



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
UNIVERSITY OF PIRAEUS

ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



**ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
(MLC, 2006)**

ΜΕΤΑΠΤ. ΦΟΙΤΗΤΗΣ: ΜΠΙΓΓΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΕΠΙΒΛ. ΚΑΘΗΓ.: κ. ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ

ΜΝ14062 (PART-TIME) 14^{ος} ΚΥΚΛΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ 2017

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

ΜΠΙΓΓΟΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν: Παπαδημητρίου Ευστράτιος - Επιβλέπων Καθηγητής
Πολέμης Διονύσιος – Καθηγητής
Τζαννάτος Ερνέστος- Σπυρίδων – Καθηγητής

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

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία διαπραγματεύεται το θέμα της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας (MLC 2006) η οποία με την εφαρμογή της διασφάλισε τα δικαιώματα των εργαζομένων πάνω στο πλοίο. Με το μηχανισμό επιβολής και συμμόρφωσης μέσω της διαδικασίας επιθεώρησης και πιστοποίησης των πλοίων από την αρμόδια αρχή της σημαίας του πλοίου καθώς επίσης μέσω της επιθεώρησης των πλοίων από τις λιμενικές αρχές, ένα πλοίο μπορεί να τεθεί υπό κράτηση στο μέλλον λόγω μη συμμόρφωσης με κάποιον από τους όρους της σύμβασης εργασίας. Στην παρούσα μελέτη αφού παρουσιάζεται αναλυτικά το περιεχόμενο της Σύμβασης καθώς επίσης και ο τρόπος που επιθεωρούνται τα πλοία, γίνεται ανάλυση και σύγκριση των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων όπως αυτά προκύπτουν από της ετήσιες αναφορές του Paris, του Tokyo, του Indian Ocean και του Black Sea MoU για το 2015. Σκοπός της σύγκρισης αυτής είναι να καταλήξουμε σε ένα συμπέρασμα σχετικά με το ποιοι κανονισμοί καταπατώνται περισσότερο από αυτούς που προβλέπει η Σύμβαση ενώ στο τέλος παρουσιάζονται και τρεις πολύ ενδιαφέρουσες υποθέσεις εργασίας που μας οδηγούν σε μερικά χρήσιμα συμπεράσματα.

ABSTRACT

The dissertation addressed the issue of Maritime Labour Convention 2006, which with its enforcement secured the rights of the seafarers on the board of the ship. During the mechanism of enforcement and compliance through the process of inspection and certification of ships by the authority of the flag (Flag State Control) as well as through inspection of ships by the port authorities (Port State Control), a ship may be detained in the future for non-compliance with any of the terms of contract. This study, first of all, gives a detailed presentation of the content of the Convention, as well as how ships are inspected and then it analyzes and compares with the results of the inspections as they reported by the annual reports of Paris, Tokyo,

Indian Ocean and Black Sea MoU for 2015. The purpose of this comparison is to conclude on which of the regulations of the Convention overwhelmed the most and why, while three very interesting cases of study are also presented so to lead us to some very useful conclusions.

ΛΕΞΕΙΣ-ΚΛΕΙΔΙΑ: Ναυτική εργασία, Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC), παραβιάσεις, επιθεωρήσεις.

Περιεχόμενα

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	2
ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	3
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	4
ABSTRACT	4
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	8
1.1. Το επάγγελμα του ναυτικού	10
1.2. Εργασιακό περιβάλλον - Το πλοίο	13
1.3. Ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος.....	14
1.4. Ναυτική εργασία και εκπαίδευση.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΘΕΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ.....	18
2.1. IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION).....	18
2.1.1. SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA)-ISM CODE.....	20
2.1.2. STCW (STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCH KEEPING FOR SEAFERERS)	20
2.1.3. MARPOL 73/78	22
2.2. ILO (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION)	25
2.3. ICS (INTERNATIONAL CHAMBER of SHIPPING).....	27
2.4. BIMCO (BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL).....	28
2.5. ITF (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION).....	28
2.6. INTERTANKO	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC).....	32
3.1. Τι είναι;.....	32
3.2. Στόχος.....	35
3.3. Δομή – Περιεχόμενο	36
3.4. Εφαρμογή – Έλεγχος.....	45
3.5. Ελλείψεις	49
3.6. Τροποποιήσεις.....	50

3.7. P&I clubs και MLC	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ	53
4.1. Port State Control	53
4.1.1. Διεθνές Πλαίσιο	53
4.1.2 Ο ρόλος των λιμενικών αρχών	54
4.1.3. Περιφερειακές Συμφωνίες (Μνημόνια) Κρατικού Ελέγχου Λιμένων	56
4.1.4. Επιλογή των πλοίων για επιθεώρηση	62
4.2. Flag State Control.....	63
4.2.1 Ρόλος σημαίας	64
4.2.2 Κράτη σημαίας	65
4.2.3 Διαδικασία Επιθεώρησης	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ.....	69
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	81
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	85

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ναυτική εργασία, λόγω της ιδιαιτερότητάς της, συγκαταλέγεται στους εργασιακούς κλάδους όπου τα μέλη χρήζουν αυξημένης νομοθετικής προστασίας. Η ιδιαιτερότητά της έγκειται στο γεγονός ότι διεκπεραιώνεται στο πλοίο, ήτοι σε χώρο αποκομμένο από τα κέντρα αποφάσεων και τα αντίστοιχα κέντρα ελέγχων, το οποίο σε συνδυασμό με την προσπάθεια μεγιστοποίησης του κέρδους από πλευράς των πλοιοκτητών, καθιστά τους ναυτικούς πολλές φορές εκτεθειμένους σε συνθήκες εργασιακής εκμετάλλευσης.

Το συγκεκριμένο εργασιακό status quo οδήγησε στην επιτακτική ανάγκη αναζήτησης και σύστασης ενός οργάνου που θα λειτουργήσει με μοναδικό σκοπό την ουσιαστική συμβολή στον καθορισμό και την επιβολή σε παγκόσμιο επίπεδο ενιαίων ελάχιστων προτύπων στις συνθήκες εργασίας των ναυτικών.

Έτσι, στα πλαίσια της Γενικής Συνδιάσκεψης της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), κατά την 94η ναυτιλιακή σύνοδό της στη Γενεύη Ελβετίας, υιοθετήθηκε η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC, 2006), ένα ενιαίο – συνεκτικό και πρωτοπόρο κείμενο, το οποίο ενσωματώνει πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 ήδη υφιστάμενα διεθνή όργανα. Η Σύμβαση αυτή τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου του 2013 όταν και επικυρώθηκε από τουλάχιστον 30 χώρες οι οποίες έχουν στα νηολόγια τους τουλάχιστον το 33% της συνολικής χωρητικότητας πλοίων παγκοσμίως.

Εκτός από τη έγκριση της Σύμβασης όμως σπουδαίο ρόλο για την αποτελεσματική εφαρμογή της παίζει και ο έλεγχος για το αν αυτή εφαρμόζεται, ένας έλεγχος που γίνεται σε δύο επίπεδα, στον έλεγχο του κράτους σημαίας και στον έλεγχο από τις κρατικές αρχές των λιμανιών. Τα αποτελέσματα αυτών των ελέγχων καταδεικνύουν και τα προβλήματα που συνεχίζουν να απασχολούν τους ναυτικούς και τα οποία θα πρέπει να εξεταστούν ενδελεχώς από τους αρμόδιους φορείς για να μπορέσει να υπάρξει πλήρης εφαρμογή της Σύμβασης που θα συνεπάγεται ένα πλήρως ασφαλές και “ανθρώπινο” εργασιακό περιβάλλον για τους ναυτικούς.

Περιεχόμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα αποτελέσει, αρχικά, στο πρώτο κεφάλαιο μια γενική προσέγγιση του επαγγέλματος του ναυτικού και τις ιδιαιτερότητες που παρουσιάζει καθώς και του εργασιακού περιβάλλοντος του ναυτικού που δεν είναι άλλο από το πλοίο.

Στο δεύτερο κεφάλαιο θα γίνει μια σύντομη αναφορά σε όλους τους διεθνείς οργανισμούς και θεσμούς που λειτουργούν για την ναυτιλιακή εργασία όπως ο ILO, ο IMO, ο ICS κτλ. Ταυτόχρονα θα γίνει και μια μικρή αναφορά στο περιεχόμενο των τριών συμβάσεων, του SOLAS, του STCW και της MARPOL 73/78 που μαζί με το MLC αποτελούν τους τέσσερις πυλώνες του διεθνούς θεσμικού πλαισίου.

Το τρίτο κεφάλαιο αποτελεί το κεφάλαιο μέσα στο οποίο θα γίνει πλήρης αναφορά για την MLC 2006 μαζί με την οργανωμένη παρουσίαση της δομής, του περιεχομένου και των τρόπων εφαρμογής της σύμβασης αυτής, η οποία σε συνδυασμό με τη βαθύτερη εξέτασή της θα οδηγήσει στη διάγνωση των πλεονεκτημάτων αλλά και τη διαπίστωση των παραλείψεων της.

Στο τέταρτο κεφάλαιο θα γίνει παρουσίαση των επιθεωρήσεων έτσι όπως αυτές γίνονται τόσο από τα κράτη σημαίας όσο και από τις λιμενικές αρχές. Παράλληλα θα γίνει και αναφορά στις περιφερειακές συμφωνίες (Μνημόνια) του Κρατικού ελέγχου των Λιμένων με κυριότερη έμφαση στο Paris MoU και στο Tokyo MoU.

Στο πέμπτο κεφάλαιο, δυνάμει της καταγραφής στατιστικών στοιχείων, θα καταδειχθούν οι βασικές παραβάσεις των άρθρων της σύμβασης αυτής, όπως αυτές παρουσιάζονται στις ετήσιες εκθέσεις του ParisMoU, του Indian Ocean MoU, του Black Sea MoU και του TokyoMoU ως αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων στις οποίες υπόκεινται τα πλοία. Μέσα από την ανωτέρω διαδικασία σε ένα τελευταίο κεφάλαιο και μετά τη μελέτη όλων των παραπάνω θα αναδειχθούν τα προβλήματα που συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί κατά την παροχή της εργασίας τους, παρά την εφαρμογή του MLC , μέσω του εντοπισμού των κυριότερων παραβάσεων της σύμβασης, με συνακόλουθη τη φιλοδοξία του συντάσσοντος να φτάσει σε ένα συμπέρασμα για τις πιθανές τροποποιήσεις στο πλαίσιο εφαρμογής της σύμβασης, με απώτερο σκοπό τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και την προάσπιση των δικαιωμάτων των εργαζομένων πάνω στο πλοίο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1.1. Το επάγγελμα του ναυτικού

Όπως αναφέρθηκε και στην εισαγωγή, η παρούσα εργασία θα παρουσιάσει τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών πάνω στο πλοίο έτσι όπως αυτές θα έπρεπε να είναι σύμφωνα με τη Σύμβαση της Ναυτικής Εργασίας και θα εξετάσει το αν και κατά πόσο οι συνθήκες αυτές τηρούνται. Για να ξεκινήσουμε την παρουσίαση αυτή θα πρέπει πρώτα να ορίσουμε το επάγγελμα του ναυτικού και να παρουσιάσουμε τις ιδιαιτερότητες που αυτό το επάγγελμα έχει.

Αρχικά, θα πρέπει να πούμε ότι με τον όρο Ναυτικός ως ουσιαστικό, ή ναυτιλλόμενος χαρακτηρίζονται:

- Γενικά, ο οποιοσδήποτε εργαζόμενος σε θαλασσινή εργασία (επαγγελματικά) με οποιαδήποτε μορφή.
- Ειδικότερα, ο εργαζόμενος σε πλοίο που είναι απογεγραμμένος με επαγγελματική ναυτική ιδιότητα, και κατά την ελληνική νομοθεσία να είναι εφοδιασμένος με ναυτικό φυλλάδιο.

Εν συνεχεία θα ορίσουμε και τον όρο ‘‘ναυτική εργασία (seamen work)’’ ως: η εργασία που παρέχουν οι εργαζόμενοι στα πλοία. Αυτή λόγω της φύσεως του χώρου παρουσιάζει μια ιδιομορφία με περισσότερη ανάγκη μεταχείρισης αλλά και στοργής. Λόγω των ειδικών συνθηκών η προσφορά της από τους αρχαιότετους χρόνους δεν ελκύει τους νέους, και όσοι την ακολουθούν, περισσότερο τους ωθεί προς αυτή η παράδοση, ο συναισθηματικός παράγοντας και η ψυχοσύνθεση του ατόμου. Για να καταστεί όμως η ναυτική εργασία πιο ελκυστική όλες οι Ναυτιλιακές Χώρες του κόσμου θεσπίζουν διάφορα μέτρα, (στην πραγματικότητα πρόκειται για οικονομικά κίνητρα), απαραίτητα άλλωστε, τελείως διάφορα από εκείνα που λαμβάνονται στην ξηρά.

Για την λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι αρκετή μόνο η ύπαρξη ενός φορέα, ο οποίος μπορεί να είναι ένα νομικό ή φυσικό πρόσωπο, αλλά και πολλά άλλα άτομα, τα οποία με διάφορες ιδιότητες προσφέρουν πολλές εργασίες στην εταιρεία. Τα άτομα αυτά κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (Κιάντου, 1993):

- Στα άτομα που εργάζονται επάνω στο πλοίο και έχουν σχέση εξαρτημένης εργασίας.

- Στα άτομα που εργάζονται περιστασιακά ή τακτικά επάνω στο πλοίο και δεν έχουν σχέση εξαρτημένης εργασίας.

Στην πρώτη ομάδα περιλαμβάνεται το πλήρωμα, το οποίο με αρχηγό τον πλοίαρχο, αποτελεί την σπουδαιότερη ομάδα εργασίας στην ναυτιλιακή επιχείρηση μεταξύ των βοηθητικών προσώπων. Στην δεύτερη ομάδα εργασίας περιλαμβάνονται οι φορτοεκφορτωτές στα λιμάνια, οι ναυτικοί πράκτορες, οι ναυλομεσίτες κ.α. Ίσως θα μπορούσε να υπάρξει και μια τρίτη κατηγορία όπου σε αυτή ανήκουν πρόσωπα τα οποία προσφέρουν διάφορες εργασίες και υπηρεσίες στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας στην ξηρά. (Κιουλέκας, 2013).

Έτσι ως πλήρωμα ορίζεται το σύνολο των ναυτολογημένων προσώπων, που προσλαμβάνονται με σύμβαση ναυτολόγησης και που οι εργασίες τους εμπλέκονται στην λειτουργία ενός πλοίου υπό οποιαδήποτε ιδιότητα εκτός του Πλοιάρχου. Ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος παρέχεται πληθώρα εξειδικεύσεων, τα οποία είναι οργανωμένα σε μια αλυσίδα εντολών και ιεραρχία.

Στο πλήρωμα ανήκουν:

- i. Το προσωπικό του καταστρώματος, δηλαδή τα πρόσωπα που βοηθούν τον Πλοίαρχο στην οδήγηση του πλοίου(κυβερνήτες, ναύτες, ναύκληροι),
- ii. Το προσωπικό των μηχανών(μηχανικοί, λιπαντές, μηχανοδηγοί) και
- iii. Το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών (μάγειροι, φροντιστές κ.ά). (Σταυροπούλου, 2014)

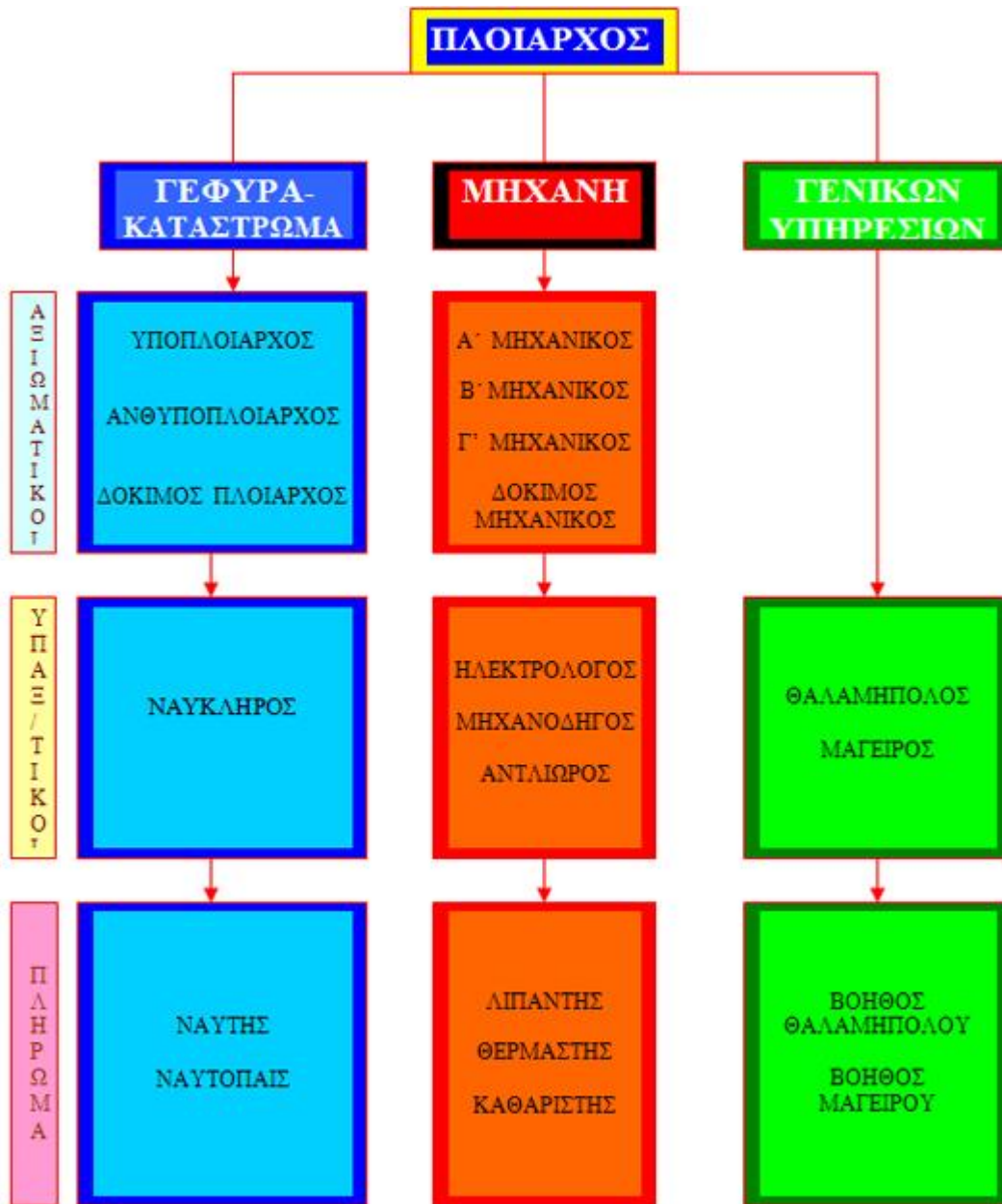
Πιο σημαντικό από τα πρόσωπα που αναφέρθηκαν είναι σαφώς αυτό του πλοιάρχου καθώς είναι ο κυβερνήτης και ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο και υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης του πληρώματος. Είναι υπεύθυνος για την ασφάλεια και την ευταξία στο πλοίο. Προσλαμβάνεται με σύμβαση εργασίας που εγγράφεται στο νηολόγιο του πλοίου. Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια).

Σημαντικά πρόσωπα επίσης είναι και αυτά:

- του υποπλοιάρχου, που είναι ο άμεσος συνεργάτης του πλοιάρχου για κάθε θέμα σχετικά με το πλοίο, τους επιβαίνοντες και το φορτίο. Προϊστάται των υπηρεσιών του προσωπικού του καταστρώματος, της τροφοδοσίας, των ενδιαιτήσεων και του μαγειρείου.

- Του ύπαρχου, που ασκεί τα καθήκοντα του υποπλοιάρχου στα επιβατηγά-οχηματαγωγά πλοία. Ιεραρχικά τοποθετείται μεταξύ πλοιάρχου και υποπλοιάρχου.
- Του Α' Μηχανικού, που είναι ο αξιωματικός που προϊστάται της υπηρεσίας μηχανής και του προσωπικού της, τελεί υπό τις διαταγές και τον έλεγχο του πλοιάρχου, ευθύνεται για τη συντήρηση και καλή λειτουργία των κινητήριων μηχανών, των βοηθητικών μηχανημάτων, των λεβήτων και των άλλων εγκαταστάσεων του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου, κάθε μηχανής και ηλεκτρικής εγκατάστασης του πλοίου εκτός από τα ραδιοτηλεγραφικά μηχανήματα. (<http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>)

Σχεδιάγραμμα 1: Επιστασίες πλοίων και υπεύθυνοι ναυτικοί.



Πηγή: <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/ships3.html>

1.2. Εργασιακό περιβάλλον - Το πλοίο

Η πιο βασική από τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος και αυτή που ουσιαστικά είναι η αιτία για να θεωρείται το συγκεκριμένο επάγγελμα ως δύσκολο, επίπονο και ιδιόμορφο είναι η φύση του εργασιακού περιβάλλοντος το οποίο αποτελεί το ίδιο το πλοίο. Το πλοίο

είναι ένας μετακινούμενος χώρος εργασίας και διαβίωσης που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές, τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο. Ο ναυτικός ως εργαζόμενος ακολουθεί το πλοίο σε όλες τις μετακινήσεις του και συμμετέχει με κάθε τρόπο σε όλες τις δραστηριότητες και λειτουργίες του. Έτσι, είναι υποχρεωμένος για μεγάλο χρονικό διάστημα να αποχωρίζεται το σπίτι και την οικογένειά του και να διαβιώσει πάνω στο πλοίο, όπου παράλληλα θα ασκήσει και τις επαγγελματικές δραστηριότητές του. (Διακογιάννη, 2014).

