματα και μαθήματα. Επομένως, πρέπει να καθοριστούν κριτήρια για την εν λόγω επιθεώρηση. Η Επιτροπή θα πρέπει να επικουρείται από επιτροπή κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με την αναγνώριση των πιστοποιητικών τα οποία εκδίδονται από ινστιτούτα κατάρτισης ή διοικήσεις τρίτων χωρών.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA) που συστάθηκε με τον Κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1406/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου θα πρέπει να επικουρεί την Επιτροπή στην εξακρίβωση της συμμόρφωσης των κρατών μελών προς τις απαιτήσεις που ορίζονται στην παρούσα οδηγία και απαιτούνται για την ενίσχυση

---

<sup>14</sup> Η Επιτροπή για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (MSC) ασχολείται με όλα τα θέματα που σχετίζονται με την ασφάλεια στη θάλασσα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του ΔΝΟ, καλύπτοντας τόσο τα επιβατηγά πλοία όσο και όλα τα είδη φορτηγών πλοίων. Αυτό περιλαμβάνει την επικαιροποίηση της σύμβασης SOLAS και των σχετικών κωδικών, όπως αυτές που αφορούν τα επικίνδυνα εμπορεύματα, τα σωστικά μέσα και τα συστήματα πυρασφάλειας. Η MSC ασχολείται επίσης με ζητήματα ανθρώπινων στοιχείων, συμπεριλαμβανομένων των τροποποιήσεων της σύμβασης STCW σχετικά με την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ναυτικών. Η MSC έχει ένα ευρύ φάσμα θεμάτων στην τρέχουσα ατζέντα της, συμπεριλαμβανομένων των προτύπων που βασίζονται σε στόχους, των αυτόνομων πλοίων, της πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων, της ασφάλειας στον κυβερνοχώρο, της ηλεκτρονικής ναυσιπλοΐας και του εκσυγχρονισμού του Παγκόσμιου Θαλάσσιου Συστήματος Κινδύνου και Ασφάλειας (GMDSS).

της ασφάλειας και την πρόληψη της ρύπανσης στα κοινοτικά ύδατα μέσω της επιθεώρησης κατά προτεραιότητα των σκαφών που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας η οποία δεν έχει κυρώσει τη σύμβαση STCW, διασφαλίζοντας έτσι την ευνοϊκότερη μεταχείριση στα πλοία που φέρουν τη σημαία τρίτης χώρας. Είναι σκόπιμο να συμπεριληφθούν στην παρούσα οδηγία διατάξεις σχετικά με τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα εν αναμονή της τροποποίησης της οδηγίας 95/21/EK του Συμβουλίου σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα προκειμένου να μεταφερθούν στην εν λόγω οδηγία οι διατάξεις για τον έλεγχο από το κράτος του λιμένα που περιλαμβάνονται στην παρούσα οδηγία. Επιπλέον, είναι αναγκαίο να προβλεφθούν διαδικασίες για την προσαρμογή της παρούσας οδηγίας στις αλλαγές των διεθνών συμβάσεων και κωδίκων. Τα αναγκαία μέτρα για την εφαρμογή της παρούσας οδηγίας πρέπει να θεσπιστούν σύμφωνα με την απόφαση 1999/468/EK του Συμβουλίου, της 28ης Ιουνίου 1999, για τον καθορισμό των όρων άσκησης των εκτελεστικών αρμοδιοτήτων που ανατίθενται στην Επιτροπή. Ειδικότερα, η Επιτροπή θα πρέπει να εξουσιοδοτηθεί να τροποποιεί την παρούσα οδηγία προκειμένου να εφαρμόσει, για τους σκοπούς της παρούσας οδηγίας, μεταγενέστερες τροποποιήσεις ορισμένων διεθνών κωδίκων και κάθε σχετική τροποποίηση της κοινοτικής νομοθεσίας. Δεδομένου ότι τα μέτρα αυτά είναι γενικής εμβέλειας και έχουν ως αντικείμενο την τροποποίηση μη ουσιωδών στοιχείων της παρούσας οδηγίας, πρέπει να θεσπίζονται σύμφωνα με την κανονιστική διαδικασία με έλεγχο που προβλέπεται στο άρθρο 5α της απόφασης 1999/468/EK. Τα νέα στοιχεία που εισάγονται στην παρούσα οδηγία αφορούν μόνο τις διαδικασίες της επιτροπής. Κατά συνέπεια, δεν χρειάζεται να μεταφερθούν από τα κράτη μέλη. Η παρούσα οδηγία δεν θα πρέπει να θίγει τις υποχρεώσεις των κρατών μελών όσον αφορά τις προθεσμίες ενσωμάτωσης των οδηγιών στο εθνικό δίκαιο.