Ο ναυτικός κατά το χρονικό διάστημα της ναυτολόγησής του, ασχολείται με διάφορα αντικείμενα που αφορούν όχι μόνο την μεταφορά του πλοίου, αλλά και την συντήρησή του και την λειτουργία του με ασφάλεια. Γίνεται αντιληπτό, ότι εφόσον το πλοίο κινείται ολόκληρο εικοσιτετράωρο, είναι απαραίτητο να εκτελούνται πολλές εργασίες, όλες τις ώρες της ημέρας. Το ωράριο εργασίας στο πλοίο, είναι το ίδιο όπως και όλων των εργαζομένων δηλαδή οκτάωρο με δύο αργίες την εβδομάδα το οποίο πραγματοποιείται είτε με βάρδιες είτε με ενιαίο τρόπο (Σαμπράκος, 1996).

Ο ναυτικός, με δεδομένο τις παραπάνω εργασιακές συνθήκες, απορροφάται από τη δουλειά και το περιβάλλον του πλοίου και συμβιβάζεται με αυτό. Η γενική ψυχολογική του κατάσταση επηρεάζεται από αυτό το περιβάλλον αλλά και τον περιορισμένο χώρο μέσα στον οποίο ζει και εργάζεται, ενώ μεγάλο ρόλο παίζει και το είδος αλλά και η διάρκεια του ταξιδιού. Στα σύγχρονα πλοία καταβάλλεται μια φανερή προσπάθεια για τη διαμόρφωση των χώρων, όπου ζει και εργάζεται ο ναυτικός, έτσι ώστε να είναι πιο ευχάριστοι και προσιτοί και να δίνουν επιλογές απασχόλησης στους ναυτικούς μέσω του εξοπλισμού τους με συσκευές προβολής ταινιών, βιβλιοθήκες, επιτραπέζια παιχνίδια, διαδίκτυο, πισίνες κλπ. Όλα τα πλοία διαθέτουν σύγχρονες συσκευές επικοινωνίας με τις οποίες ο ναυτικός μπορεί να επικοινωνεί με την οικογένειά του, να μαθαίνει νέα τους και να διατηρεί την επαφή με τη ζωή στη στεριά που δεν βιώνει. (Διακογιάννη, 2014).

1.3. Ιδιαιτερότητες του επαγγέλματος

Το ναυτικό επάγγελμα χαρακτηρίζεται από πολλούς ως ένα πολύ ιδιόμορφο επάγγελμα. Η ιδιομορφία αυτή οφείλεται στις γενικότερες συνθήκες, κάτω από τις οποίες γίνεται η ναυτική εργασία πάνω στο πλοίο. Η ναυτική εργασία διεξάγεται τόσο στο πέλαγος κατά την διάρκεια του ταξιδιού του πλοίου από το ένα λιμάνι προς το άλλο, όσο και στο λιμάνι, κατά το χρόνο

που το πλοίο κάνει κάποια φόρτωση, εκφόρτωση, επισκευή, ανεφοδιασμό κτλ. (Διακογιάννη, 2014). Το γεγονός ότι ο ναυτικός όχι μόνο εργάζεται αλλά και ζει μέσα στο πλοίο για όσο διάστημα διαρκεί η ναυτολόγησή του κάνει το επάγγελμα αυτό ακόμα πιο ιδιαίτερο αφού επιβάλλει στον ναυτικό και έναν συγκεκριμένο τρόπο ζωής.

Πιο αναλυτικά, τα προβλήματα και συνεπώς οι ιδιαιτερότητες που σχετίζονται με τη φύση της ναυτικής εργασίας στο πλοίο είναι τα εξής:

- Κόπωση.
- Ανεπαρκείς ώρες ύπνου και κακή ποιότητα ύπνου.
- Άγχος και πίεση από τις εργασιακές απαιτήσεις.
- Κακή διατροφή.
- Σωματική και ψυχολογική κούραση από τους μη εργονομικούς χώρους εργασίας.
- Αίσθημα απομόνωσης, ως αποτέλεσμα της απομάκρυνσης από το οικογενειακό και κοινωνικό περιβάλλον.
- Ρουτίνα από την επανάληψη των ίδιων εργασιών στο ίδιο περιβάλλον.
- Έλλειψη δημιουργικών δραστηριοτήτων στον ελεύθερο χρόνο.
- Οι φυσικές και κλιματολογικές συνθήκες, η συχνή μεταβολή των οποίων επιβαρύνει εκτός από το πλοίο και το ίδιο το ανθρώπινο σώμα.

Σύμφωνα με τις διατάξεις τη Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC), η οποία θα παρουσιαστεί εκτενέστερα σε επόμενο κεφάλαιο (βλ. κεφ. 3), είναι αποδεκτό για ένα ναυτικό να εργάζεται 72 ώρες την εβδομάδα και να ξεκουράζεται τουλάχιστον 77 ώρες την εβδομάδα. Αυτό όμως δεν συμβαίνει πάντα. Η αιτία είναι συνήθως ο φόρτος εργασίας. Πιο συγκεκριμένα κάποιες από τις αιτίες που συμβάλλουν στην αύξηση της κόπωσης είναι:

- Οι άκαμπτοι κανόνες εργασίας.
- Η έλλειψη πρόσθετων πληρωμάτων για τις εργασίες στο λιμάνι.
- Η έλλειψη κατανόησης για τις εργασίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν.
- Η περιττή γραφειοκρατία.
- Οι αξιωματικοί με κακές δεξιότητες διαχείρισης και η ανοχή για ακατάλληλο προσωπικό, τα οποία μπορούν να προκαλέσουν διαπροσωπικές συγκρούσεις.
- Οι συχνές επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι.

Στα παραπάνω θα πρέπει να προστεθεί και το γεγονός ότι πολλές φορές τα συστήματα βάρδιας (4ωρα ή 6ωρα) και οι περιβαλλοντικές συνθήκες στο πλοίο (φασαρία, θερμοκρασία κ.λπ.) δεν επιτρέπουν την πλήρη ξεκούραση του εργαζόμενου και επιτείνουν το πρόβλημα.

Τα προβλήματα με τα οποία συνδέεται η κόπωση αφορούν κυρίως μειωμένη ικανότητα αντίληψης και επεξεργασίας πληροφοριών. Παρατηρούνται ακόμα προβλήματα ενεργοποίησης του οργανισμού καθώς και τάσεις απέχθειας για την καταβολή προσπάθειας.

Η κόπωση αυξάνει επίσης τον κίνδυνο για την ανάπτυξη ψυχικών ασθενειών (κατάθλιψη, άγχος, διαταραχές ύπνου, cabin fever), και αυτά όχι μόνο μειώνουν την ποιότητα ζωής αλλά αυξάνουν και τον κίνδυνο χρόνιων ασθενειών. Σε προχωρημένες καταστάσεις ψυχοπαθολογίας μπορεί να επιφέρουν βίαια ξεσπάσματα ή τάσεις αυτοκτονίας, προκαλώντας γενικευμένη κρίση στο πλοίο. (Βλάχος, 2011).

1.4. Ναυτική εργασία και εκπαίδευση

Βάσει στατιστικών, οι περισσότερες αδικπραξίες και συνάμα ναυτικά ατυχήματα πηγάζουν από ενέργειες ή παραλείψεις των μελών του πληρώματος. Παρατηρείται επομένως η σύνδεση του ανθρώπινου σφάλματος με το ατύχημα ή περιστατικό, εξαιτίας αμέλειας, έλλειψης προσοχής, υπερβολικής σιγουριάς, αδυναμίας επικοινωνίας, έλλειψης γνώσεων, εσφαλμένης κρίσης ή εκτίμησης του κινδύνου. Δεν είναι υπερβολικό να ισχυριστεί κάποιος ότι τις πλείονες των περιπτώσεων, πέρα από τα εξωγενή ή εσωγενή αίτια που οδηγούν σε ναυτικά ατυχήματα, συντρέχει και ανθρώπινη υπαιτιότητα.

Ειδικότερα, το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης φέρουν- το δίχως άλλο- οι Αξιωματικοί οι οποίοι ευθύνονται για τη διακυβέρνηση του πλοίου ή για τη συντήρηση των μηχανημάτων του. Αναπόφευκτα, οι ενέργειες και οι πρωτοβουλίες που αναπτύσσουν οι αξιωματικοί, αλλά και οι παραλείψεις τους αποβαίνουν καθοριστικές τη στιγμή εκδήλωσης του κινδύνου. Παρά λοιπόν τις αναμφισβήτητες επαγγελματικές τους ικανότητες, η ορθή κρίση μπορεί να δώσει τη θέση της στην ανθρώπινη ατέλεια και να προκληθεί μια ναυτική τραγωδία.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα παραπάνω διαφαίνεται σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό η αναγκαιότητα της εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώνει το πλοίο. Η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση απρόβλεπτων πηγών κινδύνου έγκειται στον εφοδιασμό με την απαραίτητη γνώση του πληρώματος ενός πλοίου ούτως ώστε να τεθεί σε λειτουργία ο μηχανισμός πρόληψης των κινδύνων που κρύβει η ναυσιπλοΐα. (Κιουλέκας, 2013).

Εξαιτίας λοιπόν της συνεχούς ανάγκης για εκπαίδευση των ναυτικών υπάρχουν θεσμοί που μεριμνούν για την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης ναυτικών τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Σε διεθνές επίπεδο , όπως θα δούμε αναλυτικότερα και στη συνέχεια (βλ. κεφ. 2), η σύμβαση εκείνη που επιβάλει τα πρότυπα εκπαίδευσης και καθορίζει τις νέες απαιτήσεις ως προς την παρεχόμενη εκπαίδευση, τα προσόντα, τις προϋποθέσεις πιστοποίησης και τήρησης των φυλακών των ναυτικών των κλάδων προσωπικού καταστρώματος, μηχανής και τηλεπικοινωνίας των πλοίων είναι η Διεθνής Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978 (STCW)».

Σε εθνικό επίπεδο, κάθε κράτος εφαρμόζει τους δικούς του νόμους οι οποίοι συνήθως μεταφέρουν τους διεθνείς κανονισμούς στην εθνική νομοθεσία, ενώ παράλληλα τους προσαρμόζουν στα δεδομένα και τις ιδιαίτερες ανάγκες του συγκεκριμένου κράτους. Στην Ελλάδα η Διεθνής Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978 (STCW)» κυρώθηκε με τον Ν. 1314/1983 (Α2) και η αναθεώρησή της που πραγματοποιήθηκε το 2010 ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 79/2012 (ΦΕΚ Α΄ 137). (<https://www.yen.gr/nautike-ekpaideuse>)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΚΑΙ ΘΕΣΜΟΙ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

2.1. IMO (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION)



Η ανάγκη σύστασης μιας Αρχής για το συντονισμό των ναυτιλιακών ζητημάτων σε διεθνές επίπεδο, ήταν μια ανάγκη που είχε αρχίσει να υπάρχει πριν από τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο. Με δεδομένο ότι το επάγγελμα του ναυτικού είναι από τα πιο επικίνδυνα και δεδομένης και της φύσης της ναυτιλίας που απαιτεί συνεργασία σε διεθνές επίπεδο, ειδικότερα για θέματα που άπτονται της βελτίωσης της ασφάλειας στη θάλασσα, κρίθηκε απαραίτητο η Αρχή αυτή να βρίσκεται υπό την επίβλεψη του Οργανισμού των Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ). Έτσι, μετά από πολλές προσπάθειες με διαβουλεύσεις και συνόδους ανάμεσα στα κράτη-μέλη του ΟΗΕ ιδρύθηκε, το 1948 στα πλαίσια της Ναυτιλιακής Συνδιάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών στη Γενεύη (United Nations Maritime Conference, 1948), ο IMCO (Intergovernmental Maritime Consultive Organization). (Βλάχος, 2007).

Ο IMCO είχε συμβουλευτικές αρμοδιότητες σε τεχνικής φύσης θέματα της ναυτιλίας, στην προαγωγή του διεθνούς εμπορίου, στην υιοθέτηση γενικών κανονισμών στον τομέα της ασφάλειας και της πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης, στην αποφυγή των διακρίσεων και των περιορισμών και στην προετοιμασία διεθνών συμβάσεων και την ανταλλαγή προτάσεων. Οι συμβουλές, οι γνωμοδοτήσεις και οι αποφάσεις του ήταν μη δεσμευτικού χαρακτήρα για τα κράτη-μέλη του.

Μετά από πολλά χρόνια διασκέψεων, κατά το οποία διατυπώνονταν προβληματισμοί κυρίως σχετικά με τον μη δεσμευτικό χαρακτήρα που είχαν οι αποφάσεις του συγκεκριμένου οργανισμού, αποφασίστηκε στις 23 Μαΐου 1982 ο οργανισμός να μετονομαστεί σε IMO (International Maritime Organization). Ο ρόλος του IMO αναβαθμίστηκε αφού πλέον οι αποφάσεις του θα είχαν δεσμευτικό χαρακτήρα για όλα τα κράτη-μέλη. Απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη ισχύος εφαρμογής της σύμβασης τέθηκε η συγκέντρωση 21 υπογραφών, γεγονός που απαιτούσε την επιπλέον συμμετοχή των 7 μεγαλύτερων κρατών που οι στόλοι τους ξεπερνούσαν το 1εκ. κόρους ολικής χωρητικότητας (GRT) το καθένα. Αυτό με απλά λόγια σήμαινε τη συμμετοχή στον κόλπο του IMO όλων των μεγάλων ναυτιλιακών κρατών. (Βλάχος, 2007).

Σήμερα, ο Οργανισμός αποτελεί έναν πολυμερή, διακυβερνητικό, διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό που εδρεύει στο Λονδίνο και έχει 170 κράτη – μέλη (K-M) και 3 συνδεδεμένα μέλη. Επιπλέον, 64 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον IMO και μετέχουν στον Οργανισμό ως παρατηρητές, ενώ σε 78 ΜΚΟ έχει παραχωρηθεί συμβουλευτικό καθεστώς. (www.mfa.gr, 2016).

Η Γενική Συνέλευση του IMO συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο, ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη, χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη- μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών. Η Ελλάδα, με τη σημαντικότερη παρουσία της στο τομέα της διεθνούς ναυτιλίας εκλέγεται εδώ και δεκαετίες σταθερά ως μέλος του Συμβουλίου και μάλιστα στην κατηγορία Α'. (Αλεξοπούλου, 2012).

Ο Οργανισμός επικεντρώνει τις λειτουργίες του κυρίως στους τομείς της ναυτικής ασφάλειας, ναυσιπλοΐας, φορτίων, τεχνολογίας, διευκόλυνσης των μεταφορών, προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος καθώς και στα θέματα νομικής φύσης.

Η συνήθης διαδικασία που ακολουθείται αφορά τη σύγκληση διεθνών συνδιασκέψεων που έχουν ως αποτέλεσμα την ίδρυση διεθνών συμβάσεων (International Conventions), τις οποίες, εφόσον κυρώσουν τα κράτη-μέλη, τις περιλαμβάνουν στην εθνική τους νομοθεσία. Όσο πιο σημαντική είναι μία σύμβαση τόσο πιο επιτακτική είναι η ανάγκη για επικύρωση και εφαρμογή κωδικών, συστάσεων και οδηγιών. Τα τελευταία 25 χρόνια ο IMO έχει προχωρήσει στην υιοθέτηση 40 περίπου διεθνών συμβάσεων (international conventions) και πρωτοκόλλων (υποχρεωτικού χαρακτήρα για τα κράτη μέλη), καθώς και κάτι περισσότερο από 600 κώδικες (codes) και συστάσεις (recommendations). Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις (οι οποίες θα αναλυθούν στη συνέχεια), που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη - μέλη στα πλαίσια του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978, ενώ θα πρέπει να σταθούμε και στη

Διεθνή Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακής των ναυτικών, STCW 1978. (Βλάχος, 2007).

2.1.1. SOLAS (SAFETY OF LIFE AT SEA)-ISM CODE

Η Διεθνής Συνθήκη για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea-SOLAS) αποτελεί την πιο σημαντική από τις συμφωνίες που αφορούν την ασφάλεια στη θάλασσα και με την τροποποιημένη μορφή της τέθηκε σε ισχύ το 1980. Στα χρόνια που ακολούθησαν έγιναν τροποποιήσεις και προστέθηκαν νέα κεφάλαια. Η σύμβαση θέτει ελάχιστα πρότυπα για την 1.

Σημαντικότερο κεφάλαιο της Σύμβασης αυτής και ο κυριότερος λόγος για τον οποίο η σύμβαση αυτή θεωρείται πολύ σημαντική είναι ο ISM Code. Ο κώδικας αυτός αποτελεί ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη της ρύπανσης. Ο σκοπός του κώδικα είναι:

- Να εξασφαλίσει ασφάλεια εν πλω
- Να αποτραπεί ο ανθρώπινος τραυματισμός ή η απώλεια ζωής
- Να αποφευχθεί η ζημία στο περιβάλλον και στο σκάφος.

Ο ISM Code υιοθετήθηκε από την SOLAS το 1994 και ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο IX. Μέχρι το 2002 σχεδόν όλη η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έπρεπε να έχει συμμορφωθεί με τον κώδικα και να καταρτίσει ένα σχέδιο ασφαλούς διαχείρισης. (Βλάχος, 2011).

Στα πλαίσια του ISM Code η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποχρεωμένη να διατηρεί ένα Σύστημα Διοίκησης της Ασφάλειας (Safety Management System) που να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του Κώδικα, το οποίο να αποτελεί οργανικό τμήμα της οργάνωσης της επιχείρησης. Παράλληλα το κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει ένα Πιστοποιητικό Διοίκησης της Ασφάλειας (Safety Management Certificate), το οποίο αποδεικνύει ότι το πλοίο διοικείται σύμφωνα με το Safety Management System της εταιρείας. (Διακογιάννη, 2014).

2.1.2. STCW (STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCH KEEPING FOR SEAFERERS)

Η οδηγία 94/58/EK, της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών προσέδωσε ισχύ δικαίου της ΕΕ στη Σύμβαση του ΔΝΟ του 1978

για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW). Η σύμβαση υπεβλήθη σε ουσιαστικές τροποποιήσεις το 1995, και στη συνέχεια κωδικοποιήθηκε από την οδηγία 2001/25/EK, της 4ης Απριλίου 2001, η οποία αντικαταστάθηκε από την αναδιατυπωμένη οδηγία 2008/106/EK, της 19ης Νοεμβρίου 2008. Η οδηγία καθόριζε τους κανόνες εκπαίδευσης και τα πρότυπα ικανότητας για την πιστοποίηση των ναυτικών, και ρύθμιζε τις ειδικές επιμορφώσεις, τις υποχρεώσεις των κρατών μελών σχετικά με την εκπαίδευση των ναυτικών, τις προδιαγραφές επικοινωνίας μεταξύ των μελών του πληρώματος των πλοίων καθώς και τον έλεγχο των πιστοποιητικών του πληρώματος (έλεγχος από το κράτος λιμένα). Το 2010, στη συνδιάσκεψη της Μανίλα, έγιναν σημαντικές τροποποιήσεις στη Σύμβαση STCW (ενίσχυση των μέτρων για την καταπολέμηση της απάτης πιστοποίησης, αύξηση των απαιτήσεων σχετικά με τη σωματική ικανότητα και επικαιροποίηση της κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας). Οι νέες διατάξεις θα πρέπει να μεταφερθούν στο εθνικό δίκαιο σύμφωνα με την οδηγία 2012/35/EE, της 21ης Νοεμβρίου 2012, που τροποποιεί την οδηγία 2008/106/EK σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. (http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.6.12.pdf, 2016).

Επίσης, αξίζει εδώ να αναφερθεί ότι, η σύμβαση θέτει αυστηρές προϋποθέσεις στα μέλη σχετικά με την εφαρμογή της Συνθήκης, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης, που παρέχονται από τα κράτη, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης. Τα κράτη που υπογράφουν τη Συνθήκη είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών, έτσι ώστε να μπορούν να γίνονται αποδεκτά από όλες τα κράτη-σημαίες. Σε διαφορετική περίπτωση, τα πιστοποιητικά που εκδίδουν δε θα είναι αποδεκτά και οι ναυτικοί των κρατών αυτών δε θα επιλέγονται από τους πλοιοκτήτες, γιατί τα πλοία τους θα υφίστανται τις συνέπειες των ελέγχων των Port State Controls (PSCs). (Διακογιάννη 2014).

Οι τροποποιήσεις λοιπόν που αποφασίστηκαν στη συνδιάσκεψη της Μανίλα στις 25 Ιουνίου 2010 όπως ήδη έχει προαναφερθεί, αποκαλούνται «Τροποποιήσεις της Μανίλα για την Σύμβαση και τον Κώδικα STCW» και τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου του 2012 με σκοπό την επικαιροποίηση της Συνθήκης και του Κώδικα και την αντιμετώπιση προβλημάτων που θα εμφανιστούν στο εγγύς μέλλον. Αναλυτικότερα, μεταξύ των τροπολογιών που εγκρίθηκαν υπάρχουν μια σειρά από σημαντικές αλλαγές στα κεφάλαια της Σύμβασης και του Κώδικα:

- Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη δόλιων πρακτικών σχετικά με τα πιστοποιητικά ικανότητας καθώς την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης της εφαρμογής των απαιτήσεων που προβλέπονται στη Συνθήκη.
- Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και ξεκούρασης καθώς και απαιτήσεις για την πρόληψη χρήσης ναρκωτικών και αλκοόλ όπως επίσης και ενημερωμένα ιατρικά πρότυπα σχετικά με τη φυσική κατάσταση και σωματική ικανότητα των ναυτικών.
- Νέες απαιτήσεις πιστοποίησης για το κατώτερο προσωπικό.
- Νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης του πληρώματος πάνω στην σύγχρονη τεχνολογία που εφαρμόζεται στα πλοία όπως οι ηλεκτρονικοί χάρτες και τα σύγχρονα συστήματα πληροφοριών (ECDIS).
- Νέες απαιτήσεις σχετικά με την προστασία του λιμενικού περιβάλλοντος, την ευαισθητοποίηση των ναυτικών για τέτοια θέματα καθώς και για την εκπαίδευση σε θέματα ηγεσίας και ομαδικής συνεργασίας.
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ηλεκτρολόγων αξιωματικών.
- Η επικαιροποίηση των απαιτήσεων επάρκειας του προσωπικού που υπηρετούν στα δεξαμενόπλοια, συμπεριλαμβανομένων των νέων απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε δεξαμενόπλοια υδροποιημένου φυσικού αερίου.
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί ότι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι σε θέματα αντιμετώπισης της πειρατείας.
- Εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας στην εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της εξ'αποστάσεως εκπαίδευσης και της εκπαίδευσης μέσω διαδικτύου.
- Εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε πολικά ύδατα.
- Εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων που χειρίζεται Δυναμικά Συστήματα Εντοπισμού. (www.imo.org, 2016).

2.1.3. MARPOL 73/78

Η Σύμβαση MARPOL 73/78 είναι η κύρια Διεθνής Σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από πλοία από λειτουργικές ή ατυχηματικές αιτίες. Η σύμβαση MARPOL υιοθετήθηκε στις 2 Νοεμβρίου του 1973 από τον IMO. Το Πρωτόκολλο του 1978 εκδόθηκε ως απάντηση σε μια έξαρση των ατυχημάτων στα

δεξαμενόπλοια τη διετία 1976-1977. Δεδομένου ότι η σύμβαση MARPOL του 1973 δεν είχε τεθεί ακόμα σε ισχύ, το Πρωτόκολλο της MARPOL του 1978 απορρόφησε την αρχική σύμβαση. Το συνδυασμένο όργανο που προέκυψε μετά την απορρόφηση της μίας σύμβασης από την άλλη τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου του 1983. Το 1997, εγκρίθηκε ένα νέο Πρωτόκολλο για την τροποποίηση της Σύμβασης ενώ προστέθηκε και ένα νέο παράρτημα (το παράρτημα VI) το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου του 2005. Με την πάροδο των χρόνων η MARPOL έχει ενημερωθεί μέσα από διάφορες τροπολογίες.

Η σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις που στοχεύουν στην πρόληψη και στην ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία, τόσο της ρύπανσης που προκύπτει μετά από κάποιο ατύχημα, όσο και της ρύπανσης που προκαλείται από καθημερινές εργασίες και λειτουργίες ρουτίνας. Περιλαμβάνει 6 τεχνικά παραρτήματα στα οποία περιλαμβάνονται ειδικές περιοχές με αυστηρούς ελέγχους.

Πιο συγκεκριμένα τα 6 παραρτήματα της σύμβασης είναι τα εξής:

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1: Κανονισμοί για την Πρόληψη Ρύπανσης από Πετρέλαιο (τέθηκε σε ισχύ την 2 Οκτωβρίου 1983): καλύπτουν την πρόληψη πετρελαϊκής ρύπανσης από λειτουργικά μέτρα, καθώς και από ατυχηματικές ρυπάνσεις. Με τις τροποποιήσεις 1992 στο Παράρτημα 1 υποχρεώθηκαν τα νέα δεξαμενόπλοια να είναι διπλού (double hull) και καθιερώθηκε σταδιακό πρόγραμμα μετατροπής των υπάρχοντων δεξαμενοπλοίων διπλού κύτους, το οποίο αναθεωρήθηκε στη συνέχεια το 2001 και το 2003.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2: Κανονισμοί για τον έλεγχο της Ρύπανσης από Υγρές Τοξικές Ουσίες Χύδην (τέθηκε σε ισχύ την 2 Οκτωβρίου 1983): καθορίζουν τα κριτήρια απόρριψης και μέτρα για τον έλεγχο της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται χύμα. Περίπου 250 ουσίες έχουν εκτιμηθεί και περιληφθεί στον κατάλογο που προσαρτάται στη Σύμβαση. Η απόρριψη των καταλοίπων τους επιτρέπεται μόνον σε ευκολίες υποδοχής μέχρι να εκπληρωθούν ορισμένες συγκεντρώσεις και προϋποθέσεις (που μπορεί να διαφέρουν ανάλογα με την κατηγορία της ουσίας). Σε κάθε περίπτωση, η απόρριψη καταλοίπων που περιέχουν επιβλαβείς ουσίες δεν επιτρέπεται εντός 12 μιλίων από την πλησιέστερη ξηρά.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3: Πρόληψη Ρύπανσης από Επιβλαβείς Ουσίες που Μεταφέρονται δια Θαλάσσης σε Συσκευασμένη Μορφή (τέθηκε σε ισχύ την 1 Ιουλίου 1992): περιέχει

γενικές απαιτήσεις για την έκδοση λεπτομερών προτύπων για συσκευασία, σήμανση, τοποθέτηση ετικετών, έκδοση εγγράφων, στοιβασία, ποσότητες, περιορισμούς, εξαιρέσεις και αναφορές για την πρόληψη ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες.

- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4: Πρόληψη Ρύπανσης από Λύματα από τα Πλοία (τέθηκε σε ισχύ την 27 Σεπτεμβρίου 2003): περιλαμβάνει τις απαιτήσεις για τον έλεγχο της ρύπανσης της θάλασσας από τα λύματα των πλοίων. Η απόρριψη λυμάτων στη θάλασσα απαγορεύεται, εκτός αν το πλοίο διαθέτει σε λειτουργία μια εγκεκριμένη μονάδα επεξεργασίας λυμάτων ή αν τα λύματα που απορρίπτονται στη θάλασσα είναι κονιορτοποιημένα και απολυμασμένα χρησιμοποιώντας ένα εγκεκριμένο σύστημα σε απόσταση μεγαλύτερη των τριών ναυτικών μιλίων από την πλησιέστερη ακτή. Λύματα που δεν έχουν κονιορτοποιηθεί ή απολυμανθεί πρέπει να απορρίπτονται σε απόσταση άνω των 12 μιλίων από την πλησιέστερη ακτή.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 5: Πρόληψη Ρύπανσης από Απορρίμματα από τα Πλοία (τέθηκε σε ισχύ την 31 Δεκεμβρίου 1988): απαιτεί τον διαχωρισμό των διαφόρων τύπων απορριμμάτων και καθορίζει τις αποστάσεις από την ξηρά και τον τρόπο που αυτά μπορούν να απορριφθούν, διαφορετικά θα πρέπει να παραδοθούν σε ευκολίες παραλαβής στην ξηρά. Οι απαιτήσεις είναι πολύ αυστηρότερες σε αριθμό “ειδικών περιοχών” αλλά ίσως σημαντικότερο χαρακτηριστικό του Παραρτήματος είναι η πλήρης απαγόρευση απόρριψης στη θάλασσα όλων των μορφών πλαστικών.
- ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 6: Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία (τέθηκε σε ισχύ την 19 Μαΐου 2005): θέτει τα όρια για τις εκπομπές των οξειδίων του θείου (SO_x) και των οξειδίων του αζώτου (NO_x) από τα καυσαέρια των πλοίων και απαγορεύει τις ηθελημένες εκπομπές ουσιών που καταστρέφουν το όζον. Καθορισμένες περιοχές ελέγχου θέτουν αυστηρότερα πρότυπα για τα οξείδια του θείου (SO_x) και του αζώτου (NO_x) καθώς και για τα αιωρούμενα σωματίδια. Ένα κεφάλαιο που εγκρίθηκε το 2011 καλύπτει υποχρεωτικά τεχνικά και λειτουργικά μέτρα ενεργειακής απόδοσης με στόχο τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου από τα πλοία. (www.imo.org, 2016).

2.2. ILO (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION)



Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας ιδρύθηκε το 1919, ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών που τερμάτισε τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και αντικατοπτρίζει την πεποίθηση ότι η συνεχής και διαρκής ειρήνη μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη. Ο ILO αποτελεί ένα τριμερές οργανισμό που συνενώνει εκπροσώπους των κυβερνήσεων, των εργοδοτών και των εργαζομένων στα εκτελεστικά του όργανα. Είναι, ίσως, η μοναδική διακυβερνητική οργάνωση, της οποίας οι χώρες-μέλη εκπροσωπούνται όχι μόνο από κυβερνητικούς αλλά και από εκπροσώπους των εργαζομένων και των εργοδοτών. Σε κάθε εθνική αντιπροσωπεία μετέχουν τέσσερα μέλη: ένας εκπρόσωπος των εργαζομένων, ένας των εργοδοτών και δύο κυβερνητικοί αντιπρόσωποι της αντίστοιχης χώρας.

Σημαντικό είναι ότι αυτό το «τριμερές σύστημα» επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων καθώς και των εργοδοτών να συμμετέχουν όχι μόνο στις συζητήσεις αλλά και στη λήψη των αποφάσεων, εφόσον διαθέτουν δικαίωμα ψήφου, έχοντας τα ίδια δικαιώματα με τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων.

Τα κράτη-μέλη της είναι 187. Κύριοι σκοποί του οργανισμού είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας, αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχόλησης καθώς και τη θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας.

Τα βασικά όργανα του ILO είναι τρία:

- Η Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας (General Conference): αποτελεί το ανώτατο όργανο του ILO. Τα κράτη-μέλη του ILO συναντιούνται στη διεθνή διάσκεψη εργασίας τον Ιούνιο κάθε έτους, στη Γενεύη. Κάθε κράτος-μέλος αντιπροσωπεύεται από δύο κυβερνητικούς εκπροσώπους, έναν εκπρόσωπο εργοδοτών και έναν εκπρόσωπο εργαζομένων. Η διάσκεψη διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο αφού καθιερώνει και υιοθετεί τα διεθνή πρότυπα εργασίας, ενώ εγκρίνει επίσης τον προϋπολογισμό της οργάνωσης και εκλέγει το σώμα της κυβέρνησης.
- Το Διοικητικό Συμβούλιο (Governing Body): εκλέγεται από την ετήσια Διεθνή Διάσκεψη Εργασίας και συγκροτείται από 28 κυβερνητικούς εκπροσώπους, 14

εκπροσώπους των εργαζομένων και 14 εκπροσώπους των εργοδοτών. Παίρνει τις αποφάσεις σχετικά με την πολιτική του ILO και αποφασίζει το πρόγραμμα και τον προϋπολογισμό που παρουσιάζεται αργότερα προς έγκριση στη διεθνή διάσκεψη. Εκλέγει επίσης τον Γενικό Διευθυντή. Οι δέκα από τις κυβερνητικές έδρες είναι μόνιμα κράτη κύριας βιομηχανική σπουδαιότητας ενώ οι αντιπρόσωποι των άλλων χωρών-μελών εκλέγονται στη διάσκεψη κάθε τρία έτη λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική διανομή.

- Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας: εποπτεύεται από το Γενικό Διευθυντή και είναι το συντονιστικό όργανο του ILO. Στις κύριες αρμοδιότητές του υπάγεται η συγκέντρωση πληροφοριών από όλο τον κόσμο και η επιμέλεια των εκδόσεων του ILO, σημαντικότερες εκ των οποίων είναι η μηνιαία Διεθνής Εργατική Επιθεώρηση και το Ετήσιο Βιβλίο Στατιστικής της Εργασίας. Είναι η μόνιμη γραμματεία του ILO. (Βλάχος, 2007).

Στο έργο του Οργανισμού που αφορά τη ναυτιλία περιλαμβάνεται η προώθηση μιας σειράς Συνθηκών (με σημαντικότερη την MLC που θα αναλυθεί εκτενώς στο επόμενο κεφάλαιο) που ρυθμίζουν θέματα εργασίας επί του πλοίου όπως τις ώρες εργασίας, τα ασφαλιστικά, τις άδειες, τους μισθούς ασθενείας και τις ελάχιστες αμοιβές των ναυτικών. Καθώς το κόστος μισθοδοσίας του πληρώματος αποτελεί σημαντικό ποσοστό του λειτουργικού κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, το έργο του ILO επηρεάζει σημαντικά τη λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. (Αλεξοπούλου, 2012).

Η διεθνής συνδιάσκεψη εργασίας συνέρχεται τακτικά υπό τις πρωτοβουλίες της Ναυτικής Επιτροπής του οργανισμού (Joint Maritime Committee) με σκοπό να μελετήσει ενδεχόμενες προσθήκες και τροποποιήσεις του κώδικα. Τα θέματα προς συζήτηση αφορούν προσλήψεις ναυτικών, κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμοί, εκπαίδευση στο επάγγελμα, στέγαση πληρωμάτων, μισθοί και ωράρια εργασίας, ναυτιλιακές βιομηχανικές σχέσεις κ.λ.π.

Ο οργανισμός συνεργάζεται με τον IMO κυρίως σε θέματα εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής (IMO/ILO Committee on Training) να έχει ενεργοποιηθεί ειδικότερα στους τομείς:

- Της προστασίας των λιμενεργατών από ατυχήματα κατά την άσκηση των καθηκόντων τους (1983) και

- Στην επίλυση των προβλημάτων που ανακύπτουν από την εργασία στις βιομηχανίες εξόρυξης πετρελαίου στη θάλασσα. (Κιουλέκας, 2013).

2.3. ICS (INTERNATIONAL CHAMBER of SHIPPING)



Ο οργανισμός ιδρύθηκε το 1948 και προέρχεται από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Διάσκεψη (International Shipping Conference, 1921). Αποτελείται από 40 περίπου πλοιοκτήτριες εταιρείες, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων προέρχεται από τη Δυτική Ευρώπη. Ενεργή συμμετοχή έχουν η Βρετανία, η Γερμανία, η Γαλλία, οι ΗΠΑ, η Νορβηγία και η Σουηδία. Οι αντιπροσωπείες τους μετέχουν τακτικά στα συνέδρια της Νομικής Επιτροπής και της Επιτροπής Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος του IMO, αλλά και στις συνδιασκέψεις του ίδιου του οργανισμού.

Όμως, η μεγαλύτερη επιρροή του παραμένει έξω από το πεδίο δράσης του IMO, δηλαδή στις εθνικές κυβερνήσεις των εταιρειών-μελών. Η δομή του αποτελείται από τις εξής επιτροπές: δεξαμενόπλοιων, εμπορευματοκιβωτίων, ναυτικής ασφάλειας, ναυτιλιακού δικαίου, ναυτιλιακών εγγράφων, ραδιοεπικοινωνίας και θαλάσσιας ρύπανσης. Οι κύριοι τομείς ενασχόλησης του αφορούν: α) την ασφάλεια των πλοίων: διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, ατυχήματα και εκρήξεις στα δεξαμενόπλοια, ζητήματα πλοήγησης στη Μάγχη και τη Βόρειο θάλασσα, β) την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος: έκδοση οδηγιών τεχνικής φύσης π.χ. Load-on-top system, ship to ship transfer, clean sea guide for oil tankers κλπ, γ) την ενοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων και την ανάπτυξη κανόνων για τις πορείες των πλοίων: βελτίωση διαφόρων τύπων των φορτωτικών αλλά και των υποχρεωτικών πορειών των πλοίων (traffic separation schemes) στα στενά του Dover. Σκοπός του Ναυτικού Επιμελητηρίου είναι:

- Να εκπροσωπεί τα ναυτιλιακά συμφέροντα όλων των μελών του σε όλους διεθνείς οργανισμούς καθώς και στα συνέδρια που μετέχει ως μέλος ή ως παρατηρητής.
- Να προωθεί τα συμφέροντα των μελών του και σε άλλα θέματα εκτός των ναυτιλιακών.
- Να συνεργάζεται με άλλους αρμόδιους φορείς για θέματα αμοιβαίου ενδιαφέροντος.

- Να αναπτύσσει και να υποστηρίζει τις απόψεις του διαμέσου των κυβερνήσεων των χωρών-μελών του. (Βλάχος, 2007).

2.4. BIMCO (BALTIC AND INTERNATIONAL MARITIME COUNCIL)



BIMCO

Λειτουργεί από το 1905 με έδρα τη Δανία και αποτελεί τη μεγαλύτερη ναυτιλιακή ένωση παγκοσμίως. Μέλη του είναι περισσότερες από 1000 ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ελέγχουν πάνω από το 60% του παγκόσμιου στόλου, 1550 μεσίτες και ναυτικοί πράκτορες και 100 αλληλοασφαλιστικοί και άλλοι οργανισμοί καθώς και συνδεδεμένα μέλη από 121 χώρες του κόσμου. Στους τομείς ενασχόλησης του περιλαμβάνονται όλα τα θέματα που αφορούν τη διεθνή ναυτιλία. Στοχεύει στην προώθηση θεμάτων που απασχολούν τα μέλη του, στην πληροφόρηση των μελών του για περιπτώσεις μη αποδεκτών πρακτικών και στην παροχή πρότυπων ναυτιλιακών εγγράφων (ναυλοσυμφώνων, φορτωτικών, κ. ά.) για τη διευκόλυνση του έργου των μελών του. Παράλληλα προσφέρει στα μέλη του εκδόσεις, ηλεκτρονικές βάσεις δεδομένων, λογισμικό και σειρές σεμιναρίων και συναντήσεων εργασίας για συγκεκριμένα θέματα. Η BIMCO συμμετέχει σε ομάδες εργασίας και στις υποεπιτροπές του IMO, ενθαρρύνοντας την ενιαία εφαρμογή του υπάρχοντος θεσμικού πλαισίου για την ασφάλεια και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. (Αλεξοπούλου, 2012).

2.5. ITF (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION)



Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) είναι μια ομοσπονδία σωματείων για τους εργαζόμενους στον τομέα των μεταφορών. Ιδρύθηκε το 1896 στην Ευρώπη από ναυτεργατικά και λιμενεργατικά σωματεία.

Στο τομέα της ναυτιλίας στρέφονται κυρίως κατά των Σημαιών Ευκολίας καθώς και εναντίον των πολιτικών που αυτές ακολουθούν.

Παράλληλα ο ITF στρέφεται εναντίον και διπλών νηολογίων, που κατά την άποψή του μοιάζουν με νηολόγια ευκαιρίας.

Στο Τόκιο στις 3 Δεκεμβρίου 1999 ένα σύνολο 118 συμφωνιών υπογράφηκαν κατά τη διάρκεια της “Εβδομάδας δράσης εναντίον των σημαίων ευκαιρίας” που οργάνωσε ο ITF. Οι συμφωνίες αυτές ευνοούσαν πάνω από 2.000 ναυτικούς, που τώρα μπορούν να προσβλέπουν σε αξιοπρεπέστερους μισθούς και καλύτερες συνθήκες εργασίας. Πολλές ακόμα συμφωνίες βρίσκονται σε διαπραγμάτευση.

Ο ITF έχει προβεί σε πολλούς ελέγχους πάνω στα εμπορικά πλοία. Οι έλεγχοι αυτοί πραγματοποιούνται από ειδικούς επιθεωρητές του ITF. Αυτοί είναι ανώτεροι υπάλληλοι των εθνικών σωματείων ναυτεργατών ή λιμενεργατών. Ο γενικότερος ρόλος του ITF εντοπίζεται στα εξής σημεία:

- Επισκέψεις σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας, που έχουν χαρακτηριστεί ως τέτοιες, και που δεν καλύπτονται από συμβάσεις εργασίας αποδεκτές από τον ITF καθώς επίσης και προσπάθεια διαπραγμάτευσης παρόμοιων συμβάσεων με τον πλοιοκτήτη ή τον πλοίαρχο.
- Συνεννοήσεις με τα λιμενεργατικά σωματεία για να κινητοποιηθούν εναντίον πλοίων που δεν διαθέτουν αποδεκτές συμβάσεις.
- Ελέγχους για το κατά πόσο εφαρμόζονται οι όροι των συλλογικών συμβάσεων που είναι αποδεκτές από τον ITF καθώς και τη λήψη νομικών μέτρων και απεργιακών κινητοποιήσεων προκειμένου να πληρωθούν οι ναυτικοί τους καθυστερημένους μισθούς που δικαιούνται.
- Συζητήσεις με τους ναυτικούς για τα προβλήματα τους και παροχή συμβουλών και βοήθειας όπου είναι δυνατόν.
- Συνεννοήσεις με τις λιμενικές αρχές, το τμήμα αλλοδαπών, την αστυνομία και άλλες κυβερνητικές υπηρεσίες για να διαπιστωθεί αν ένα πλοίο είναι αξιόπλοο και αν έχουν τηρηθεί κανονικά οι βασικοί κανόνες ασφαλείας, πιστοποίησης, επάνδρωσης και ενδιαίτησης του πληρώματος.
- Διαπραγματεύσεις για λογαριασμό των πληρωμάτων με τους αντιπροσώπους των πλοιοκτητών.

Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι ο ITF είναι κινητήριο μοχλός της εκστρατείας του “γνήσιου δεσμού” (genious link) ανάμεσα στον πραγματικό πλοιοκτήτη και στη σημαία που το πλοίο φέρει- σύμφωνα με τη σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας- έτσι ώστε τα διεθνή πρότυπα να εφαρμόζονται καλύτερα και τα δικαιώματα των ναυτικών να

προστατεύονται αποτελεσματικότερα. Πάνω σε αυτό ο ITF έχει δημιουργήσει μια λίστα από σημαίες ευκαιρίας και θεωρεί ότι όποιο πλοίο υψώνει τη σημαία αυτή πρέπει να “πολεμηθεί” εφόσον δεν υπάρχει γνήσιος δεσμός του πλοιοκτήτη με τη σημαία, εκτός βέβαια αν αποδειχθεί το αντίθετο. (Βλάχος, 2007)

Κυρίαρχο σώμα της ITF είναι το Συνέδριο που συνέρχεται κάθε τέσσερα χρόνια και εκλέγει το 30μελές Διοικητικό Συμβούλιο, τον Πρόεδρο, τους τέσσερις αντιπροέδρους και το Γενικό Γραμματέα. Η ITF χωρίζεται σε οκτώ τομείς, ένας από τους οποίους αφορά τους ναυτικούς. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ναυτικών και οι ενώσεις- μέλη της έχουν εγγεγραμμένους στις τάξεις τους περισσότερους από 600.000 ναυτικούς. (Διακογιάννη, 2014).