#### 4.1.2 Η ευθύνη των εταιρειών απέναντι στους κανονισμούς της ΕΕ

Τα κράτη μέλη πρέπει να κατέχουν τις εταιρείες που είναι υπεύθυνες για την πρόσληψη ναυτικών στα πλοία τους και να απαιτούν από κάθε εταιρεία να εξασφαλίζει ότι κάθε ναυτικός που έχει προσληφθεί σε αυτά διαθέτει κατάλληλο πιστοποιητικό σύμφωνα με τις διατάξεις της οδηγίας 2008/106/EK και 2012/35/EU και όπως καθορίζεται από το κράτος μέλος. Επιπρόσθετα, οι εταιρείες πρέπει να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία τους είναι επανδρωμένα σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις ασφαλείας του κράτους μέλους, τα έγγραφα και τα δεδομένα που αφορούν όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται στα πλοία του να διατηρούνται και να είναι εύκολα προσβάσιμα καθώς και να περιλαμβάνουν, χωρίς να

περιορίζονται σε αυτά, την τεκμηρίωση και τα στοιχεία σχετικά με την πείρα, την κατάρτιση, την καταλληλότητα και την ικανότητά τους όσον αφορά τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί. Επίσης, οι ναυτικοί πρέπει να εξοικειώνονται με τα ειδικά καθήκοντά τους και με όλες τις ρυθμίσεις του πλοίου, τις εγκαταστάσεις, τον εξοπλισμό, τις διαδικασίες και τα χαρακτηριστικά του πλοίου που σχετίζονται με τα καθήκοντα ρουτίνας ή έκτακτης ανάγκης. Το πλήρωμα του πλοίου πρέπει να μπορεί να συντονίσει αποτελεσματικά τις δραστηριότητές του σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης και την εκτέλεση λειτουργιών ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή για την πρόληψη και τον μετριασμό της ρύπανσης. Οι ναυτικοί που έχουν ναυτολογηθεί σε οποιοδήποτε από τα πλοία τους υποχρεούνται να έχουν λάβει εκπαίδευση, επανεκπαίδευση και πιστοποίηση όπου χρειάζεται, όπως απαιτείται από τη σύμβαση STCW και σε κάθε στιγμή πάνω στα πλοία να υπάρχει πραγματική προφορική επικοινωνία σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του κεφαλαίου V του κανονισμού 14 της SOLAS 74, όπως τροποποιήθηκε.

#### 4.2 Η Ελληνική ναυτιλιακή πολιτική

Η Ελλάδα έχει ενσωματώσει στο ελληνικό Δίκαιο τις ανωτέρω Κοινοτικές Οδηγίες ως εξής:

A) 2008/106/EK και 2012/35/EU με το Π.Δ. 119/2014 (ΦΕΚ 188 Α'). Προσαρμογή του ελληνικού δικαίου στην Οδηγία 2008/106/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 19ης Νοεμβρίου 2008 για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών και της Οδηγίας 2012/35/EE του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012 «περί τροποποίησης της Οδηγίας 2008/106/EK για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών»

B) 2013/38/EU με το Π.Δ. 166/2014 (ΦΕΚ 250 Α'). Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/38/EE (EE L 218/14.8.2013) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013, τροποποίηση του Π.Δ. 16/2011 «Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα» (Α' 36).