2.6. INTERTANKO

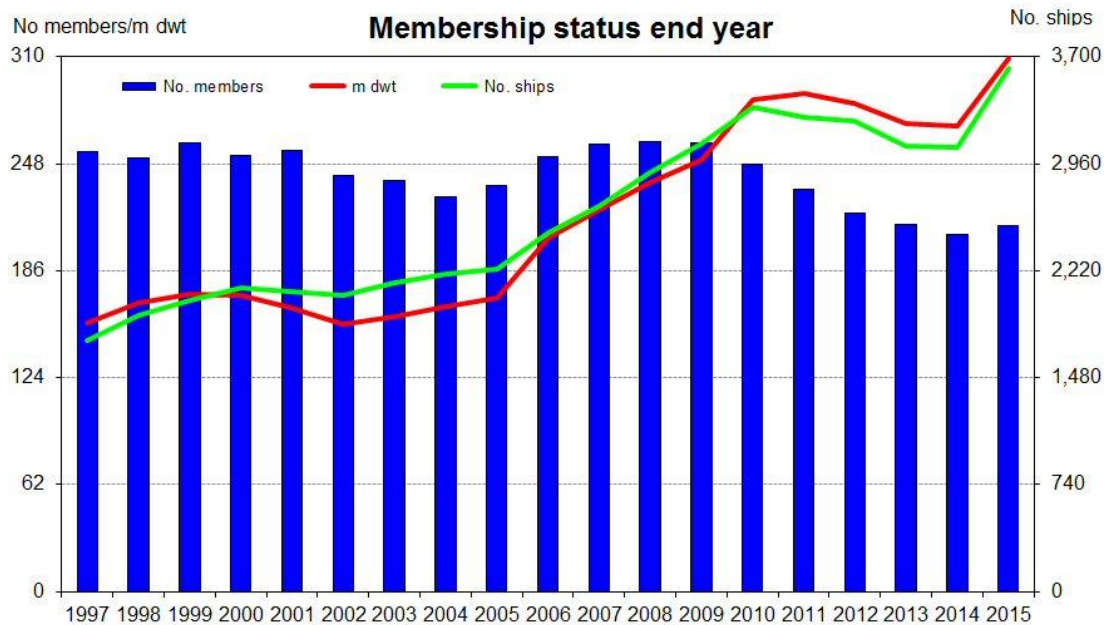


INTERTANKO

Η INTERTANKO δημιουργήθηκε το 1970 με σκοπό την εκπροσώπηση των ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων. Μέλη της μπορούν να γίνουν οι ανεξάρτητοι ιδιοκτήτες δεξαμενοπλοίων και οι φορείς εκμετάλλευσης των πετρελαιοφόρων, των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν χημικά καθώς και των δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν αέρια αρκεί όλα τα παραπάνω να πληρούν τις προδιαγραφές της ένωσης. Μέλη της σε καμία περίπτωση δεν μπορούν να θεωρηθούν εταιρίες που ελέγχονται από κράτη ή από εταιρίες πετρελαίου. Τον Ιανουάριο του 2016 στην Ένωση συμμετείχαν σαν πλήρη μέλη 210 εταιρίες οι οποίες διαχειρίζονταν 3.654 δεξαμενόπλοια συνολικής μεταφορικής ικανότητας 312,7 εκ. τόνων νεκρού βάρους. Συνεργάτες των μελών της INTERTANKO είναι ακόμα 268 εταιρίες και οργανισμοί που σχετίζονται με τον κλάδο των δεξαμενόπλοιων. (<https://www.intertanko.com/About-Us>, 2016).

Ενδεικτικά ακολουθεί σχεδιάγραμμα που δείχνει την εξέλιξη του αριθμού των μελών της ένωσης, του αριθμού των δεξαμενόπλοιων και της συνολικής χωρητικότητάς τους από το έτος του 1997 μέχρι και το 2015.

Σχεδιάγραμμα 2: Αριθμός μελών, χωρητικότητας και πλοίων INTERTANKO 1997-2015.



Πηγή: <https://www.intertanko.com/Membership/>

Η Ένωση είναι μη κερδοσκοπικός οργανισμός που έχει στόχο την εκπροσώπηση των συμφερόντων των μελών της σε παγκόσμιο, περιφερειακό, εθνικό ή τοπικό επίπεδο. Για το σκοπό αυτό συμμετέχει στις διαδικασίες του IMO και άλλων διεθνών οργανισμών. Σαν βασικοί στόχοι της Ένωσης αναφέρονται η ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, οι καθαρές θάλασσες και ο ελεύθερος ανταγωνισμός. Έτσι, μέλος της Ένωσης μπορεί να γίνει κάθε ανεξάρτητη εταιρία που διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα ISM, πλοία ταξινομημένα από νηογνώμονα εγκεκριμένο από τον IACS (International Association of Classification Societies, Ltd.) και ασφαλισμένα σε αλληλοασφαλιστικούς οργανισμούς (P & I Clubs), και επαρκή ασφαλιστική κάλυψη και σχέδιο καταπολέμησης ρύπανσης από πετρέλαιο. (Διακογιάννη, 2014).

Η INTERTANKO μετέχει τακτικά στις συνεδριάσεις του IMO αλλά και της UNCTAD υποστηρίζοντας συγκεκριμένες θέσεις:

- την έλλειψη ευκολιών υποδοχής στα περισσότερα λιμάνια
- την επίσπευση επικύρωσης της σύμβασης MARPOL από τις πετρελαιοεξαγωγικές χώρες και
- την εξασφάλιση ίσου και δίκαιου μεριδίου ευθύνης για αποζημίωση συνεπεία ρύπανσης από πετρέλαιο, ανάμεσα στον ιδιοκτήτη του φορτίου και τον πλοιοκτήτη. (Κιουλέκας, 2013).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC)

3.1. Τι είναι;

Την 23η Φεβρουαρίου 2006, η Γενική Συνδιάσκεψη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), κατά την 94^η ναυτιλιακή σύνοδό της στη Γενεύη Ελβετίας, υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC, 2006), ένα ενιαίο και συνεκτικό όργανο, όσο και πρωτοπόρο για τα δεδομένα του πιο πάνω διεθνούς οργανισμού, το οποίο ενσωματώνει πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα (Συμβάσεις και Συστάσεις) ναυτικής εργασίας, που έχει υιοθετήσει η 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 δυναμικώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, θεωρείται ως αμιγώς παγκοσμιοποιημένος και με κοινά 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, υγείας και ασφάλειας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά.

Στο πλαίσιο αυτό, η MLC, 2006 που έχει χαρακτηριστεί και ως «Χάρτα Δικαιωμάτων των ναυτικών» αποτελεί τον πρώτο διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας και συνιστά τον «τέταρτο πυλώνα» του διεθνούς θεσμικού πλαισίου, συμπληρώνοντας τους άλλους πυλώνες που αποτελούν οι σημαντικότερες Συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), όπως η Διεθνής Σύμβαση «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974» (SOLAS), η Διεθνής Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978» (STCW) και η Διεθνής Σύμβαση «Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973 και το Πρωτόκολλό της του έτους 1978» (MARPOL). (MLC, 2006)

Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

- συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους,
- ενδιαίτησης και τροφοδοσίας,
- ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας,

- ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.

Μνημονεύοντας ότι η υιοθέτηση της MLC, έγινε στο πλαίσιο λειτουργίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία χαρακτηρίζεται από συνεργασία σε τριμερές επίπεδο μεταξύ των κυβερνήσεων, των ενώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτεργατών, εξασφαλίζοντας κατά τον τρόπο αυτό τη μέγιστη δυνατή συναίνεση όλων των συμβαλλομένων μερών, εκφράζεται, μέσω της ίδιας της υιοθέτησης της Σύμβασης, η βούληση και η δέσμευση για ουσιαστική και αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεών της και περιφρούρηση των αρχών που διέπουν την αξιοπρεπή εργασία.

Παράλληλα, η MLC παρέχει στα συμβαλλόμενα μέρη τη δυνατότητα ευελιξίας κατά την εφαρμογή των απαιτήσεών της, λαμβάνοντας υπόψη τα εθνικά δεδομένα. Ιδιαίτερα, η παροχή δυνατότητας εφαρμογής διατάξεών της με συλλογικές συμβάσεις και κατόπιν διαβούλευσης με τους κοινωνικούς εταίρους ενισχύει την ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου στα θέματα ναυτιλίας εντός των κρατών, αναγνωρίζοντας παράλληλα τη σημασία της συμμετοχικής διαδικασίας κατά τη λήψη αποφάσεων και την ανάγκη ρύθμισης έχοντας υπόψη τις εθνικές ιδιαιτερότητες.

Επιπρόσθετα, η Σύμβαση:

- προβλέπει την πιστοποίηση (Maritime Labour Certificate – Declaration of Maritime Labour Compliance) των πλοίων διεθνών πλόων χωρητικότητας άνω των 500 ο.χ., καθώς και των πλοίων ίδιας χωρητικότητας που εκτελούν πλόες μεταξύ λιμένων κράτους άλλου από αυτό της σημαίας τους,
- ενισχύει τους μηχανισμούς επιβολής σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβάνοντας διατάξεις για την ύπαρξη διαδικασιών διαχείρισης αιτημάτων/παραπόνων των ναυτικών και επιθεώρησης των συνθηκών εργασίας επί του πλοίου από τους πλοιάρχους και τους πλοιοκτήτες,
- αποτελεί όργανο ελέγχου των πλοίων στους λιμένες (Port State Control) υπό τον όρο της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», η εφαρμογή του οποίου έχει ως στόχο την εξάλειψη φαινομένων ανταγωνισμού με πεδίο τα ελάχιστα επίπεδα όρων και συνθηκών εργασίας ναυτικών προς όφελος και μιας βιώσιμης ανάπτυξης ποιοτικών θαλασσιών μεταφορών.
- συμβάλλει στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, απομακρύνοντας τη μέσο-μακροπρόθεσμη απειλή για απώλεια τεχνογνωσίας στο ναυτιλιακό τομέα, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. (σχέδιο νόμου «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», 2012).

Σύμφωνα με τον ILO, η MLC 2006 θα τεθεί σε ισχύ “12 μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία έχουν υπάρξει καταχωρημένες κυρώσεις από τουλάχιστον 30 μέλη με ένα συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ακαθάριστη χωρητικότητα των πλοίων 33 τοις εκατό.” Αυτό το απαιτητικό επίπεδο κύρωσης αντικατοπτρίζει τη σημασία που δίνουν οι εκπρόσωποι των ναυτικών, των πλοιοκτητών και των κυβερνήσεων στην ανάγκη να επιτευχθεί μια πραγματική αλλαγή μέσω της σύγκλισης στα πρότυπα της ναυτικής εργασίας. Επιπροσθέτως, απεικονίζει ότι το σύστημα επιβολής και συμμόρφωσης που καθιερώνεται στο πλαίσιο της Σύμβασης χρειάζεται τη διαδεδομένη διεθνή συνεργασία προκειμένου να είναι αποτελεσματικό. (Χρηστίδου, 2013).

Με ανακοίνωσή του στις 20 Αυγούστου 2012, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organisation) επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention 2006) από το 30ο συμβαλλόμενο κράτος -οι Φιλιππίνες ήταν η 30η χώρα που επικύρωσε τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας- και έτσι η απαίτηση για να τεθεί σε ισχύ εκπληρώθηκε (καταχώρηση των πράξεων επικύρωσης από τουλάχιστον 30 κράτη που διαθέτουν το 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας πλοίων εγγεγραμμένων στο νηολόγιό τους). Οι πλοιοκτήτες είχαν προθεσμία 12 μηνών για να εφαρμόσουν τα προβλεπόμενα μέτρα για την επερχόμενη συμμόρφωση και να προβούν στη διαδικασία πιστοποίησης όλων των πλοίων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης. Όπως ακριβώς και έγινε με αποτέλεσμα ακριβώς 12 μήνες μετά, στις 20 Αυγούστου του 2013 η Σύμβαση να τεθεί σε ισχύ. (Διακογιάννη, 2014).

Στις 4 Ιανουαρίου 2013, η κυβέρνηση της Ελλάδας κατέθεσε μαζί με το Διεθνές Γραφείο Εργασίας το έγγραφο επικύρωσης της MLC 2006. Με τον τρόπο αυτό, η Ελλάδα έγινε το 32^ο κράτος μέλος του ILO και το 10^ο κράτος μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης που επικύρωσε αυτή τη Σύμβαση ορόσημο, η οποία καθορίζει τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, δημιουργώντας παράλληλα συνθήκες θεμιτού ανταγωνισμού για τους εφοπλιστές.

Μέχρι σήμερα 81 χώρες έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση καλύπτοντας το 87% της παγκόσμιας ναυτιλίας όσον αφορά την προσφερόμενη χωρητικότητα των πλοίων.

3.2. Στόχος

Αναγνωρίζοντας τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή δραστηριοποίηση των πλοίων, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, καθώς και την ευθεία σχέση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας των υπηρεσιών των θαλασσίων μεταφορών με τη βιώσιμη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, οι απαιτήσεις της MLC αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη «ίσων όρων ανταγωνισμού» (level playing field) διεθνώς. (σχέδιο νόμου «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», 2012).

Για να καταφέρει όμως, η Σύμβαση την επίτευξη του «ίσων όρων ανταγωνισμού» θέτει έναν επιμέρους στόχο που δεν είναι άλλος από την εξάλειψη φαινομένων αθέμιτου ανταγωνισμού, όπως αυτός εκφράζεται από τις πλοιοκτήτριες εταιρείες που επιλέγουν σημαίες ευκαιρίας για τα πλοία τους με σκοπό την υπαγωγή σε συνθήκες λειτουργίας με βάση τα υποβαθμισμένα ναυτιλιακά πρότυπα.

Παράλληλα, η MLC χρησιμοποιεί μια ποικιλία διαφορετικών τρόπων με στόχο να επιτύχει την παγκόσμια, ενιαία και ομοιόμορφη προστασία για όλους τους ναυτικούς. Υπολογίζεται ότι υπάρχουν πάνω από 1,2 εκατομμύρια άνθρωποι που εργάζονται εν πλω παγκοσμίως. Ανάμεσα σε αυτούς τους ανθρώπους μέχρι πρότινος δεν ήταν ξεκάθαρο το ποιος χαρακτηρίζεται ως ναυτικός, καθώς ένα σημαντικό ποσοστό αυτού του πληθυσμού δεν απασχολείται σε θέσεις πλοήγησης ή λειτουργίας του πλοίου. Χαρακτηριστικότερο παράδειγμα είναι οι εργαζόμενοι σε επιβατηγά πλοία. Στόχος της Σύμβασης ήταν και αυτός, να καθοριστεί δηλαδή ως ναυτικός οποιοσδήποτε είναι απασχολημένος ή δεσμευμένος ή εργάζεται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε ένα πλοίο και να καλύπτεται από την υπάρχουσα Σύμβαση. (Μαλτέζος, 2013).

3.3. Δομή – Περιεχόμενο

Η Σύμβαση αποτελείται από τρία διαφορετικά, αλλά διασυνδεδεμένα, μέρη: τα Άρθρα, τους Κανονισμούς και τον Κώδικα:

- Το πρώτο μέρος αποτελείται από τα 16 άρθρα που έρχονται αρχικά να καθορίσουν τις ευρείες αρχές και υποχρεώσεις. Αναλυτικότερα, με τα άρθρα αυτά ρυθμίζονται τα ακόλουθα:

- (α) Γενικές υποχρεώσεις των Μελών,
- (β) Ορισμοί και πεδίο εφαρμογής,
- (γ) Θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές,
- (δ) Εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών,
- (ε) Υποχρεώσεις των κρατών σε σχέση με την εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεών της,
- (στ) Τρόπος εφαρμογής των Κανονισμών και του Μέρους Α και Β του Κώδικα,
- (ζ) Διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών,
- (η) Όροι θέσης της Σύμβασης σε ισχύ,
- (θ) Όροι και διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης,
- (ι) Αποτελέσματα της θέσης της Σύμβασης σε ισχύ,
- (ια) Καθήκοντα του Γενικού Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ως Θεματοφύλακα της Σύμβασης,
- (ιβ) Αρμοδιότητες και τρόπος λειτουργίας της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής,
- (ιγ) Διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης και του Κώδικα αυτής,
- (ιδ) Αυθεντικές γλώσσες του κειμένου της Σύμβασης. (Σταυροπούλου, 2014).

- Στο δεύτερο μέρος υπάρχουν οι κανονισμοί που καθορίζουν τις βασικές απαιτήσεις σχετικά με το ειδικό καθεστώς εργασίας των ναυτικών και πως αυτές οι απαιτήσεις πρέπει να εφαρμόζονται. Οι κανονισμοί ουσιαστικά αντανakλούν τις διατάξεις οι οποίες θα πρέπει να ενσωματωθούν στην εθνική νομοθεσία κάθε κράτους μέλους πριν την επικύρωση της Σύμβασης.
- Τέλος, στο τρίτο μέρος είναι οι διατάξεις του κώδικα που χωρίζονται σε δύο μέρη (Α και Β). Στο Α' τίθενται τα πρότυπα που είναι υποχρεωτικά και στο Β' οι οδηγίες που

είναι προαιρετικές αλλά λειτουργούν υποστηρικτικά για την εφαρμογή του Α' μέρους. Τα πρότυπα αυτά είναι οργανωμένα σε θεματικές ενότητες υπό πέντε τίτλους, με τους οποίους ρυθμίζονται τα ακόλουθα θέματα τα οποία θα παρουσιαστούν όπως ακριβώς ορίζονται στα άρθρα και τους κανονισμούς της MLC 2006:

Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών σε πλοίο

- Ελάχιστο όριο ηλικίας: Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου κανονισμού (Regulation 1.1, MLC 2006) εξασφαλίζεται η προστασία των ανηλίκων καθώς απαγορεύεται η εργασία πάνω στο πλοίο σε άτομα κάτω των 16 ετών. Παράλληλα υπάρχουν και άρθρα που διασφαλίζουν τις συνθήκες εργασίας για ναύτες κάτω των 18 χρονών και πιο συγκεκριμένα απαγορεύουν στη συγκεκριμένη κατηγορία ναυτών την εργασία τις νυχτερινές ώρες καθώς επίσης απαγορεύουν και την ενασχόλησή τους με οποιαδήποτε εργασία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την υγεία και την ασφάλειά τους.
- Ιατρικό πιστοποιητικό: Σύμφωνα με τον κανονισμό 1.2 (MLC 2006) για τη ναυτολόγησή τους σε πλοίο, οι ναυτικοί θα πρέπει να κατέχουν ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ, με το οποίο βεβαιώνεται ότι είναι ικανοί από υγειονομική άποψη να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα. Το ιατρικό πιστοποιητικό εξουσιοδοτούνται να εκδίδουν διπλωματούχοι ιατροί με ειδικότητα γενικής ιατρικής ή ιατρικής της εργασίας ή παθολογίας, που ασκούν νομίμως το επάγγελμά τους. Σκοπός του συγκεκριμένου κανονισμού είναι να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί είναι ικανοί από ιατρικής άποψης να ασκήσουν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα χωρίς τον κίνδυνο: α) να επιδεινωθεί τυχόν ασθένειά τους εξαιτίας της εργασίας στο πλοίο, β) είναι ανίκανοι να επιτελέσουν τα καθήκοντα τους και γ) να αποτελέσουν κίνδυνο για τους άλλους. Επισημαίνεται ότι για τα διεθνή ταξίδια τα πιστοποιητικά θα πρέπει να είναι σε διεθνή γλώσσα (Αγγλικά).
- Εκπαίδευση και προσόντα: Όσον αφορά το θέμα της κατάρτισης και εκπαίδευσης των ναυτικών, τονίζεται στον κανονισμό 1.3 (MLC 2006) ότι κανένας ναυτικός δεν μπορεί να εκτελέσει τα καθήκοντά του πάνω στο πλοίο αν δεν είναι πλήρως καταρτισμένος και πιστοποιημένος ο αρμόδιος. Ως εκ τούτου, οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν ολοκληρώσει την εκπαίδευση που απαιτείται σύμφωνα με την STCW του IMO, όπως επίσης και την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας του προσωπικού στο πλοίο.

- Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας: Ο κανονισμός 1.4 (MLC 2006) αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό και καλά οργανωμένο σύστημα πρόσληψης και τοποθέτησης αυτών. Αυτό σημαίνει ότι τα πρακτορεία επάνδρωσης πληρωμάτων οφείλουν να βρουν απασχόληση χωρίς καμία χρέωση στον ναυτικό. Όλα τα γραφεία στελέχωσης (ιδιωτικά ή δημόσια) πρέπει να υπόκεινται σε ρυθμίσεις και να παρέχουν ένα αποτελεσματικό, επαρκές και αξιόπιστο σύστημα που να προστατεύει και να προάγει τα εργασιακά δικαιώματα. Τα κράτη μέλη πρέπει να διασφαλίσουν ότι οι υπηρεσίες στελέχωσης που λειτουργούν σε αυτά συμμορφώνονται με τα πρότυπα που θέτει η MLC. Επιπλέον οι πλοιοκτήτες πρέπει να χρησιμοποιούν τα πρακτορεία που συμμορφώνονται με αυτές τις ελάχιστες απαιτήσεις. Έτσι στην περίπτωση που προσλαμβάνονται ναυτικοί από πρακτορείο κράτους που δεν έχει κυρώσει τη Σύμβαση, τότε ο πλοιοκτήτης που τους έχει προσλάβει πρέπει να βεβαιωθεί ότι το πρακτορείο πληρεί τα πρότυπα της MLC μέσω ενός εσωτερικού ή εξωτερικού ελέγχου από την Κλάση.

Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης.