Γ) 2009/13/EC και 2013/54/EU με το Π.Δ. 171/2014 (ΦΕΚ 268 Α'). Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις Οδηγίες 2009/13/EK (L 124) και 2013/54/EE (L 329).



#### 4.2.1. Οι ευθύνες για την εκπαίδευση και αξιολόγηση των ναυτικών

Πιο συγκεκριμένα, και όσον αφορά για παράδειγμα τις ευθύνες για την εκπαίδευση και αξιολόγηση των ναυτικών (Άρθρο 17 της Οδηγίας 2008/106/ΕΚ, όπως έχει τροποποιηθεί με την Οδηγία 2012/35/EU) ορίζεται ότι η εκπαίδευση η οποία αναφέρεται στο άρθρο 4 του παρόντος, παρέχεται από τις Δημόσιες Σχολές Ε.Ν ή από άλλους εκπαιδευτικούς φορείς υπό την έγκριση και εποπτεία του ΥΝΑ/ ΔΕΚΝ.<sup>15</sup> Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών, εφ' εξής αποκαλούμενη (ΔΕΚΝ) οργανώνει και εποπτεύει τις απαιτούμενες εξετάσεις. Η ΔΕΚΝ, οι Λιμενικές Αρχές και οι Δημόσιες Σχολές Εμπορικού Ναυτικού, στο πλαίσιο των αρμοδιοτήτων τους, εκδίδουν τα πιστοποιητικά που αναφέρονται στο άρθρο 5. Η κατ' εξαίρεση άδεια ναυτολόγησης που προβλέπεται στο άρθρο 17 του παρόντος, χορηγείται υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από το Π.Δ. 455/1983 (ΦΕΚ Α' 171) περί "χορήγησης κατ' εξαίρεση άδειας ναυτολόγησης σε ναυτικούς που δεν κατέχουν κατάλληλο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας", όπως αυτό κάθε φορά ισχύει.

Η όλη εκπαίδευση και αξιολόγηση των ναυτικών είναι διαρθρωμένη σύμφωνα με τα εγκεκριμένα από την ΔΕΚΝ<sup>16</sup> προγράμματα σπουδών συμπεριλαμβανομένων εκείνων των μεθόδων και μέσων παράδοσης, των διαδικασιών και του υλικού των κύκλων μαθημάτων που είναι αναγκαία για την επίτευξη των καθορισμένων προτύπων ικανότητας και εκτελείται, παρακολουθείται, αξιολογείται και υποστηρίζεται από πρόσωπα με τα κατάλληλα προσόντα.

Τα πρόσωπα που πραγματοποιούν εκπαίδευση ή αξιολόγηση ναυτικών επί του πλοίου το πράττουν μόνον εφόσον αυτή η εκπαίδευση ή αξιολόγηση δεν επηρεάζει την κανονική λειτουργία του πλοίου και εφόσον μπορούν να αφιερώνουν το χρόνο και την προσοχή τους στην εκπαίδευση ή την αξιολόγηση. Οι εκπαιδευτές, επόπτες και υπεύθυνοι αξιολόγησης διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα για τους συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης ή αξιολόγησης της ικανότητας των ναυτικών είτε επί του πλοίου είτε στην ξηρά, σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα νομοθεσία. Οποιοδήποτε πρόσωπο εκπαιδεύει ναυτικό εν υπηρεσία είτε επί του πλοίου είτε στην ξηρά, με σκοπό την απόκτηση των προσόντων που απαιτούνται για την πιστοποίηση σύμφωνα με το παρόν διάταγμα, διαθέτει ιδίαν εκτίμηση του

---

<sup>15</sup> Βλ. ΦΕΚ Α 188/2014

<sup>16</sup> Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών μεριμνά για την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης ναυτικών, για την εύρυθμη λειτουργία των αντίστοιχων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού Σχολών Ε.Ν. (ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ, ΣΣΠΜ, ΔΣΕΝ/MET/Θαλαμηπόλων), και για το σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων που αποσκοπούν στην προσέλκυση και την εισαγωγή νέων στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και τη χορήγηση Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας. Βλ. άρθρο 21 του Π.Δ 103/2014 (ΦΕΚ Α' 170)

εκπαιδευτικού προγράμματος και σαφή αντίληψη των συγκεκριμένων εκπαιδευτικών στόχων για το συγκεκριμένο τύπο εκπαίδευσης που εκτελείται και τα κατάλληλα προσόντα για το έργο για το οποίο εκτελείται η εκπαίδευση. Εάν κατά την εκπαίδευση χρησιμοποιείται προσομοιωτής θα πρέπει να διαθέτει τις κατάλληλες οδηγίες για τις τεχνικές διδασκαλίας που αφορούν τη χρήση προσομοιωτών και πρακτική πείρα χειρισμού στο συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή που χρησιμοποιείται. Οποιοδήποτε πρόσωπο είναι υπεύθυνο να εποπτεύει την εν υπηρεσία εκπαίδευση ναυτικού με σκοπό την απόκτηση των κατάλληλων προσόντων για πιστοποίηση, θα πρέπει να κατανοεί πλήρως το πρόγραμμα εκπαίδευσης και τους συγκεκριμένους στόχους κάθε τύπου εκπαίδευσης που εκτελείται. Οποιοδήποτε πρόσωπο διενεργεί αξιολόγηση ικανότητας ναυτικού εν υπηρεσία είτε επί του πλοίου είτε στην ξηρά, με σκοπό την απόκτηση των προσόντων που απαιτούνται για πιστοποίηση, σύμφωνα με το συγκεκριμένο διάταγμα, θα πρέπει να διαθέτει το κατάλληλο επίπεδο γνώσεων και κατανόησης της αξιολογούμενης ικανότητας, τα κατάλληλα προσόντα για το υπό αξιολόγηση έργο, τις κατάλληλες οδηγίες σχετικά με τις μεθόδους και την πρακτική αξιολόγησης, πρακτική πείρα αξιολόγησης, και αν διενεργεί αξιολόγηση που περιλαμβάνει τη χρήση προσομοιωτών, πρακτική πείρα αξιολόγησης στο συγκεκριμένο τύπο προσομοιωτή, η οποία έχει αποκτηθεί υπό την εποπτεία και τις απαιτήσεις έμπειρου υπευθύνου αξιολόγησης.

Οι κύκλοι εκπαίδευσης των Δημοσίων Σχολών Ε.Ν. ή των αναγνωρισμένων από το ΥΝΑ Σχολών Ε.Ν. ,τα προσόντα που αποκτώνται στα ανωτέρω εκπαιδευτικά ιδρύματα για την έκδοση πιστοποιητικού καθώς και τα προσόντα και η πείρα των εκπαιδευτών και των υπεύθυνων αξιολόγησης, καλύπτονται από την εφαρμογή των διατάξεων των προτύπων ποιότητας του άρθρου. Τέτοια προσόντα, πείρα και εφαρμογή προτύπων ποιότητας συμπεριλαμβάνουν την κατάλληλη εκπαίδευση σε τεχνικές διδασκαλίας, καθώς και τις μεθόδους και την πρακτική εκπαίδευσης και αξιολόγησης.