- Σύμβαση ναυτολόγησης: Ο κανονισμός 2.1. (MLC 2006) αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι όλοι οι ναυτικοί έχουν μια δίκαιη σύμβαση εργασίας. Όπως απαιτείται από την παρούσα Σύμβαση οι ναυτικοί θα πρέπει να συνάπτουν συμφωνία απασχόλησης που θα τους παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Οι όροι θα πρέπει να αναγράφονται με σαφήνεια και να είναι συνεπείς με τις απαιτήσεις που τίθενται στον κώδικα. Ο ναυτικός πρέπει να έχει τη δυνατότητα να διαβάσει τους όρους της σύμβασης, προτού την υπογράψει και αν επιθυμεί να ζητήσει τη βοήθεια νομικού συμβούλου. Οι συμβάσεις ναυτολόγησης δύνανται να ενσωματώσουν οποιαδήποτε ισχύουσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας (Σ.Σ.Ε.). Ο κανονισμός προβλέπει επίσης στην πρώτη του παράγραφο ότι ο πλοιοκτήτης και ο ναυτικός θα πρέπει να έχουν ο καθένας τους από ένα υπογεγραμμένο γνήσιο αντίγραφο της σύμβασης εργασίας. Όλες οι πληροφορίες σχετικά με τους όρους και τις συνθήκες απασχόλησης των Σ.Σ.Ε. θα πρέπει να είναι ελεύθερα προσβάσιμες σε όλους πάνω στο πλοίο και να είναι διαθέσιμες για επιθεώρηση στο κάθε λιμάνι. Αν η σύμβαση εργασίας ή η Σ.Σ.Ε. δεν είναι στην αγγλική γλώσσα, τότε για πλοία που

δραστηριοποιούνται σε διεθνή ύδατα, πρέπει να υπάρχει μια μεταφρασμένη στην αγγλική γλώσσα. Τέλος όσον αφορά την δυνατότητα για καταγγελία της σύμβασης αορίστου χρόνου στον κανονισμό αναφέρεται ρητά το εξής: “Η ελάχιστη περίοδος γνωστοποίησης που παρέχεται από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες για πρόωρη καταγγελία της σύμβασης αορίστου χρόνου δεν είναι μικρότερη από επτά (07) ημέρες”. (Χρηστίδου, 2013).

- Μισθοί: Με την εφαρμογή του συγκεκριμένου κανονισμού (2.2, MLC 2006), διασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους. Αν κάτι τέτοιο φαντάζει δεδομένο και απλό σε μια πρώτη ανάγνωση τότε θα πρέπει να αναφερθεί ότι είναι η πρώτη φορά που συμπεριλαμβάνεται σε σύμβαση ναυτικής εργασίας αυτή η θεμελιώδης πρόταση αφού μέχρι πρότινος δεν είχε συμπεριληφθεί σε καμία σύμβαση ναυτικής εργασίας. Σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να αμείβονται πλήρως για την εργασία τους σε τακτά χρονικά διαστήματα (μηνιαία), όπως ορίζει η σύμβαση εργασίας τους και να είναι σε θέση να διαβιβάσουν τις αποδοχές τους στις οικογένειές τους ή στους νόμιμους δικαιούχους. Ο μηνιαίος λογαριασμός που δίνεται από τον εργοδότη θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει τα ποσά που έχουν καταβληθεί καθώς και συμπληρωματικές πληρωμές και τη συναλλαγματική ισοτιμία που έχει χρησιμοποιηθεί, στην περίπτωση εκείνη που το νόμισμα είναι διαφορετικό από αυτό που ορίζεται στη σύμβαση απασχόλησης. Ο βασικός μισθός δεν πρέπει να είναι μικρότερος από τον συνιστώμενο κατώτατο μισθό. Βασικός μισθός σημαίνει ότι η πληρωμή βασίζεται στις κανονικές ώρες εργασίας. Όταν υπάρχει υποχρέωση υπερωρίας, θα πρέπει να καλύπτεται από το εθνικό δίκαιο ή την Σ.Σ.Ε. και η αμοιβή θα πρέπει να είναι τουλάχιστον το 1,25 του βασικού ωρομισθίου. Ο πλοίαρχος οφείλει να τηρεί, σε μηνιαία βάση, αρχεία για τις υπερωρίες του ναυτικού τα οποία θα πρέπει να προσυπογράφονται και από τις δύο πλευρές.
- Ώρες εργασίας και ανάπαυσης: Η πρόληψη της κόπωσης των ναυτικών είναι ένα θέμα που αφορά τόσο τον ILO όσο και τον IMO. Η κόπωση, ιδίως στους ναυτικούς με καθήκοντα φύλαξης, είναι άμεσα συνδεδεμένη με την ασφάλεια του πλοίου και την αποφυγή ναυτιλιακών ατυχημάτων. Αυτό το θέμα ρυθμίζεται από τη σύμβαση STCW για το προσωπικό που τηρεί φύλαξη και επικαλύπτεται από τον κανονισμό 2.3. της MLC 2006 σύμφωνα με τον οποίο, κάθε μέλος όταν καθορίζει τα εθνικά πρότυπα για

τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης και τις μέγιστες ώρες εργασίας, θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη του τον κίνδυνο από την κόπωση των ναυτικών, κυρίως αυτών των οποίων τα καθήκοντα σχετίζονται με την ασφαλή διαχείριση του πλοίου. Πιο συγκεκριμένα σύμφωνα με τον κανονισμό αυτό, οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερο από 10 ώρες μέσα στο 24ωρο και λιγότερο από 77 ώρες στη χρονική περίοδο των 7 ημερών. Οι ώρες ανάπαυσης επιτρέπεται να διαιρούνται σε δύο περιόδους: η μία από τις περιόδους θα πρέπει να καλύπτει τουλάχιστον τις 6 ώρες και το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών διαλειμμάτων δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες. Αξίζει να σημειωθεί ότι στη MLC ο Καπετάνιος θεωρείται και αυτός ναυτικός και γι' αυτό οι παραπάνω ρυθμίσεις αφορούν και αυτόν. Οι ώρες ανάπαυσης αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα αντικείμενα επιθεώρησης γι' αυτό οι πλοιοκτήτες δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στα επίπεδα επάνδρωσης και στο μοντέλο εργασίας που υιοθετείται πάνω στο πλοίο. (Χρηστίδου, 2013). Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται και από τον καπετάνιο στο να κρατά αρχείο (ενός μηνός) με τις καθημερινές ώρες ανάπαυσης των ναυτικών το οποίο θα πρέπει να φέρει και τις υπογραφές των ναυτικών. Τέλος σε ευπρόσιτο μέρος στο πλοίο θα πρέπει να αναρτάται πίνακας στον οποίο εμφανίζεται η διευθέτηση του χρόνου εργασίας επί του πλοίου και περιλαμβάνεται για κάθε θέση εργασίας τουλάχιστον το χρονοδιάγραμμα της υπηρεσίας όταν το πλοίο είναι στη θάλασσα και όταν το πλοίο είναι σε λιμένα και το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης όπως καθορίζεται στο παρόν ή σε ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή. (Κανονισμός εφαρμογής της MLC, 2013).

- Δικαίωμα άδειας: Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.4. (MLC, 2006) οι ναυτικοί δικαιούνται άδεια με αποδοχές τουλάχιστον για 2,5 ημέρες ανά μήνα προς όφελος της υγείας του και της ευημερίας τους. Το δικαίωμα άδειας δεν αποτελεί αντικείμενο επιθεώρησης για την έκδοση πιστοποιητικού. Δημόσιες αργίες, απουσία λόγω ασθένειας, τραυματισμού ή μητρότητας, προσωρινή άδεια εξόδου στην ξηρά και αντισταθμιστική άδεια δεν υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας άδειας. Επιπρόσθετα οι ναυτικοί δικαιούνται να λάβουν την ετήσια άδεια τους στην πατρίδα τους ή σε μέρος προτίμησής τους. Ο χρόνος ταξιδιού δεν θα πρέπει να αφαιρείται από την άδεια.
- Παλινοστήση ναυτικών: Όπως αναφέρεται ακριβώς στον κανονισμό 2.5 (MLC 2006):
“ Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται αδαπάνως γι' αυτούς

παλιννόστηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και υπό την επιφύλαξη ευμενέστερων γι' αυτούς οικείων όρων τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή της σύμβασης ναυτολόγησης.” Το δικαίωμα του επαναπατρισμού είναι ένα δικαίωμα το οποίο αποκτά ο ναυτικός αμέσως μετά το πέρας της υπηρεσίας του. Πιο συγκεκριμένα ο επαναπατρισμός απαιτείται στις εξής περιπτώσεις: α) όταν λήγει η σύμβαση και ο ναυτικός βρίσκεται στο εξωτερικό, β) όταν τερματίζεται η σύμβαση, είτε από τον πλοιοκτήτη είτε από τον ναυτικό σε αιτιολογημένες περιπτώσεις και γ) όταν ο ναυτικός αδυνατεί να ασκήσει τα καθήκοντα του ή δεν αναμένεται κάτι τέτοιο υπό περιστάσεις (π.χ. ναυάγιο πλοίου). Σε κάθε περίπτωση ο πλοιοκτήτης οφείλει να παρέχει την οικονομική ασφάλεια ώστε να διασφαλίσει ότι ο επαναπατρισμός θα είναι επιτυχής. Πιο συγκεκριμένα ο πλοιοκτήτης πρέπει να πληρώσει για τα εισιτήρια (αεροπορικά κ.α.), για τη διαμονή και διατροφή του ναυτικού σε όλη τη διάρκεια του ταξιδιού, ιατρική περίθαλψη εφόσον κριθεί απαραίτητο και μεταφορά των προσωπικών αποσκευών του ναυτικού βάρους έως 30 κιλά. (Χρηστίδου, 2013).

- Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου: Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα σε επαρκή αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας λόγω της απώλειας ή βύθισης του πλοίου. Η αποζημίωση πρέπει να καταβληθεί από τον πλοιοκτήτη και για την περίοδο που ο ναυτικός είναι άνεργος και περιορίζεται σε μισθούς 2 μηνών (Χρηστίδου, 2013).
- Επίπεδα επάνδρωσης πλοίου: Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.7 (MLC 2006) κατά τον καθορισμό του πληρώματος (για τον αριθμό και τα προσόντα) θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη όλες οι αρχές που εφαρμόζονται από τα διεθνή ναυτιλιακά όργανα, καθώς και η ανάγκη να αποφεύγονται υπερβολικές ώρες εργασίας και να εξασφαλίζεται επαρκής ανάπαυση. Όπως ορίζεται και από τον κανονισμό εφαρμογής της MLC στο ελληνικό δίκαιο στο άρθρο 11 παράγραφος 2: “ Πλοία που εκτελούν πλόες από μία χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής, και πλοία που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων εκτός Ελλάδος εφοδιάζονται με Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης. Το Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης που εκδίδεται σύμφωνα με τον Κανονισμό V/ 14 παράγραφος 2 του κεφαλαίου V της Δ.Σ. SOLAS καλύπτει τις απαιτήσεις του παρόντος. Για πλοία που

εκτελούν πλώες εσωτερικού, το ναυτολόγιο καλύπτει την απαίτηση περί του παραπάνω εγγράφου”. Αντίστοιχες αναφορές θα πρέπει να υπάρχουν σε όλα τα εθνικά δίκαια των κρατών μελών.

- Σταδιοδρομία, ανάπτυξη ικανοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης ναυτικών: Σύμφωνα με τον κανονισμό 2.8. (MLC 2006) όλοι όσοι ασχολούνται με τη ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν συμφέρον να διασφαλίσουν ότι ο τομέας έχει ένα ικανό εργατικό δυναμικό. Έτσι κάθε κράτος μέλος καλείται μέσω της εθνικής νομοθεσίας να συμβάλει στην ανάπτυξη πολιτικών για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα και την ενθάρρυνση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης ικανοτήτων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς. Σκοπός των πολιτικών αυτών είναι αφενός, να υφίσταται διαθέσιμο, σταθερό και ικανό, εξ απόψεως προσόντων, ναυτεργατικό δυναμικό για την κάλυψη των αναγκών στελέχωσης των πλοίων και αφετέρου, να βοηθήσουν τους ναυτικούς να ενισχύσουν τις ικανότητες, τα προσόντα και τις ευκαιρίες απασχόλησής τους σε κάθε προσφερόμενη θέση εργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές. (Κανονισμός εφαρμογής της MLC, 2013).

Τίτλος 3: Ενδιαίτηση – Ευκολίες αναψυχής – Διατροφή και Εστίαση: Ο τίτλος 3 της MLC καταπιάνεται με τα πιο τεχνικά θέματα που σχετίζονται με τον εξοπλισμό και την κατασκευή του πλοίου. Η Σύμβαση ορίζει μια σειρά ελάχιστων παροχών που θα πρέπει να ισχύσουν σε όσα πλοία νηολογηθούν μετά την υπογραφή της Συνθήκης σε σημαία των κρατών-μελών του ILO που την έχουν επικυρώσει, με σκοπό την προαγωγή της ευημερίας των ναυτικών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Αναλυτικότερα:

- Ενδιαίτηση και δημιουργικές δραστηριότητες: Ο Κανονισμός 3.1 (MLC 2006) ορίζει με σαφήνεια την ακριβή έκταση των υποδοματίων των ναυτικών και η ανάγκη να είναι απομακρυσμένα από τη φασαρία και τις δονήσεις της μηχανής τόσο τα υποδομάτια όσο και οι χώροι αναψυχής και οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις. Επίσης περιγράφονται αναλυτικά οι κατάλληλες συνθήκες που σχετίζονται με το φωτισμό και τη θέρμανση στους παραπάνω χώρους του πλοίου. Επιπρόσθετα, ορίζεται η υποχρεωτική ύπαρξη πλυντηρίων και κατάλληλης τραπεζαρίας, ενώ προτείνεται η ύπαρξη βιβλιοθήκης, χώρων προβολής video/DVD, τηλεπικοινωνιακού δικτύου, χώρων πρόσβασης στο διαδίκτυο, γυμναστηρίου καθώς και χώρων χειροτεχνίας και μουσικής για δημιουργική απασχόληση των ναυτικών στον ελεύθερο χρόνο τους.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση με τα ελάχιστα πρότυπα, στον 3^ο Τίτλο, παράγραφος 18 του Κανονισμού 3.1, ορίζεται ως υπεύθυνος για την αξιοπρεπή στέγαση και τις εγκαταστάσεις αναψυχής ο πλοιοκτήτης. Έτσι, στις συχνές επιθεωρήσεις θα πρέπει να διεξάγονται από τον Πλοίαρχο για να εξασφαλίζεται ότι η στέγαση του ναυτικού είναι καθαρή, αξιοπρεπώς κατοικήσιμη και διατηρητέα σε καλή κατάσταση. Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αυτών θα πρέπει να καταγράφονται και να είναι διαθέσιμα για επανεξέταση. (Χρηστίδου 2013).

- Τροφοδοσία: Όσον αφορά την τροφοδοσία ο Κανονισμός 3.2 (MLC 2006) προβλέπει ότι με μέριμνα του πλοιάρχου παρέχεται δωρεάν στους ναυτικούς επί του πλοίου τροφή και πόσιμο νερό, κατάλληλης ποιότητας, διατροφικής αξίας και ποσότητας, ώστε να καλύπτουν ικανοποιητικά τις απαιτήσεις του πληρώματος του πλοίου. Προβλέπει επίσης ότι όλα αυτά θα πρέπει να ετοιμάζονται από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό τηρώντας πάντοτε τις συνθήκες υγιεινής. Τέλος θα πρέπει να είναι σεβαστές οι οποιοσδήποτε θρησκευτικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες και πρακτικές όλων των μελών του πληρώματος.

Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, Ιατρική Περίθαλψη και Αναψυχή

- Ιατρική περίθαλψη στην ξηρά και επί πλοίου: Όπως ορίζεται στον κανονισμό 4.1. (MLC 2006), κάθε χώρα μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει την πρόσβαση του ναυτικού σε κατάλληλες εγκαταστάσεις παροχής ιατρικής φροντίδας, συμπεριλαμβανομένου και της οδοντιατρικής πάνω στο πλοίο. Επίσης, θα πρέπει να υπάρχει η δυνατότητα επίσκεψης γιατρών σε λιμάνια όπου το πλοίο έχει προγραμματισμένη στάση, όταν αυτό είναι εφικτό. Επιπλέον, σε κάθε πλοίο θα πρέπει να υπάρχει φαρμακευτικό κουτί, ιατρικός εξοπλισμός και ιατρικός οδηγός. Για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 100 άτομα και κάνουν διεθνή ταξίδια μεγάλης διάρκειας είναι απαραίτητη η παρουσία γιατρού πάνω στο πλοίο. Τέλος, για θέματα παροχής ιατρικής βοήθειας προβλέπεται και ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των πλοίων. (Χρηστίδου, 2013).
- Ευθύνη πλοιοκτητών: Όσον αφορά την υπευθυνότητα του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ατυχήματος ή αρρώστιας του ναυτικού κατά τη διάρκεια του ταξιδιού ο κανονισμός 4.2. (MLC 2006) προβλέπει πως ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με κάθε κόστος παροχής ιατροφαρμακευτικής φροντίδας, όπως επίσης και με τις πλήρεις αποδοχές του ναυτικού για όσο διάστημα αυτός θα είναι ανήμπορος για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

- Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων: Για την ασφάλεια και την πρόληψη των ατυχημάτων ο κανονισμός 4.3. (MLC 2006) προβλέπει μια σειρά από οδηγίες σχετικά με τη δομή του πλοίου, την μηχανή, τις υψηλές και χαμηλές θερμοκρασίες, την έκθεση σε θορύβους και δονήσεις, τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης και ό,τι άλλο θα μπορούσε να προκαλέσει ατύχημα. Παράλληλα λαμβάνεται σημαντικά υπόψη και ο παράγοντας της ψυχικής και σωματικής κούρασης των ναυτικών, προκειμένου να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ατυχήματος λόγω κόπωσης.
- Πρόσβαση σε υπηρεσίες αναψυχής στην ξηρά: Στον κανονισμό 4.4. (MLC 2006) προβλέπεται μια σειρά από δραστηριότητες τις οποίες θα πρέπει να εξασφαλίζει ο πλοιοκτήτης στο πλήρωμα προκειμένου αυτό να βρίσκει διέξοδο από την δουλειά και το χώρο εργασίας κάτι που θα βοηθήσει στην καλύτερη ψυχική και σωματική υγεία και ευημερία. Η εξασφάλιση πρόσβασης σε δραστηριότητες στην ξηρά κατά τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι είναι αποτέλεσμα της συνεργασίας μεταξύ των ενώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών σε μια προσπάθεια οι πρώτοι να ικανοποιήσουν τις ψυχαγωγικές και άλλες ανάγκες των δεύτερων.
- Κοινωνική ασφάλιση: Σύμφωνα με τον κανονισμό 4.5 (MLC 2006) κάθε κράτος οφείλει να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς και στα εξαρτώμενα από αυτούς μέλη, πλήρους κοινωνική ασφάλιση. Οι παροχές που θα πρέπει να καλύπτονται είναι οι εξής: ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, επίδομα αρρώστιας, επίδομα ανεργίας, σύνταξη, επίδομα τραυματισμού, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας και επίδομα θανάτου στους επιζώντες. (Χρηστίδου, 2013).

Τίτλος 5: Συμμόρφωση και έλεγχος εφαρμογής.

Ο τίτλος 5 της MLC αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα τμήματα της Σύμβασης καθώς ορίζει νέα δεδομένα ως προς την εφαρμογή και τον έλεγχο όλων των μέτρων που προβλέπουν οι Κανονισμοί. Περιλαμβάνει μηχανισμούς βελτίωσης της επιτήρησης σε όλα τα επίπεδα: πλοίο, επιχείρηση, κράτος σημαίας, κράτος λιμένα, κράτος προέλευσης του εργατικού δυναμικού και σύστημα του ILO για παγκόσμια και ομοιόμορφη συμμόρφωση και επαλήθευση. Προβλέπει επίσης τις ευθύνες τόσο του κράτους σημαίας για την εφαρμογή των κανονισμών του, όσο και τις ευθύνες του κρατικού ελέγχου επιθεώρησης λιμένων για τον έλεγχο εφαρμογής και την επιβολή κυρώσεων σε περίπτωση μη εφαρμογής των κανονισμών. Με τον τίτλο 5 εφαρμόζεται

και η δυνατότητα των ναυτικών για καταγγελίες ως τμήμα της διαδικασίας επιθεώρησης του κρατικού ελέγχου λιμένων.

Η MLC 2006 έχει σαν στόχο να καθιερώσει ένα σύστημα συνεχούς ‘‘ενημερότητας συμμόρφωσης’’ σε κάθε στάδιο, ξεκινώντας από τα εθνικά συστήματα προστασίας και φτάνοντας μέχρι και τα διεθνή συστήματα. Επομένως, επειδή ο τίτλος 5 της νέας Σύμβασης παρουσιάζει ένα ισχυρό καθεστώς επιβολής, το οποίο υποστηρίζεται από ένα σύστημα επιθεώρησης και πιστοποίησης και το οποίο αντιπροσωπεύει τη σημαντικότερη διαφορά μεταξύ της νέας Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας και των προηγούμενων ναυτλιακών συμβάσεων, προτιμάται να αναλυθεί εκτενέστερα στο επόμενο υποκεφάλαιο (βλ. 3.4. ‘‘Εφαρμογή- Έλεγχος’’ στην παρούσα εργασία).

3.4. Εφαρμογή – Έλεγχος

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας στοχεύει να επιτύχει την παγκόσμια προστασία για όλους τους ναυτικούς. Επιδιώκει να πετύχει αυτόν τον στόχο με διάφορους τρόπους. Υπολογίζεται ότι υπάρχουν πάνω από 1,5 εκατομμύριο άνθρωποι που εργάζονται εν πλω παγκοσμίως. Όπως είδαμε και παραπάνω (βλ. κεφ. 1) μέχρι τώρα δεν ήταν σαφές ότι όλοι οι εργαζόμενοι, ιδιαίτερα εκείνοι που εργάζονται στα πλοία αλλά δεν περιλαμβάνονται άμεσα στην πλοήγηση ή λειτουργία του πλοίου, όπως προσωπικό που εργάζεται στα επιβατηγά πλοία, θα θεωρούνταν ναυτικοί. Η νέα Συνθήκη καθορίζει σαφώς έναν ναυτικό ως οποιοδήποτε είναι απασχολημένος ή δεσμευμένος ή εργάζεται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε ένα πλοίο που καλύπτεται από τη Συνθήκη. Εκτός από μερικούς συγκεκριμένους αποκλεισμούς και περιοχές όπου παρέχεται η ευελιξία στις εθνικές αρχές έτσι ώστε να απαλλάξουν κάποια μικρότερα πλοία που δεν λειτουργούν σε διεθνή ταξίδια από κάποιες πτυχές της Σύμβασης, η Σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία (και στους ναυτικούς στα πλοία αυτά) είτε δημόσια είτε ιδιωτικά, ιδιαιτέρως αυτά που συμμετέχουν συνήθως σε εμπορικές δραστηριότητες. Πιο συγκεκριμένα, η Συνθήκη δεν ισχύει για:

- πλοία που λειτουργούν αποκλειστικά σε κλειστά ύδατα ή προφυλαγμένα ύδατα ή περιοχές όπου οι κανονισμοί λιμένων ισχύουν
- πλοία που συμμετέχουν στην αλιεία
- πλοία παραδοσιακής κατασκευής

- πολεμικά πλοία ή βοηθητικά πλοία.