#### 4.2.2.Αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας και των πιστοποιητικών επάρκειας

Ένα θέμα που επηρεάζει την επιλογή των ναυτικών που θα ναυτολογηθούν σε ένα πλοίο με Ελληνική σημαία είναι η αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητας από το Ελληνικό κράτος, κυρίως όπως προκύπτει από τις διμερείς σχέσεις που αναφέρονται παραπάνω. Σε ναυτικούς που δεν είναι κάτοχοι των πιστοποιητικών ικανότητας που εκδίδουν

τα κράτη μέλη και/ή των πιστοποιητικών επάρκειας που εκδίδουν τα κράτη μέλη για πλοίαρχους και αξιωματικούς σύμφωνα με τους κανονισμούς V/1-1 και V/1-2 της σύμβασης STCW, είναι δυνατόν να επιτραπεί να υπηρετούν σε πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία, υπό την προϋπόθεση ότι έχει εκδοθεί απόφαση για την αναγνώριση των πιστοποιητικών ικανότητάς τους και των πιστοποιητικών επάρκειάς τους μέσω της διαδικασίας που καθορίζεται κατωτέρω.

Όταν η ΔΕΚΝ προτίθεται να αναγνωρίσει, με θεώρηση, τα πιστοποιητικά ικανότητας και/ή τα πιστοποιητικά επάρκειας που αναφέρονται στο ΦΕΚ, και τα οποία έχουν εκδοθεί από τρίτη χώρα σε πλοίαρχο, αξιωματικό ή χειριστή ραδιοεπικοινωνιών, για να υπηρετήσουν επί πλοίων που φέρουν την Ελληνική σημαία, υποβάλλει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή αιτιολογημένη αίτηση για αναγνώριση της εν λόγω τρίτης χώρας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, επικουρούμενη από την Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια στη Θάλασσα και με την ενδεχόμενη συμμετοχή κάθε ενδιαφερομένου κράτους μέλους, συγκεντρώνει τα στοιχεία που αναφέρονται στο παράρτημα II και διενεργεί αξιολόγηση των συστημάτων εκπαίδευσης και πιστοποίησης της τρίτης χώρας για την οποία έχει υποβληθεί αίτηση αναγνώρισης, προκειμένου να διαπιστώσει κατά πόσον η εν λόγω χώρα ικανοποιεί όλες τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW και κατά πόσον ελήφθησαν τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη της απάτης όσον αφορά τα πιστοποιητικά.