Οι απαιτήσεις της Σύμβασης είναι πολύ λεπτομερείς και καλύπτουν μεγάλο εύρος αντικειμένων. Οι πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων, θα πρέπει να αναπτύξουν και εφαρμόσουν μέτρα τα οποία διασφαλίζουν την επερχόμενη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και ότι τα πλοία θα επιθεωρηθούν και πιστοποιηθούν μέσα στις προθεσμίες διαφορετικά θα αναλάβουν το ρίσκο καθυστερήσεων και κρατήσεων στα λιμάνια. Οι απαιτήσεις της Σύμβασης αφορούν τόσο νεότευκτα όσο και υπάρχοντα πλοία, ενώ βασική διάταξη αφορά κατασκευαστικές απαιτήσεις στην ενδίαιτηση πληρώματος. Με τη Σύμβαση υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν τα θέματα σχετικά με τις συνθήκες και όρους απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους, ενδίαιτησης και τροφοδοσίας, ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας, ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.

Όπως προαναφέρθηκε, η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006), στοχεύει στην καθιέρωση μιας συνεχούς "ενημερότητας συμμόρφωσης" σε κάθε στάδιο, από τα εθνικά συστήματα προστασίας μέχρι το διεθνές σύστημα. Αυτό αρχίζει με τους μεμονωμένους ναυτικούς, οι οποίοι -στο πλαίσιο της Σύμβασης- πρέπει να ενημερωθούν κατάλληλα για τα δικαιώματά τους και για τις διαθέσιμες διορθώσεις σε περίπτωση υποτιθέμενης μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όπως και στη διενέργεια καταγγελιών, στο πλοίο και στην ξηρά, όπως αναγνωρίζεται στη Σύμβαση. Συνεχίζεται με τους πλοιοκτήτες. Εκείνοι που κατέχουν ή λειτουργούν τα πλοία ακαθάριστης χωρητικότητας 500GT και ανωτέρω, που συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια ή ταξίδια μεταξύ ξένων λιμένων, απαιτείται να αναπτύξουν και να πραγματοποιήσουν σχέδια για την εξασφάλιση ότι οι εφαρμόζονται οι εθνικές νομοθεσίες, οι κανονισμοί ή άλλα μέτρα για να συμμορφώνονται πραγματικά με την Σύμβαση. Οι πλοίαρχοι αυτών των πλοίων είναι, έπειτα, αρμόδιοι για την πραγματοποίηση των δηλωμένων σχεδίων των πλοιοκτητών, και για την τήρηση των κατάλληλων αρχείων των απαιτήσεων της Σύμβασης. (Διακογιάννη 2014).

Η εφαρμογή της MLC 2006 έχει αντίκτυπο εκτός από τα πλοία και στα κράτη σημαίας. Το κράτος σημαίας ασκεί αποτελεσματική δικαιοδοσία και έλεγχο επί διοικητικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων των πλοίων και των πληρωμάτων του στην ανοιχτή θάλασσα. Επιβάλλει τους κανονισμούς στα σκάφη που φέρουν τη σημαία του, συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών που αφορούν την επιθεώρηση, την πιστοποίηση και την έκδοση εγγράφων

ασφαλείας και πρόληψης της ρύπανσης. Συγκεκριμένα, πριν επιτρέψουν σε σκάφος να φέρει τη σημαία τους, τα κράτη μέλη ελέγχουν αν το πλοίο συμμορφώνεται με τους διεθνείς κανόνες και κανονισμούς στους τομείς που εμπίπτουν στην αρμοδιότητά τους.

Ειδικότερα για τα πλοία ακαθάριστης χωρητικότητας 500GT και πάνω, που εκτελούν διεθνή δρομολόγια (συμπεριλαμβανομένων των τοπικών ταξιδιών σε άλλη χώρα από πλοίο με σημαία από άλλο κράτος), απαιτείται ένα “Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας” και μια “Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας”. Αυτά τα έγγραφα πρέπει να εκδοθούν από το Κράτος Σημαίας και πρέπει να είναι διαθέσιμα επί του σκάφους για κάθε επιθεώρηση από την οποιαδήποτε κρατική Λιμενική Αρχή. (Χρηστίδου 2013).

Ο Κανονισμός 5.1.3. της Σύμβασης προβλέπει την έκδοση του πιστοποιητικού το οποίο θα διανεμηθεί από το κράτος σημαίας σε ένα πλοίο που φέρει τη σημαία του, μόλις ελέγξει το κράτος (ή μια αναγνωρισμένη οργάνωση που έχει εγκριθεί για να πραγματοποιήσει τις επιθεωρήσεις), ότι οι όροι εργασίας στο πλοίο συμμορφώνονται με τις εθνικές νομοθεσίες και τους κανονισμούς, εφαρμόζοντας τη Σύμβαση. Το πιστοποιητικό θα ισχύει για πέντε έτη υποκειμένα στις περιοδικές επιθεωρήσεις από το κράτος σημαίας. Η δήλωση είναι συνδεδεμένη με το πιστοποιητικό και συνοψίζει τις εθνικές νομοθεσίες ή τους κανονισμούς για την εφαρμογή ενός συμφωνημένου καταλόγου 14 τομέων των θαλάσσιων προτύπων, που καθορίζουν το σχέδιο του πλοιοκτήτη ή του διαχειριστή για την εξασφάλιση ότι οι εθνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή της Σύμβασης θα διατηρηθούν στο σκάφος μεταξύ των επιθεωρήσεων. Οι κατάλογοι των 14 περιοχών που πρέπει να πιστοποιηθούν από το κράτος σημαίας και που μπορούν να επιθεωρηθούν, εάν μια επιθεώρηση λαμβάνει τόπο, σε έναν ξένο λιμένα καθορίζονται επίσης στα παραρτήματα της Σύμβασης. (Διακογιάννη 2014).

Η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών που πρέπει να επιθεωρηθούν και να εγκριθούν από το κράτος σημαίας συγκεντρώνονται στην παρακάτω λίστα 14 περιοχών:

- Ελάχιστη ηλικία
- Ιατρικό πιστοποιητικό
- Προσόντα των ναυτικών
- Συμφωνητικά απασχόλησης ναυτικών
- Χρήση εγκεκριμένων ή πιστοποιημένων υπηρεσιών ναυτολόγησης
- Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης
- Επίπεδα επάνδρωσης πλοίου

- Ενδιαίτηση
- Ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις εν πλω
- Τρόφιμα και εστίαση
- Υγεία, ασφάλεια και πρόληψη ατυχήματος
- Ιατρική μέριμνα εν πλω
- Διαδικασίες καταγγελιών εν πλω
- Καταβολή των αμοιβών.

Με την εφαρμογή της Σύμβασης και πιο συγκεκριμένα με την επιβολή στα πλοία να φέρουν το ‘Ήπιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας’ και τη ‘Διακήρυξη Συμμόρφωσης της Ναυτικής Εργασίας’ αλλάζει και η διαδικασία επιθεώρησης από τις κρατικές λιμενικές αρχές. Οι Εξουσιοδοτημένοι Ανώτεροι Υπάλληλοι του Κράτους λιμένα είναι υποχρεωμένοι να δεχθούν εκ πρώτης όψεως τόσο το Ήπιστοποιητικό όσο και τη Διακήρυξη Συμμόρφωσης ως αποδεικτικά στοιχεία ότι το πλοίο είναι σε συμμόρφωση με τις προβλέψεις της MLC 2006. Η έμφαση στην υπεροχή των εν λόγω εγγράφων είναι ένας τομέας στον οποίο η συνήθης επιθεώρηση της κρατικής λιμενικής αρχής ενδέχεται να διαφέρει, αρχικά τουλάχιστον, από άλλες επιθεωρήσεις ελέγχου από το κράτος λιμένα. Για παράδειγμα, η φυσιολογική περιήγηση στο πλοίο για έλεγχο διαφορετικών περιοχών δεν επιτρέπεται πλέον εφόσον τα έγγραφα είναι σωστά. Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση μέσω της περιήγησης στο πλοίο προβλέπεται είτε σε περίπτωση που δεν παρουσιάζονται τα απαραίτητα έγγραφα είτε σε περίπτωση που υπάρχουν ‘σαφείς ενδείξεις’ ότι τα έγγραφα αυτά περιέχουν ψευδή στοιχεία. (Χρηστίδου 2013).

Στο ίδιο πλαίσιο εντάσσεται και η δυνατότητα που δίνεται πλέον στους ναυτικούς να καταγγείλουν στο λιμάνι ελέγχου οποιαδήποτε παράβαση της MLC 2006 μπορεί να υφίσταται στο πλοίο τη δεδομένη χρονική στιγμή. Η Σύμβαση αρχικά προβλέπει την επίλυση τέτοιων θεμάτων εντός του πλοίου και σε σύντομο χρονικό διάστημα μέσω της δυνατότητας που δίνει στους ναυτικούς να καταγγείλουν την παράβαση στον καπετάνιο. Εφόσον όμως κριθεί από τους ναυτικούς ότι δεν έχει σταματήσει η συγκεκριμένη παράβαση ακόμα και μετά την καταγγελία τους στον καπετάνιο τότε τους παρέχεται η δυνατότητα να απευθυνθούν και στις αρμόδιες εξωτερικές αρχές.

3.5. Ελλείψεις

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας μπορεί να θεωρείται από τους περισσότερους ως ένα από τα σημαντικότερα επιτεύγματα για την δουλειά των ναυτικών γιατί επιλύει πολλά από τα προβλήματα που ταλάνιζαν για δεκαετίες τους ναυτικούς, ωστόσο παρά το γεγονός αυτό υπάρχουν κάποιες ελλείψεις οι οποίες είναι εξίσου σημαντικές και οι οποίες θα μπορούσαν να είναι στη Σύμβαση αυτή.

Η νέα Σύμβαση δεν περιλαμβάνει αναφορές στους βασικούς παράγοντες οι οποίοι μπορούν να συντελέσουν στην κινητοποίηση του ανθρώπινου παράγοντα και οι οποίοι θα ενισχύσουν την ομοιομορφία του ναυτιλιακού κλάδου, ώστε να αποφευχθούν διαφοροποιήσεις και να προσελκύσει με αυτό τον τρόπο πιστοποιημένα πληρώματα, όταν η παρούσα τάση είναι οι πλοιοκτήτες να στρέφονται προς τις ανατολικές χώρες για την εύρεση φτηνού εργατικού δυναμικού. (Χρηστίδου 2013) Οι παράγοντες αυτοί είναι οι εξής:

- Καθορισμός του ελάχιστου μισθού καθώς υπάρχουν σημαντικές μισθολογικές διαφοροποιήσεις από χώρα σε χώρα. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα αυτό που προαναφέρθηκε με την επιλογή πληρωμάτων από χώρες με φθινό εργατικό δυναμικό έναντι των πληρωμάτων από χώρες με ακριβότερο.
- Καθορισμός μέγιστης διάρκειας των συμβολαίων απασχόλησης
- Καθορισμός μέγιστης περιόδου παραμονής στο πλοίο και ελάχιστης περιόδου παραμονής στην ξηρά για να αντιμετωπιστεί ο παράγοντας της κόπωσης των ναυτικών. Οι συνθήκες εργασίας πάνω στο πλοίο δεν είναι ο μόνος παράγοντας που καθορίζει την κούραση των ναυτικών. Εξίσου σημαντικός είναι και ο παράγοντας της ξεκούρασης των ναυτικών στην ξηρά αποφεύγοντας τα πολύ συχνά ταξίδια. Κάτι τέτοιο ωστόσο δεν υπάρχει ούτε καν ως αναφορά στην καινούρια Σύμβαση.
- Ασφαλής επάνδρωση πλοίου με βάση τον τύπο του, το μέγεθός του και τις εμπορικές του δραστηριότητες.
- Καθορισμός ευθυνών και για τις δύο πλευρές (συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής ευθύνης και των πιθανών κυρώσεων). Τονίζεται πως η Σύμβαση αφορά μόνο τα δικαιώματα των ναυτικών και όχι τις ευθύνες τους.
- Σαφής καθορισμός νομικού καθεστώτος δικαιοδοσίας επίλυσης τυχόν διαφορών. (Μπελόκας 2013).

Ως έλλειψη θα μπορούσαμε να χαρακτηρίσουμε και τη μη πρόβλεψη της Συνθήκης οικονομικότερων μέτρων ειδικά για μικρομεσαίες ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Η Σύμβαση εγκρίθηκε σε μια εποχή πλήρους οικονομικής ευημερίας (το έτος 2006). Όταν η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ (το έτος 2013) η οικονομία βρισκόταν σε ύφεση και πολλές εταιρείες δυσκολεύτηκαν να ακολουθήσουν τις επιταγές κατά γράμμα. Η οικονομική δυσπραγία των εταιρειών από το 2008 έως και σήμερα εξαιτίας της παγκόσμιας ύφεσης που είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές και έχει κάνει τις εταιρείες ιδιαίτερα προσεκτικές όσον αφορά τη κεφαλαιακή τους διαχείριση. Η Σύμβαση από την μεριά της απαιτεί δαπάνη σημαντικών ποσών για τη συμμόρφωση με τους νέους κανονισμούς και εκεί εντοπίζεται η δυσκολία προσαρμογής ιδιαίτερα των μικρομεσαίων εταιρειών. Αυτό βέβαια είναι κάτι εντελώς συμπτωματικό και παίρνει τη μορφή ως έλλειψης της σύμβασης μόνο εξαιτίας του κακού συγχρονισμού εφαρμογής της Σύμβασης με την ύφεση στην παγκόσμια οικονομία.

3.6. Τροποποιήσεις

Οι προτεινόμενες τροποποιήσεις συζητήθηκαν διεξοδικά και υιοθετήθηκαν σχεδόν ομόφωνα (1 αποχή) στην ψηφοφορία της 11^{ης} Απριλίου 2014 από τους 400 συμμετέχοντες κατά την πρώτη συνεδρίαση της τριμερούς ειδικής επιτροπής (STC- Special Tripartite Committee) η οποία ιδρύθηκε βάσει της MLC 2006. Κατά την 103^η ετήσια συνάντηση της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας (ILC) τον Ιούνιο του 2014 οι συγκεκριμένες τροποποιήσεις της MLC εγκρίθηκαν και επίσημα. Σκοπός των τροποποιήσεων αυτών είναι να προστατεύσουν τους εγκαταλελειμμένους ναυτικούς και να παρέχουν οικονομική ασφάλεια για αποζημίωση στους ναυτικούς και στις οικογένειές τους σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας ανικανότητας ενός ναυτικού. Αυτά τα διεθνή νομικά μέτρα αποσκοπούν στην βελτίωση συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Ο ILC ενέκρινε τις τροπολογίες όπως αναδιατυπώθηκαν από το STC, και ενημέρωσε τα κράτη μέλη του ILO, στις 18 Ιουλίου 2014. Την ίδια μέρα, μια διετή περίοδος διαβούλευσης άρχισε η οποία και έληξε στις 18 Ιουλίου 2016. Στο πλαίσιο αυτής της περιόδου διαβούλευσης, τα κράτη μέλη που έχουν επικυρώσει την MLC 2006 πριν από την ημερομηνία έγκρισης του Συνεδρίου, είχαν την ευκαιρία να εκφράσουν επίσημα την οποιαδήποτε

διαφωνία τους. Για να μην επικυρώνονταν οι τροποποιήσεις θα έπρεπε να είχαν εκφράσει την διαφωνία τους το 40% των κρατών μελών που εκπροσωπούν το 40% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Έτσι από τη στιγμή που μόλις 2 κράτη μέλη εξέφρασαν επίσημα τη διαφωνία τους οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ στις 18 Ιανουαρίου του 2017 6 μήνες δηλαδή μετά το πέρας της προβλεπόμενης διετούς διαβούλευσης.

Οι τροποποιήσεις που εισήχθησαν αναφέρονταν στον Κώδικα εφαρμογής του κανονισμού 2.5 που σχετίζεται με τον επαναπατρισμό των ναυτικών και στον Κώδικα εφαρμογής του κανονισμού 4.2 για την ευθύνη του πλοιοκτήτη. Αναλυτικότερα:

Για τον Κανονισμό 2.5 σχετικά με τον επαναπατρισμό των ναυτικών εισήχθησαν οι εξής τροποποιήσεις:

- Την ευκολία του ναυτικού να έχει άμεση πρόσβαση στο να ζητήσει βοήθεια, γρήγορα και άμεσα από το φορέα παροχής χρηματοοικονομικής ασφάλειας.
- Φαγητό, διαμονή, ιατροφαρμακευτικά έξοδα, μισθοί (μέχρι 4 μήνες καθυστέρηση) και άλλα έξοδα που συνδέονται με την εγκατάλειψη που πρέπει να περιλαμβάνονται στην κάλυψη της οικονομικής ασφάλειας.
- Μια βελτιωμένη περιγραφή του τι θεωρείται εγκατάλειψη.
- Ένα νέο παράρτημα (Appendix A2-I) το οποίο περιλαμβάνει τη μορφή και το περιεχόμενο του πιστοποιητικού χρηματοοικονομικής ασφάλειας σε σχέση με την εγκατάλειψη που πρέπει να παρέχονται από τον πάροχο της χρηματοοικονομικής ασφάλειας.

Όσον αφορά τον Κανονισμό 4.2 και την ευθύνη του πλοιοκτήτη οι τροποποιήσεις περιγράφονται ως εξής:

- Την υποχρέωση του παρόχου οικονομικής ασφάλειας να δώσει πρόωγη ενημέρωση στο κράτος σημαίας και στους ναυτικούς, εάν η οικονομική ασφάλεια πρόκειται να ακυρωθεί ή να μην ανανεωθεί.
- Την υποχρέωση ότι τα αποδεικτικά στοιχεία της χρηματοοικονομικής ασφάλειας θα πρέπει να είναι αναρτημένα στον χώρο ενδιαίτησης του πληρώματος.
- Η επέκταση της χρηματικής εγγύησης για την κάλυψη συμβατικών απαιτήσεων.
- Η εφαρμογή ενός νέου παραρτήματος (Appendix A4-I) που περιλαμβάνει τη μορφή και το περιεχόμενο του πιστοποιητικού χρηματοοικονομικής ασφάλειας σε σχέση με

τον θάνατο και τη μακροχρόνια αναπηρία. (<http://dromon.com/latest-circulars-2/amendments-to-maritime-labour-convention-mlc-2006>, 2015).

3.7. P&I clubs και MLC

Τα P&I clubs καλύπτουν τη Σύμβαση σε πολύ μεγάλο βαθμό και κυρίως σε θέματα που αφορούν:

- Τον επαναπατρισμό, συμπεριλαμβανομένου του επαναπατρισμού σε περίπτωση αφερεγγυότητας του πλοιοκτήτη (ουσιαστικά εδώ εννοείται η εγκατάλειψη)
- Την αποζημίωση για ασθένεια, τραυματισμό και θάνατο ενός μέλους του πληρώματος.

Ωστόσο μπορεί να υπάρχουν περιπτώσεις που οι εφοπλιστές να μην μπορούν να αποζημιωθούν από το P&I club εξαιτίας της αμυντικής πολιτικής ή του αποκλεισμού (για παράδειγμα αν μια απαίτηση απορρέει από τους κινδύνους του πολέμου) ή επειδή μια αξίωση είναι πέρα από το πεδίο εφαρμογής της ασφάλισης όπως ο επαναπατρισμός που ακολουθείται από την λήξη της σύμβασης εργασίας ή όταν η κάλυψη τερματίζεται). (Martin, 2011).

Με τις τελευταίες τροποποιήσεις που εισήχθησαν στην MLC 2006 έγινε λόγος για την χρηματοοικονομική ασφάλεια και πως κάτι τέτοιο θα μπορούσε να αποδειχθεί εκ μέρους του πλοιοκτήτη. Περίπου 19 κράτη μέλη του ILO αποδέχθηκαν ως απόδειξη της χρηματοοικονομικής ασφάλειας του πλοιοκτήτη ένα πιστοποιητικό που να δηλώνει τη συμμετοχή του σε κάποιο P&I club. Παρά το γεγονός ότι άλλα κράτη μέλη έχουν διατυπώσει διάφορες απόψεις για το τι συνιστά κατάλληλα αποδεικτικά στοιχεία της χρηματοοικονομικής ασφάλειας και παρά και το γεγονός ότι δεν υπάρχει καμία εγγύηση ότι τα κράτη θα λάβουν μια συνεκτική προσέγγιση, είναι ενθαρρυντικό το ότι ο αριθμός των κρατών που έχουν δηλώσει την αποδοχή του Πιστοποιητικού εισόδου για πλοία που είναι εγγεγραμμένα σε ένα διεθνές P&I club αυξάνεται συνεχώς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ

4.1. Port State Control

Το Port State Control (PSC) είναι, σύμφωνα με τον ΙΜΟ, ο έλεγχος των ξένων πλοίων στα εθνικά λιμάνια για να βεβαιωθεί ότι η κατάσταση του πλοίου και του εξοπλισμού του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με τους κανόνες αυτούς. Πολλές από τις πιο σημαντικές τεχνικές συμβάσεις του ΙΜΟ περιέχουν διατάξεις για τα πλοία που πρέπει να ελεγχθούν όταν επισκέπτονται ξένα λιμάνια για να διασφαλιστεί ότι πληρούν τις απαιτήσεις του ΙΜΟ. Οι επιθεωρήσεις αυτές προορίζονταν αρχικά να είναι το εναλλακτικό πλάνο στην εφαρμογή του ελέγχου από τα κράτη σημαίας (Flag State Control), αλλά στην εξέλιξη της αποδείχθηκε ότι μπορεί να είναι εξαιρετικά αποτελεσματική. Αυτό οφείλεται και στο γεγονός ότι όλα τα κράτη σημαίας δεν ενεργούν υπεύθυνα όπως ορίζουν οι διεθνείς κανονισμοί και δεν ελέγχουν όλα τα πλοία τους ή κάνουν ελλιπείς ελέγχους. Ο ΙΜΟ εξέδωσε ψήφισμα για την περιφερειακή συνεργασία στον έλεγχο των πλοίων και των φορτίων προωθώντας τις περιφερειακές συμφωνίες. Έτσι ένα πλοίο που πάει σε ένα λιμάνι μιας περιοχής και περνάει από τον έλεγχο θα μπορεί να ταξιδέψει κανονικά και στις γύρω από το λιμάνι ελέγχου περιοχές εφόσον οι επιθεωρήσεις μπορούν να συντονίζονται πιο στενά για να αποφεύγουν τα πλοία τις πολλαπλές επιθεωρήσεις και άρα να κερδίζουν χρόνο από το ταξίδι τους.