Η απόφαση σχετικά με την αναγνώριση τρίτης χώρας λαμβάνεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, εντός 18 μηνών από την ημερομηνία υποβολής της αίτησης για αναγνώριση. Αν δεν ληφθεί απόφαση σχετικά με την αναγνώριση της ενδιαφερόμενης τρίτης χώρας εντός της προθεσμίας που ορίζεται, το ΥΝΑ μπορεί να αποφασίσει να αναγνωρίσει την τρίτη αυτή χώρα μονομερώς, μέχρις ότου ληφθεί η σχετική απόφαση. Το ΥΝΑ δύναται να αποφασίσει, όσον αφορά τα πλοία που φέρουν την Ελληνική σημαία, να θεωρήσει πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες, αναγνωρισμένες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις που περιέχονται στις παραγράφους 4 και 5 του παραρτήματος II. Εξακολουθούν να ισχύουν οι αναγνωρίσεις πιστοποιητικών που εξέδωσε αναγνωρισμένη τρίτη χώρα και έχουν δημοσιευτεί στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, πριν από τις 14.6.2005. Οι αναγνωρίσεις αυτές μπορούν να χρησιμοποιηθούν από όλα τα κράτη μέλη, εκτός αν η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τις ανακαλέσει μεταγενέστερα, δυνάμει του άρθρου 21. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει την αρμοδιότητα να καταρτίζει και να ενημερώνει κατάλογο των τρίτων χωρών που έχουν αναγνωριστεί, ο οποίος δημοσιεύεται στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατά παρέκκλιση των διατάξεων της παραγράφου 7 του άρθρου 5 οι Λιμενικές Αρχές μπορούν, εάν οι περιστάσεις το απαιτούν, να επιτρέψουν σε ένα ναυτικό να υπηρετήσει υπό ιδιότητα, πλην της ιδιότητας του αξιωματικού ραδιοεπικοινωνιών ή του χειριστή ραδιοεπικοινωνιών, εκτός αν αυτό προβλέπεται από τους εθνικούς κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών, μέχρι 3 μήνες, σε πλοίο που φέρει την Ελληνική σημαία, ενώ κατέχει κατάλληλο και έγκυρο πιστοποιητικό το οποίο έχει εκδοθεί και θεωρηθεί δεόντως από τρίτη χώρα αλλά δεν έχει ακόμα αναγνωρισθεί δια θεωρήσεως από την Ελλάδα ώστε να θεωρείται κατάλληλο για υπηρεσία σε πλοίο που φέρει την Ελληνική σημαία. Πρέπει όμως να υπάρχουν ευχερώς διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία για το ότι έχει υποβληθεί αίτηση για θεώρηση στις αρμόδιες αρχές.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Πέρα από τους γεωπολιτικούς και οικονομικούς συντελεστές για τη διασφάλιση της ασφαλούς ναυσιπλοΐας και της αποτελεσματικής διαχείρισης των εμπορικών πλοίων, αναγκαίο είναι επίσης να συνυπολογισθούν και να εκτιμηθούν μια σειρά επιπλέον παραγόντων οι οποίοι οφείλουν να λειτουργούν ως ενιαίο σύνολο.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η βιώσιμη ανάπτυξη χρειάζεται βιώσιμο σύστημα θαλάσσιων μεταφορών και η βιώσιμη ναυτιλία χρειάζεται εξασφάλιση ποιοτικού ανθρώπινου δυναμικού.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία οφείλει να συνεχίσει να δίνει την απαραίτητη προσοχή στην πρόσληψη και εκπαίδευση ναυτικών όπως και στην ποιότητα των ναυτικών που προσλαμβάνει πάνω στα πλοία. Αυτό είναι βασικό για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Η διεθνής ναυτιλία, όπως και πολλές άλλες βιομηχανίες, βρίσκεται σε μια πορεία μεγαλύτερης ενσωμάτωσης και αυτοματοποίησης των λειτουργιών και συστημάτων. Εμπορικές και περιβαλλοντολογικές πιέσεις είναι τα σταθερά κίνητρα για τη βιομηχανία να καινοτομήσει και όπου ενδείκνυται, να αναπτύξει και να ενστερνιστεί καινούριες τεχνολογίες.

Κατά συνέπεια, υπάρχει όλο και αυξανόμενο ενδιαφέρον για το πού αυτές οι εξελίξεις θα οδηγήσουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο τα πλοία λειτουργούν και επανδρώνονται.

Υπό το πρίσμα των αλλαγών που η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία έχει υποστεί τις τελευταίες δεκαετίες, σήμερα ένα πλοίο μπορεί να περιλαμβάνει πολλές διαφορετικές εθνικότητες και χώρες, ανεξάρτητα από τη σημαία του.

Ανεξάρτητα από την εθνικότητά του, ο ναυτικός, όπως κάθε άνθρωπος, έχει δικαίωμα σε όλα τα θεμελιώδη ανθρώπινα δικαιώματα που εφαρμόζονται σε διεθνείς, περιφερειακές και εσωτερικές πολιτικές. Επιπλέον, ο ναυτικός, ως ειδικός τύπος εργαζομένου, επωφελείται από ένα πρόσθετο αποκλειστικό πακέτο δικαιωμάτων αλλά και υποχρεώσεων, το οποίο εφαρμόζουν διεθνείς οργανισμοί, όπως ο ILO και ο IMO. Η καθημερινή εργασία του ναυτικού πραγματοποιείται σε ένα εξαιρετικά πολύπλοκο