4.1.1. Διεθνές Πλαίσιο

Το 1978 η πρώτη συμφωνία που ονομάστηκε The Hague Memorandum of Understanding εκπονήθηκε από έναν αριθμό ευρωπαϊκών αρχών της ναυτιλίας. Το Μάρτιο του 1978 η καταστροφή του “Amoco Cadiz” στις Βρετανικές ακτές προκάλεσε καταστροφική οικολογική ρύπανση. Αυτό το γεγονός απαίτησε ισχυρότερες πολιτικές δραστηριότητες για την ασφάλεια στη θάλασσα. Ακολούθως στην Ευρώπη υπογράφηκε τον Ιανουάριο του 1982 το Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για το Port State Control από 14 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα και τέθηκε σε ισχύ την 01/07/1982. Οι χώρες αυτές σήμερα είναι 27.

Σήμερα το Port State Control ορίζεται στη SOLAS 74/78, Chapter I, General Provisions, εντός του Reg. 19 με αναφορά στο IMO Resolution A.1052(27). Αυτός ο κανονισμός καθορίζει τη νομική βάση για τη δουλειά των Port State Control Officers.

Με την Κ.Ο. 95/21 ξεκινά η επέμβαση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας στο πεδίο του PSC, η οποία αρχικά αφορά απλώς την ενσωμάτωση αυτούσιων στο κοινοτικό δίκαιο των μέχρι τότε διατάξεων του Paris MOU. Η σημαντικότερη ρύθμιση έρχεται με την Κ.Ο. 2001/106, η οποία τροποποιώντας την 95/21, έθεσε συγκεκριμένους, μετρήσιμους ποσοτικούς στόχους στα κράτη-μέλη και το κυριότερο περιόρισε για πρώτη φορά το προηγούμενο καθεστώς πλήρους διακριτικής ευχέρειας επιλογής των πλοίων, εισάγοντας “υποχρεωτικές επιθεωρήσεις” και άλλους δεσμευτικούς κανόνες.

Σκοπός όλων των παραπάνω και κυρίως του Paris MOU (το οποίο θα δούμε αναλυτικότερα και παρακάτω) είναι, ο έλεγχος των πλοίων με υποβαθμισμένα επίπεδα ασφαλείας μέσω ενός εναρμονισμένου συστήματος ελέγχου του κράτους λιμένα (PSC) ώστε να περιοριστεί η λειτουργία τους μεταξύ των κοινοτικών λιμένων. Τα πλοία που φέρουν Σημαίες κρατών που δεν έχουν επικυρώσει τις Διεθνείς Συμβάσεις αντιμετωπίζονται με την αρχή της “μη ευνοϊκότερη μεταχείρισης”.

Από τις παραπάνω διατάξεις εξαιρούνται από το πεδίο εφαρμογής τα αλιευτικά σκάφη, τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά πλοία, τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής, τα σκάφη που ανήκουν σε δημόσιες αρχές και χρησιμοποιούνται για μη εμπορικούς σκοπούς καθώς και τα σκάφη αναψυχής που δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικούς σκοπούς. (Χαραλάμπους, 2014).

4.1.2 Ο ρόλος των λιμενικών αρχών

Τα παράκτια κράτη ασκούν ορισμένα συγκεκριμένα δικαιώματα στα σκάφη μέσα στην αποκλειστική οικονομική ζώνη των 200 ναυτικών μιλίων τους, ειδικά για την αλιεία και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης. Μέσα σε αυτή την περιοχή, τα παράκτια κράτη έχουν τα κυρίαρχα δικαιώματα με σκοπό την εξερεύνηση και εκμετάλλευση, τη συντήρηση και τη διαχείριση των πόρων διαβίωσης και μη διαβίωσης της θάλασσας και του βυθού.

Όταν ένα σκάφος είναι μέσα στην αρμοδιότητα ενός άλλου κράτους, η αρμοδιότητα του κράτους σημαίας είναι ταυτόχρονη με αυτή των παράκτιων ή λιμενικών αρχών. Σύμφωνα

με το σύνηθες διεθνές θαλάσσιο δίκαιο, καθώς επίσης και με τη Συνθήκη Ηνωμένων Εθνών σχετικά με το νόμο της θάλασσας, 1982 (UNCLOS), ένα κράτος έχει το δικαίωμα να ασκήσει κάποιο βαθμό ελέγχου σε πλοία ξένων σημαίων που βρίσκονται μέσα στην αρμοδιότητά του. Εντούτοις, σύμφωνα με το UNCLOS τα παράκτια κράτη εξουσιοδοτούνται μόνο για να επέμβουν στη λειτουργία ενός σκάφους όπου έχει, ή είναι πιθανό να έχει, επίδραση στην προστασία και τη συντήρηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Οποιαδήποτε τέτοια επέμβαση πρόκειται να διευθυνθεί με τον οφειλόμενο σεβασμό στα δικαιώματα και τα καθήκοντα άλλων κρατών.

Εκτός από την εδαφική αρμοδιότητα, ο IMO και οι συμβάσεις του ILO παρέχουν στα κράτη τη δυνατότητα να διευθύνουν οι ίδιοι τις επιθεωρήσεις (Port State Control) των ξένων σκαφών μέσα στους λιμένες τους. Η αρχική ευθύνη για το νόμο και τη τάξη, την επί του σκάφους πειθαρχία, την κατάλληλη ναυσιπλοΐα και τη ναυτική τέχνη, την ασφάλεια των σκαφών και των προσώπων εν πλω και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης εναπόκειται στο κράτος σημαίας στο νηολόγιο του οποίου το σκάφος είναι καταχωρημένο. Η ευθύνη για το ότι ένα σκάφος είναι εξοπλισμένο, λειτουργημένο, διατηρημένο και επανδρωμένο σύμφωνα με τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει επίσης στο κράτος σημαίας.

Παγκοσμίως αναγνωρίζεται ότι τα ξένα εμπορικά σκάφη υπόκεινται στην αρμοδιότητα παράκτιου κράτους όταν είναι στα εσωτερικά του ύδατα. Τα κράτη έχουν χρησιμοποιήσει δύο επιχειρήματα για να δικαιολογήσουν την άσκηση του Port State Control:

- Το δικαίωμα της αυτοπροστασίας για τους πολίτες του και το περιβάλλον ενάντια στους κινδύνους που παρουσιάζονται με τα κάτω του μετρίου σκάφη.
- Διεθνής επιβολή των συμβάσεων που εξετάζουν την ασφάλεια εν πλω, με την παρεμπόδιση των αναξιόπλων σκαφών από την πλεύση τους στη θάλασσα.

Παρά την αιτιολόγηση αυτή, ο UNCLOS έχει προσπαθήσει να περιορίσει την έκταση του Port State Control προς τα ξένα σκάφη και να καθορίσει μερικές πολύ ακριβείς διαδικασίες. Οι δυνάμεις που χορηγούνται στις λιμενικές αρχές κάτω από τον UNCLOS περιορίζονται στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και σε μη γενικούς κανονισμούς για την ασφάλεια, οι οποίοι βρίσκονται σε μεμονωμένες συμβάσεις του IMO και του ILO αντίστοιχα. Αρχικά το Port State Control περιορίστηκε κυρίως στο να εξασφαλίσει συμμόρφωση με τις τεχνικές πτυχές των συμβάσεων του IMO. Εντούτοις οι αλλαγές που επέφερε η σύμβαση του SOLAS 74, καθιστούν πιθανό για ανώτερους υπαλλήλους του Port State Control να ελέγξουν τις

λειτουργικές απαιτήσεις “όταν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι ο καπετάνιος ή το πλήρωμα δεν εξοικειώνονται με τις ουσιαστικές διαδικασίες καταστρώματος σχετικά με την ασφάλεια του σκάφους”.

Οι επιθεωρήσεις στα πλαίσια του Port State Control διευθύνονται για να εξασφαλίσουν ότι τα ξένα σκάφη είναι πλοία που δεν θέτουν κίνδυνο ρύπανσης, παρέχουν ένα υγιές και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον και συμμορφώνονται με τη σχετική διεθνή Συνθήκη. Στις περισσότερες Συμβάσεις υπάρχει μια προειδοποίηση ότι η επιθεώρηση δεν πρέπει να καθυστερήσει αδικαιολόγητα το σκάφος. Επιπλέον, τα σκάφη που επιλέγονται για τις επιθεωρήσεις δεν πρέπει να επιλεγούν κατά τρόπο μεροληπτικό αλλά η επιλογή πρέπει να είναι ομοιόμορφη.

Οι λιμενικές αρχές εφαρμόζουν συμβάσεις που έχουν τεθεί σε ισχύ και που έχουν εφαρμοστεί, όχι μόνο στα σκάφη της χώρας τους αλλά και στα σκάφη που φέρουν τη σημαία κρατών που δεν έχουν επικυρώσει μία σύμβαση αφού πλέον δεν θα υπάρχει η ευνοϊκή αντιμετώπιση. Ένα κράτος μπορεί επίσης να θεσπίσει εσωτερικούς νόμους και να επιβάλει πρόσθετους εθνικούς κανόνες και κανονισμούς σχετικά με τα ξένα σκάφη που εισέρχονται στα ύδατά του. Οι Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής για παράδειγμα έχουν θεσπίσει το νόμο ρύπανσης του πετρελαίου 1990. (Γουλανδρής, 2012)

4.1.3. Περιφερειακές Συμφωνίες (Μνημόνια) Κρατικού Ελέγχου Λιμένων

Μια ασυντόνιστη προσπάθεια επιθεωρήσεων PSC μέσα σε μια περιοχή μπορεί να οδηγήσει στην επανάληψη του φαινομένου να πλέουν στις θάλασσες πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές. Εάν οι επιθεωρητές του PSC δεν έχουν καμία προγενέστερη γνώση των προηγούμενων επιθεωρήσεων, δεν μπορούν να ακολουθήσουν στη διόρθωση των ανεπαρκειών ή των συνήθων παραβατών στόχων. Επίσης πλοία που δεν τηρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές θα επισκέπτονται λιμάνια όπου υπάρχουν λιγότερο αυστηρές επιθεωρήσεις των PSC. Αυτό μπορεί να παρακωλύσει την οικονομική κατάσταση των λιμένων που πραγματοποιούν τις κατάλληλες επιθεωρήσεις.

Για να αποφευχθούν τα παραπάνω έχουν δημιουργηθεί διάφορες περιφερειακές συμφωνίες. Οι σημαντικότερες λειτουργίες μέσα σε αυτές τις περιφερειακές συμφωνίες είναι ο σχηματισμός μιας γραμματείας και η καθιέρωση των κεντρικών βάσεων δεδομένων έτσι ώστε οι εθνικές λειτουργίες ελέγχου PSC να μπορούν να εκθέσουν τις πληροφορίες και όλα τα μέλη

μπορούν να έχουν πρόσβαση στη βάση δεδομένων και να εξετάσουν την ιστορία των PSC ενός σκάφους. Αυτό επιτρέπει στα μέλη να ανταλλάξουν τις πληροφορίες τους για τα σκάφη, τα αρχεία τους και τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται. (Διακογιάννη, 2014).

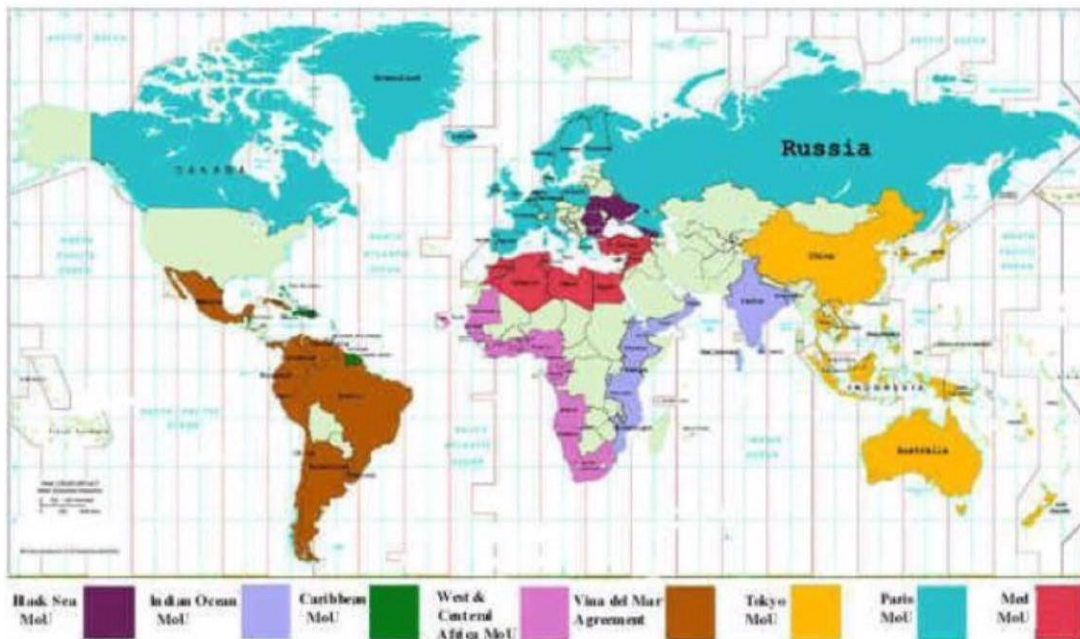
Με τη χρήση των παραπάνω πληροφοριών εξασφαλίζεται ο έλεγχος όσο το δυνατόν περισσότερων πλοίων αφού αποφεύγεται ο συνεχής έλεγχος στα ίδια πλοία κατά μήκος της περιφέρειας που καλύπτεται από το εκάστοτε Μνημόνιο. Το συγκεκριμένο πλεονέκτημα που παρέχουν οι περιφερειακές συμφωνίες εξασφαλίζει ταυτόχρονα και τη μη καθυστέρηση των πλοίων από πιθανούς συνεχείς ελέγχους αφού μέσω των πληροφοριών που ανταλλάσσουν τα κράτη αποφεύγεται η επιθεώρηση σε πλοία που έχουν επιθεωρηθεί τουλάχιστον μέχρι και 6 μήνες πριν. Σε περίπτωση βέβαια που υπάρχουν σαφείς λόγοι τότε μπορεί να γίνει επανάληψη της επιθεώρησης του ίδιου πλοίου ακόμα και μέσα σε αυτό το διάστημα των 6 μηνών. Ένας άλλος λόγος που αποδεικνύει τη χρησιμότητα των συγκεκριμένων συμφωνιών είναι να εξασφαλιστεί ότι τα προσδιορισμένα κάτω του μετρίου σκάφη ελέγχονται αποτελεσματικά, ειδικά αυτά που τους έχει επιτραπεί να πλεύσουν με ορισμένα δευτερεύοντα ελαττώματα με την προϋπόθεση ότι αυτά θα αποκατασταθούν στο επόμενο λιμάνι.

Η πρώτη περιφερειακή συμφωνία που υπογράφηκε παγκοσμίως ήταν το Πρωτόκολλο του Παρισιού (Paris MoU) το οποίο τέθηκε σε λειτουργία την 1^η Ιουλίου 1982 και το οποίο θα δούμε πιο αναλυτικά παρακάτω. Δέκα χρόνια αργότερα ακολούθησε στην Άπω Ανατολή και η υπογραφή του πρωτοκόλλου γνωστού και ως Ειρηνικό-Ασιατικό Πρωτόκολλο Σύμβασης ή Tokyo MoU το οποίο θα δούμε και αυτό λίγο αναλυτικότερα στη συνέχεια. Σχεδόν την ίδια χρονική περίοδο ακολούθησαν τα Πρωτόκολλα Σύμβασης του Ινδικού Ωκεανού (Indian Ocean MOU), και της Λατινοαμερικάνικης Συμφωνίας όπου κράτη της Νοτίου Αμερικής μαζί με την Κούβα και το Μεξικό δημιούργησαν την Viva Del Mar Agreement. Τα επόμενα χρόνια ακολούθησαν και άλλα αντίστοιχα Πρωτόκολλα όπως το Πρωτόκολλο Σύμβασης της Μεσογείου (Mediterranean MOU), το Δυτικό και Κεντρικό Αφρικανικό Πρωτόκολλο Σύμβασης (Abuja MOU), το Πρωτόκολλο Σύμβασης της Μαύρης Θάλασσας (Black Sea MoU), το Πρωτόκολλο Σύμβασης της Καραϊβικής (Caribbean MoU) και το Πρωτόκολλο Σύμβασης που καλύπτει την αραβική περιοχή του Περσικού Κόλπου (Riyadh MOU). (www.imo.gr)

Παρακάτω ακολουθεί και χάρτης που αποτυπώνει τις αντίστοιχες περιφερειακές συμφωνίες ανά τον κόσμο:

Χάρτης 1: Οι περιφερειακές συμφωνίες (Μνημόνια) ανά τον κόσμο.

Σχήμα 5 - Οι περιφερειακές συμφωνίες ανά τον κόσμο



Πηγή: www.tokyo-mou.org

Ας δούμε τώρα αναλυτικότερα το Paris MoU και το Tokyo MoU από τις ετήσιες αναφορές των οποίων θα πάρουμε τα στοιχεία και θα παρουσιάσουμε ποια κεφάλαια της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 παραβιάζονται περισσότερο.

PARIS MOU

Το 1978, πολλές ευρωπαϊκές χώρες συμφώνησαν στη Χάγη για ένα μνημόνιο που συμφωνήθηκε να ελέγχει αν οι συνθήκες εργασίας στα πλοία ήταν σύμφωνα με τους κανόνες της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας (ILO Convention). Μετά τη βύθιση του πλοίου Amoco Cadiz εκείνο το έτος, αποφασίστηκε επίσης ο έλεγχος της ασφάλειας και της ρύπανσης. Για το σκοπό αυτό, το 1982 συμφωνήθηκε το Μνημόνιο των Παρισίων (Paris Memorandum Of Understanding – Paris MOU), και έτσι ιδρύθηκε το Paris MOU, το οποίο απαρτίζεται σήμερα

από 26 ευρωπαϊκές χώρες και τον Καναδά. Στην ουσία, αυτό ήταν μια αντίδραση της αποτυχίας των κρατών σημαίας - ειδικά των σημαιών ευκαιρίας που έχουν αναθέσει το έργο τους στους νηογνώμονες - να συμμορφωθούν με τα καθήκοντα των επιθεωρήσεών τους. (Μπράτη, 2014).

Το μνημόνιο κάλυπτε:

- Την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα
- Την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος
- Τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας πάνω στα πλοία

Ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στο Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης του Μνημονίου Συνεννόησης των Παρισίων το οποίο, είναι ένα πρόσφατα εφαρμοσμένο σύστημα (ισχύει από 1ης Ιανουαρίου 2011), που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση του προφίλ κινδύνου ενός πλοίου, και ως εκ τούτου καθορίζει τη συχνότητα των επιθεωρήσεων. Τα σκάφη κατηγοριοποιούνται σε τρεις κατηγορίες κινδύνου (χαμηλή, μεσαία και υψηλή), οι οποίες καθορίζονται από διάφορους παράγοντες, όπως τα αποτελέσματα της προηγούμενης επιθεώρησης, ο αριθμός των κρατήσεων, οι επιδόσεις της εταιρείας, οι επιδόσεις του κράτους σημαίας και οι επιδόσεις των νηογνομόνων. Δωρεάν μετρητές είναι διαθέσιμοι στο διαδίκτυο για να βοηθήσουν τους managers να αξιολογήσουν την απόδοση της εταιρείας και των πλοίων τους (Sage-Fuller, 2013).

Η επιθεώρηση αποτελεί το κυριότερο μέσο ελέγχου του κράτους λιμένος. Κατά την επιθεώρηση το ελεγχόμενο πλοίο θα ελέγχεται από επιθεωρητή του Κρατικού Ελέγχου Λιμένων για τη σωστή τήρηση των πιστοποιητικών και των απαραίτητων εγγράφων που ορίζει το Μνημόνιο των Παρισίων. Στην συνέχεια, ακολουθεί η διαπίστωση από τον επιθεωρητή της καταλληλότητας του πλοίου και της συμμόρφωσής του με τις διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς. Τα έγγραφα που καλείται να εξετάσει ο επιθεωρητής είναι τα εξής: Έγγραφο Εθνικότητας του πλοίου, το Διεθνές Πιστοποιητικό Χωρητικότητας, τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code), τα πιστοποιητικά βάσει του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλείας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων (ISPS Code), τυχόν αναφορές από προηγούμενους ελέγχους, πιστοποιητικά σχετικά με την αντοχή του κύτους, τα μηχανήματα και το προσωπικό του πλοίου, σειρά εμπορικών πιστοποιητικών ανάλογα με το εκάστοτε φορτίο, καθώς και πιστοποιητικά περί μη ρυπάνσεως.