διηπειρωτικό νομικό περιβάλλον. Επομένως, πρέπει να γίνεται κάθε φορά ξεκάθαρο πού, στο διεθνές σύστημα κανονισμών, ανήκουν τα δικαιώματα του ναυτικού, ποιός είναι ο ρόλος των διεθνών συμβάσεων, ποιά διεθνή πρότυπα και κανονισμοί ισχύουν για τους ναυτικούς και πώς μπορούν να επιβληθούν, ποιά χώρα έχει δικαιοδοσία για το πλοίο και το πλήρωμα, πώς ο νόμος της χώρας διεθνούς δικαιοδοσίας επηρεάζει την επιβολή της διάταξης του ναυτικού σε παγκόσμιο επίπεδο από διεθνείς οργανισμούς.

Ένα καθημερινό φαινόμενο στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η συνεχής σύγκρουση συμφερόντων, που προκαλείται από τη σύγκρουση πολλαπλών δικαιοδοσιών διαφορετικών αρχών και εθνικοτήτων του κράτους σημαίας, του κράτους του λιμανιού, του εφοπλιστή, του πληρώματος, των πρακτόρων, των ασφαλιστικών εταιρειών, των ναυλωτών κ.α.

Εν τω μεταξύ, η απελευθέρωση της εθνικής αγοράς εργασίας και η μείωση των εθνικών ρυθμιστικών καθεστώτων παράλληλα με την ανάπτυξη διεθνών ναυτικών μητρώων και την επέκταση μιας παγκόσμιας αγοράς εργασίας επέφεραν προσπάθειες συγχρονισμού των διεθνών ναυτικών προτύπων και κανόνων. Οι διεθνείς, δημόσιες και ιδιωτικές οργανώσεις συνεργάζονται και προσπαθούν να ρυθμίσουν τη βιομηχανία σε παγκόσμιο επίπεδο και από εκεί να την προωθήσουν σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Μία απλή λύση είναι οι διεθνείς οργανώσεις να θεσπίζουν αρχικά τους κανονισμούς, ακολουθούμενη από επικύρωση εκ μέρους των κρατών μελών και υιοθέτηση των προτύπων στην εθνική τους νομοθεσία. Επεκτείνοντάς το σε ναυτιλιακές εταιρείες, λιμάνια και πλοία, η πραγματικότητα είναι πολύ πιο πολύπλευρη και λεπτή και προκύπτει από την αβεβαιότητα και ασάφεια των νόμιμων κανονισμών σε σχέση με τη σύνθετη παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο ενθάρρυνσης της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ μελών και σχετικών οργανώσεων για τη συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την αγορά εργασίας σε διμερή, περιφερειακή και πολυμερή βάση, την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη νομοθεσία για τη ναυτική εργασία, την εναρμόνιση των πολιτικών, των μεθόδων εργασίας και της νομοθεσίας που διέπει την πρόσληψη και την τοποθέτηση ναυτικών, τη βελτίωση των διαδικασιών και των όρων διεθνούς πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών, λαμβάνοντας υπόψη την προσφορά και τη ζήτηση των ναυτικών και τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ / ΠΗΓΕΣ**

### **A. Ελληνική βιβλιογραφία**

1. Αλεξόπουλος Αριστ. Β., Φουρναράκης Νικ. Γ. (2008) *Διεθνείς Συμβάσεις, Κανονισμοί, Κώδικες, Εκπαιδευτικό κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού*. Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα
2. Δεληγιάννης Χαράλαμπος (Μάιος 2013) *Εγχειρίδιο ναυτολογίας, ποινικό και πειθαρχικό δίκαιο στη ναυτική εργασία*. Τζέι & Τζέι Ελλάς, Γλυφάδα

### **B. Ξενόγλωσση βιβλιογραφία**

1. Bevan Marten, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg (2014) *Port State Jurisdiction and the Regulation of International Merchant Shipping*. Springer International Publishing Switzerland 2014
2. BIMCO & ICS (2015) *BIMCO Manpower Report*. Marisec Publications, UK
3. Bomboma Kalgora, Tshibuyi Mutinga Christian (2016) *The Financial and Economic Crisis, Its Impacts on the Shipping Industry, Lessons to Learn: The Container-Ships Market Analysis*. Open Journal of Social Sciences 2016, School of Economics and Management, Shanghai Maritime University, Shanghai, China
4. IHS Maritime World Shipping Encyclopedia (January 2017)
5. ILO (2013) Briefing slides, *Benefits & Responsibilities Overview, Maritime Labour Convention 2006*
6. International Association of Maritime Universities (IAMU) (30 October 2014) SUB COMMITTEE ON HUMAN ELEMENT, TRAINING AND WATCHKEEPING 2nd session Agenda item 8, *ROLE OF THE HUMAN ELEMENT, IAMU understanding of some Human Element issues*. IMO
7. INTERTANKO Vetting Committee (August 2010) *Officer's Matrix Guidance Note (v3)*
8. Newman Edward, Ramesh Thakur and John Tirman (2006) *Multilateralism under Challenge*. United Nations University Press, Tokyo, Japan
9. Nikolaeva Dimitrova Desislava, Blanpain Roger (2010) *Seafarers' rights in the Globalized Maritime Industry*. Kluwer Law International
10. OECD, Federal Office of Immigration, Integration and Emigration (2004) *Migration for Employment, Bilateral Agreements at a crossroads*. OECD Publishing, France

11. Simmons Beth A. (2006) *From unilateralism to bilateralism: Challenges for the multilateral trade system*. In: Newman E, Thakur R, Tirman J *Multilateralism under Challenge? Power, International Order, and Structural Change*. United Nations University Press, Tokyo, Japan
12. The International Association of Maritime Universities (IAMU) (22 December 2015) *Sustainable and Manpower Supply for Shipping Industry: System Approach*, in response to Circular Letter No. 3574 on 14 August 2015, “Request for input on Trends, Developments and Challenges for IMO’s strategic framework for 2018 – 2032.
13. UK P&I Club (2013) *Guidelines on the application of the ILO MARITIME LABOUR CONVENTION*. Second Edition, International Shipping Federation
14. UNCTAD secretariat (2015) *UNCTAD Review of Maritime Transport*

#### Γ. Πηγές διαδικτύου

1. <http://seafarersrights.org>
2. <http://www.global-unions.org>
3. <http://www.greenpeace.org>
4. <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/institutional-framework>
5. <http://www.imec.org.uk>
6. <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>
7. <http://www.itfglobal.org>
8. <http://www.itfseafarers.org>
9. <https://ec.europa.eu>
10. <https://www.ocimf.org/media/61895/OCIMF-folder-2017.pdf>
11. <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/>
12. International Labour Organization, <http://www.ilo.org>
13. Review of Rules and Regulations regarding employment in Brazil, <https://www.marinemoney.com/>
14. Surabhi Sahu, 7 Jul 2017, Geopolitics and regulations - twin headache for bunkers in H2 2017 Singapore (Platts)
15. [www.ukpandi.com](http://www.ukpandi.com)
16. Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, <http://www.unric.org>



#### **Δ. Πρωτογενείς πηγές**

1. 2009/13/EC
2. 2012/35/EU
3. 2013/38/EU
4. 2013/54/EU
5. DIRECTIVE 2008/106/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 19 November 2008 on the minimum level of training of seafarers (recast) amended by Directive 2012/35/EU of the European Parliament and of the Council of 21 November 2012, Official Journal of the European Union
6. Π.Δ. 119/2014 (ΦΕΚ 188 Α)
7. Π.Δ. 166/2014(ΦΕΚ 250 Α)
8. Π.Δ. 171/2014 (ΦΕΚ 268 Α)
9. Π.Δ. 455/1983 (ΦΕΚ 171 Α)