Σε περίπτωση που ο επιθεωρητής έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει πως το πλοίο δεν έχει συμμορφωθεί με τις απαραίτητες προδιαγραφές, λόγω της κατάστασης του πλοίου, ή του πληρώματος ή σε περίπτωση που λείπουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά, έχουν οριστεί από το Μνημόνιο διαδικασίες για μια λεπτομερή επιθεώρηση (detailed inspection). Βάσει Μνημονίου, τέτοιοι βάσιμοι λόγοι μπορεί να είναι οι ανακριβείς δηλώσεις σε πιστοποιητικά ή η ελλιπής τήρηση των αρχείων (τυχόν ενδείξεις ότι τα μέλη του πληρώματος δεν είναι σε θέση να επικοινωνούν αποτελεσματικά μεταξύ τους ή με τα υπόλοιπα πρόσωπα πάνω στο πλοίο ή ότι το ίδιο το πλοίο δεν είναι σε θέση να επικοινωνεί με τις αρχές στη στεριά σε κάποια κοινή γλώσσα), ενδείξεις ότι η διαχείριση του φορτίου δεν γίνεται με ασφάλεια ή σύμφωνα με τις προδιαγραφές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (η απουσία βασικών ειδών εξοπλισμού, τον οποίον προβλέπουν οι διεθνείς συνθήκες) ενδείξεις ότι υπάρχουν σοβαρά ελαττώματα ή αλλοιώσεις στο κύτος του πλοίου, τα οποία να θέτουν σε κίνδυνο τη δομική ακεραιότητα και στεγανότητα του πλοίου, ειδικά σε περίπτωση κακοκαιρίας.

Το Μνημόνιο προβλέπει, επίσης, τη διεξαγωγή εκτεταμένης επιθεώρησης (expanded inspection) για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων, όπως τα πετρελαιοφόρα με ηλικία πάνω από 15 έτη και ολικής χωρητικότητας άνω των 3.000 κόρων, τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου ηλικίας άνω των 12 ετών, επιβατηγά πλοία ηλικίας άνω των 15 ετών και ταχύπλοα επιβατηγά πλοία με τακτικές συγκοινωνίες, καθώς και δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου και χημικών ηλικίας άνω των 10 ετών. Ειδικές διαδικασίες και προδιαγραφές προβλέπονται από το Μνημόνιο για την εκτεταμένη επιθεώρηση για κάθε μία από τις παραπάνω κατηγορίες πλοίων. Επίσης, χρησιμοποιούνται συστήματα επικοινωνίας και ανταλλαγής πληροφοριών, όπως ορίζει το Μνημόνιο, και ειδικά το σύστημα SIRENAC, για την γνωστοποίηση της διεξαγωγής επιθεωρήσεων στις αρχές (Birnie, Boyle, & Redgwell, 2009).

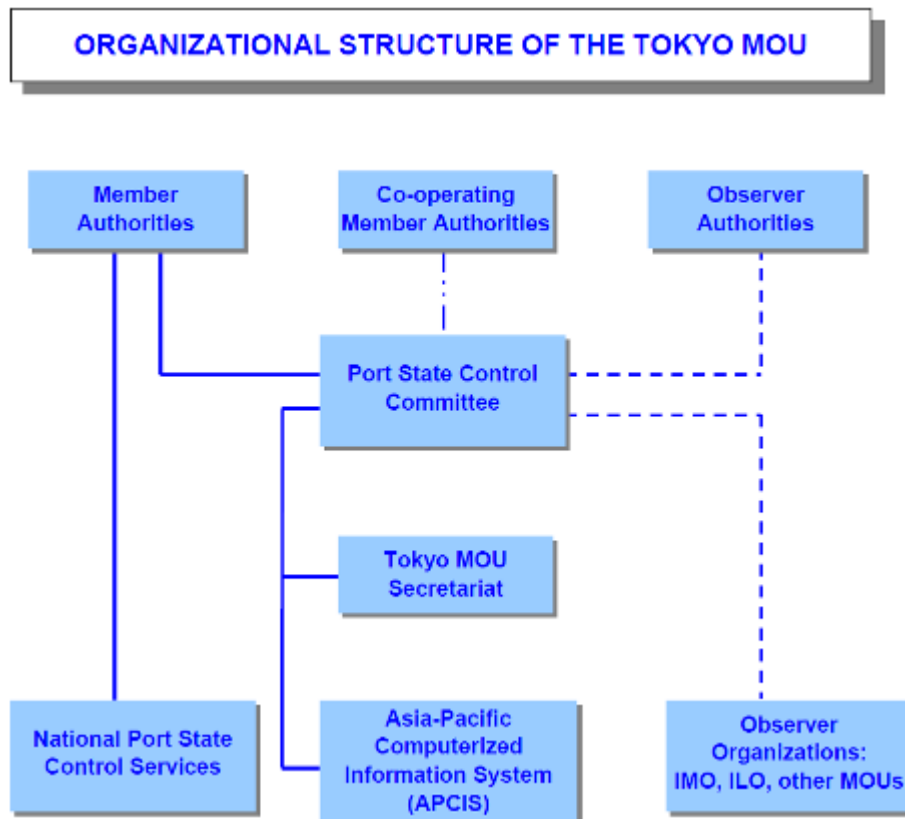
TOKYO MOU

Το Tokyo MOU αφορά στην περιοχή Ασίας - Ειρηνικού και ολοκληρώθηκε το Δεκέμβριο του 1993 στη τελική προπαρασκευαστική σύνοδο του Τόκιο. Τέθηκε σε εφαρμογή την 1η Απριλίου 1994. Για τους σκοπούς του μνημονίου, ιδρύθηκε μια Επιτροπή Ελέγχου του Λιμενικού κράτους (PSC Committee) η οποία αποτελείται από εκπροσώπους καθενός από τις Αρχές των μελών - κρατών του μνημονίου αυτού. Ένας εκπρόσωπος από κάθε μία από τις

συνεργαζόμενες Αρχές των μελών – κρατών και οι Παρατηρητές θα κληθούν να συμμετάσχουν χωρίς δικαίωμα ψήφου στις εργασίες της επιτροπής.

Το Tokyo MOU αποτελείται από 20 κράτη-μέλη (Αυστραλία, Καναδάς, Χιλή, Κίνα, Φίτζι, Χονγκ Κονγκ (Κίνα), Ινδονησία, Ιαπωνία, Δημοκρατία της Κορέας, Μαλαισία, Νησιά Μάρσαλ, Νέα Ζηλανδία, Παπούα Νέα Γουινέα, Περού, οι Φιλιππίνες, η Ρωσική Ομοσπονδία, Σιγκαπούρη, Ταϊλάνδη, Βανουάτου και το Βιετνάμ), από ένα κράτος μέλος που συνεργάζεται (co-operating member authority) το οποίο κράτος είναι αυτό του Παναμά, από 5 αρχές παρατήρησης και από 7 οργανισμούς παρατήρησης. Ενδεικτικά ακολουθεί το σχεδιάγραμμα της οργανωτικής δομής του Tokyo MOU:

Σχεδιάγραμμα 3: Η οργανωτική δομή του Tokyo MOU.



Πηγή: www.tokyo-mou.org

Στη 01 Ιανουαρίου 2014 εφαρμόστηκε το Νέο Καθεστώς Επιθεώρησης του προαναφερόμενου μνημονίου όπου τα πλοία αξιολογούνται με βάση τον βαθμό

επικινδυνότητας (χαμηλό, μεσαίο και υψηλό ρίσκο) και την επίδοση της σημαίας που φέρνουν. Σκοπός του είναι η προώθηση της αποτελεσματικής εφαρμογής και η καθολική και η ομοιόμορφη εφαρμογή των σχετικών διατάξεων των IMO / ΔΟΕ σε πλοία που δραστηριοποιούνται στην περιοχή.

Οι στόχοι του ΜΣ του Τόκιο είναι οι εξής (Sage-Fuller, 2013):

- Ανάπτυξη και διατήρηση αποτελεσματικού και αποδοτικού συστήματος Κρατικού Ελέγχου Λιμένων στην περιοχή.
- Η ενίσχυση της θέσης και των επιδόσεων του MOU.
- Η προώθηση κοινών πρωτοβουλιών και η συνεργασία με άλλα περιφερειακά καθεστώτα Κρατικού Ελέγχου Λιμένων.
- Η βελτίωση της διαφάνειας, της επικοινωνίας και των σχέσεων με τη βιομηχανία.

4.1.4. Επιλογή των πλοίων για επιθεώρηση

Κάθε μέρα, ένας αριθμός πλοίων επιλέγεται για επιθεώρηση από τις λιμενικές αρχές των κρατών της περιφέρειας. Οι λιμενικές αρχές αναγνωρίζουν ότι η επιθεώρηση όλων των ξένων πλοίων που επισκέπτονται τα λιμάνια τους, θα ήταν και οικονομικά ασύμφορη, αλλά και αδικαιολόγητη, μιας και δεν είναι όλα τα πλοία σε κατάσταση κάτω του μέσου όρου. Οι λιμενικές αρχές, προκειμένου να είναι σε θέση να προσδιορίσουν τα κατάλληλα προς επιθεώρηση πλοία, συνεργάζονται μεταξύ τους και χρησιμοποιούν βάσεις δεδομένων όπως είναι η SIRENAC και η APCIS διοικούμενες από το Paris και το Tokyo MOU αντίστοιχα. Αυτές τους παρέχουν διάφορα στοιχεία, όπως είναι οι λίστες άφιξης στα λιμάνια, προγράμματα ναυσιπλοΐας, εκθέσεις για τη θέση των πλοίων, εκθέσεις προηγούμενων επιθεωρήσεων καθώς και δεδομένα με τα ειδικά χαρακτηριστικά των πλοίων. Υπάρχουν επίσης και διεθνείς βάσεις δεδομένων οι οποίες παρέχουν στοιχεία όχι μόνο για επιθεωρήσεις που έλαβαν χώρα σε κάποια συγκεκριμένη περιοχή που καλύπτει το Μνημόνιο, αλλά και από όλο τον κόσμο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και διάφορες άλλες θαλάσσιες υπηρεσίες στις Γαλλία, Ιαπωνία, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Αγγλία και ΗΠΑ, καθιέρωσαν το 2000 το EQUASIS. Η επιλογή των πλοίων για επιθεώρηση, βασισμένη αποκλειστικά στους αριθμούς δεν δύναται να διαχωρίσει τα πλοία που είναι σε καλή κατάσταση από αυτά που δεν είναι. Οι λιμενικές αρχές έχουν αρχίσει να σκέπτονται σοβαρά το ενδεχόμενο δημιουργίας μια κλίμακας

βαθμολόγησης των πλοίων σύμφωνα με το ιστορικό των επιθεωρήσεών τους. Ως εκ τούτου, τα πλοία με υψηλή βαθμολογία θα έχουν λιγότερες πιθανότητες να επιθεωρηθούν συγκριτικά με αυτά τα πλοία με χαμηλή βαθμολογία. Το συμφωνηθέν ποσοστό επιθεώρησης για την κάθε περιοχή θα επιτευχθεί πιο εύκολα και οι επιθεωρήσεις θα είναι πιο αποτελεσματικές.

Στην περίπτωση που ένα πλοίο έχει επιθεωρηθεί κατά τη διάρκεια των προηγούμενων έξι μηνών σε κάποια από τις χώρες που καλύπτει το Μνημόνιο και βρέθηκε να συμμορφώνεται με τους κανονισμούς, τότε το πλοίο αυτό θα απαλλαχθεί σε γενικές γραμμές από πρόσθετες επιθεωρήσεις, εκτός βέβαια αν υπάρχουν σαφείς λόγοι που να επιτρέπουν την περαιτέρω έρευνα. (Νικοπούλου, 2010).

4.2. Flag State Control

Καθώς ένα πλοίο περνάει το μεγαλύτερο μέρος της ζωής του σε διεθνή ύδατα, προσφέροντας μεταφορικές υπηρεσίες μεταξύ ενός μεγάλου αριθμού χωρών, δεν μπορούμε να πούμε ότι «ανήκει» σε μία συγκεκριμένη χώρα με την ίδια ευκολία όπως ένα εργοστάσιο ή κάποια παρόμοια στατική μονάδα. Όμως ένα πλοίο δεν μπορεί να είναι άνευ εθνικότητας. Πρέπει να «ανήκει» σε συγκεκριμένη χώρα, να υπόκειται στους νόμους της οι οποίοι με τη σειρά τους θα ακολουθούν τις διεθνείς συμβάσεις για τα πλοία. Έτσι γεννιέται η ανάγκη νηολόγησης κάθε πλοίου σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι (Port of Registry) της χώρας που φέρει τη σημαία της. Η σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τη Νομοθεσία στη Θάλασσα (United Nations Convention on the Law of the Sea) απαιτεί κάθε πλοίο να ταξιδεύει κάτω από μία σημαία και ταυτόχρονα παρέχει το δικαίωμα σε κάθε κράτος, ασχέτως αν είναι αιγιαλό ή ηπειρωτικό, να παρέχει σε πλοία τη σημαία του. Βεβαίως, κάθε κράτος που εξασκεί αυτό το δικαίωμα αναλαμβάνει και κάποιες υποχρεώσεις που όμως θα αναφερθούν αργότερα. Συναντούμε λοιπόν ένα «είδος» ναυτλιακών «φορέων» που δεν είναι άλλο από τα κράτη που διατηρούν νηολόγια πλοίων (Flag States). (Ντούρου, 2016).

Προκειμένου όμως το κάθε πλοίο να φέρει τη σημαία που θέλει, θα πρέπει, σύμφωνα με το διεθνές δίκαιο, να τηρεί κάποιους κανονισμούς σε τεχνικά και λειτουργικά θέματα οι οποίοι θεσπίζονται από το κάθε κράτος και οι οποίοι αποτελούν την προϋπόθεση για να γραφτεί το πλοίο στο συγκεκριμένο νηολόγιο. Έτσι λοιπόν, πριν κάποιο πλοίο εγγραφεί σε

κάποιο εθνικό νηολόγιο περνάει από κάποιες επιθεωρήσεις, όπως αυτές προβλέπονται από την αντίστοιχη εθνική νομοθεσία, και αν κριθεί ότι πληρούνται όλες οι απαραίτητες προϋποθέσεις τότε εγγράφεται στο εθνικό νηολόγιο και φέρει αυτόματα την αντίστοιχη σημαία του κράτους. Η διαδικασία αυτή ονομάζεται Flag State Control.

4.2.1 Ρόλος σημαίας

Με σκοπό την διασφάλιση της τάξης στις ανοιχτές θάλασσες, ένα πλοίο που δεν ναυσιπλοεί κάτω από την σημαία ενός κράτους, δεν έχει καμία προστασία. Και αυτό διότι η ελεύθερη ναυσιπλοΐα στις ανοικτές θάλασσες είναι αποκλειστικό δικαίωμα των πλοίων όπου ναυσιπλοούν με τη σημαία κάποιας χώρας. Η αρχή της ελευθερίας των θαλασσών προϋποθέτει την ανεμπόδιστη πρόσβαση των πλοίων που ανήκουν σε κάποιο κράτος σε όλα τα μέρη του κόσμου. Όλα τα πλοία που ναυσιπλοούν στις ανοικτές θάλασσες πρέπει να έχουν αποκτήσει εθνικό χαρακτήρα. Το πλοίο χωρίς σημαία και αυτό που δεν ανήκει σε ένα κράτος, υπόκειται σε απαγόρευση απόπλου όπως αναφέρεται στο ITF (International Transport Workers' Federation).

Άρα, με τον όρο σημαία πλοίου (flag ship) ονομάζεται η σημαία εθνικότητας (National flag) υπό την οποία φέρεται ένα πλοίο, δηλαδή της Χώρας στο νηολόγιο της οποίας φέρεται εγγεγραμμένο το πλοίο. Η σημαία του πλοίου είναι ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό του, γιατί καθορίζει το δίκαιο από το οποίο διέπεται το πλοίο και το πλήρωμα τόσο κατά το εσωτερικό όσο και κατά το Διεθνές Δίκαιο και τούτο επειδή το πλοίο θεωρείται πλωτό τμήμα του εδάφους της Χώρας που φέρει τη σημαία.

Το κράτος της σημαίας πρέπει να λαμβάνει μέτρα για τα πλοία που πλέουν με την σημαία του για να εξασφαλίζει την ασφάλεια στην θάλασσα όσον αφορά την κατασκευή του πλοίου και τη διαχείριση του, την αξιοπλοΐα του, την ικανότητα του πληρώματος, τις συνθήκες εργασίας και την πρόληψη ατυχημάτων. Είναι καθήκον του κράτους σημαίας να λαμβάνει όλα εκείνα τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν στα πλοία που πλέουν με την σημαία του τον εναρμονισμό με όλους τους διεθνείς κανονισμούς και νομοθεσίες αλλά και την ικανότητα να πλέουν σε όλες τις θάλασσες και σε όλα τα λιμάνια. Αυτό το πετυχαίνει με τις τακτικές επιθεωρήσεις (flag state control) που κάνουν εξουσιοδοτημένοι επιθεωρητές σε όλα τα πλοία. (Διακογιάννη, 2014).

4.2.2 Κράτη σημαίας

Τα στοιχεία που αποδεικνύουν ότι το σκάφος ανταποκρίνεται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων και στους κανόνες των Νηογνομόνων παρέχονται γενικά από την παρουσία στο σκάφος των έγκυρων πιστοποιητικών. Για να εξασφαλίσει το κάθε κράτος ότι τα σκάφη του ανταποκρίνονται και στη συνέχεια διατηρούνται στα πρότυπα των διεθνών συμβάσεων, πρέπει να έχει τις κατάλληλες διαδικασίες, που θα του εξασφαλίζουν ότι τα σκάφη επιθεωρούνται περιοδικά και παίρνουν νέα πιστοποιητικά.

Αυτή η ευθύνη ισχύει ανεξάρτητα από εάν ένα κράτος σημαίας πραγματοποιεί τις έρευνές του χρησιμοποιώντας τους επιθεωρητές του ή επιτρέπει σε μια αναγνωρισμένη οργάνωση να πραγματοποιήσει τις έρευνες και να εκδώσει τα διεθνή πιστοποιητικά εξ ονόματός του. Τα μέλη της Διεθνούς Ένωσης Νηογνομόνων (IACS) ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα που απαιτούνται από μια αναγνωρισμένη οργάνωση. Σε πολλές περιπτώσεις επομένως, επιθεωρητές των Νηογνομόνων αναλαμβάνουν όλη την εργασία πιστοποίησης στο σκάφος (Hamzah, 2004).

Ο UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea) απαιτεί κάθε κράτος να ασκεί αποτελεσματικά την αρμοδιότητα και τον έλεγχο του σε διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα των σκαφών που φέρουν τη σημαία του. Αυτό περιλαμβάνει την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την αξιοπλοΐα των σκαφών, την επάνδρωση, τους όρους εργασίας και την κατάρτιση των πληρωμάτων, την χρήση των σημάτων, την συντήρηση των επικοινωνιών και την πρόληψη των συγκρούσεων. Τα κράτη σημαίας πρέπει να εξασφαλίσουν ότι τα σκάφη που φέρουν τη σημαία τους συμμορφώνονται με τους εφαρμόσιμους διεθνείς κανόνες και τα πρότυπα, καθώς επίσης και με τους εσωτερικούς νόμους και τους κανονισμούς τους, για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της ρύπανσης στο θαλάσσιο περιβάλλον από τα σκάφη. Τα κράτη σημαίας θα παράσχουν την αποτελεσματική επιβολή των κανόνων, ανεξάρτητα από όπου μια παραβίαση εμφανίζεται (United Nations Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, 2009).

Ο θαλάσσιος νόμος αναγνωρίζει τις έννοιες της αρμοδιότητας παράκτιων αρχών κράτους και λιμενικών και βασίζεται σε μια μορφή ή άλλη της αρχής της εδαφικότητας. Το πρώτο δείχνει την αρμοδιότητα του κράτους για τα χωρικά του ύδατα και την αποκλειστική

οικονομική ζώνη του, ενώ το τελευταίο δείχνει την κρατική αρμοδιότητα πέρα από τα σκάφη στους λιμένες του, συνήθως, αλλά όχι πάντα, στα εσωτερικά της ύδατα.

Όσον αφορά τη ρύπανση από τα σκάφη, ο UNCLOS επιβάλλει τις υποχρεώσεις και στα κράτη σημαίας και στα παράκτια κράτη. Τα παράκτια κράτη μπορούν, στην άσκηση των κυρίαρχων δικαιωμάτων τους μέσα στα χωρικά ύδατά τους, να εκδώσουν τους νόμους και τους κανονισμούς για την πρόληψη, τη μείωση και τον έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα ξένα σκάφη. Τα κράτη που γίνονται συμβαλλόμενα μέρη σε μια σύμβαση δέχονται ορισμένες υποχρεώσεις, αλλά και αποκτούν ορισμένα δικαιώματα και προνόμια έναντι άλλων κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη. Το κράτος σημαίας συμφωνεί να λάβει ορισμένα μέτρα ενάντια στα σκάφη που καταχωρούνται στη αρμοδιότητά του, αλλά και δέχεται ότι οι παράκτιες και λιμενικές αρχές μπορούν να λάβουν ορισμένα μέτρα ενάντια στα σκάφη του κράτους σημαίας όταν είναι κάτω από (την ταυτόχρονη) αρμοδιότητά τους. Εντούτοις, αμφοτέρωτα τα συμβαλλόμενα μέρη δέχονται ότι τα μέτρα που μπορούν να ληφθούν είναι περιορισμένα σε εκείνα που περιλαμβάνονται στη Συνθήκη (Διακογιάννη, 2014).

Μερικά κράτη σημαίας έχουν χειρότερα μέτρα ασφάλειας για τα σκάφη που εισάγονται στον κατάλόγό τους από άλλα. Αυτό είναι ένα αποτέλεσμα διάφορων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένου ενός ανεπαρκούς αριθμού καταρτισμένων επιθεωρητών, μικρής θαλάσσιας διοίκησης, και μιας έλλειψης πολιτικής θέλησης να βελτιωθούν τα μέτρα ασφάλειας και νομοθεσίας, κατάλληλη διοίκηση και επιβολή. Ενώ η "μαύρη λίστα" των κρατών σημαίας υψηλού κινδύνου ποικίλλει από χρόνο σε χρόνο, μερικά κράτη σημαίας κατορθώνουν να περιληφθούν σε αυτόν τον κακόφημο κατάλογο για σειρά ετών. Τα κράτη αυτά ενεργοποιούν τα "ανοικτά ληξιαρχεία" που αφήνουν τη διοίκηση των εμπορικών στόλων τους στους ιδιώτες προσπαθώντας να λειτουργήσουν χωρίς τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού ή επιθεωρητών χωρίς την απαραίτητη ικανότητα, εμπειρία, γνώση ή με το ανεπαρκές κίνητρο. (Γουλανδρής 2012).

4.2.3 Διαδικασία Επιθεώρησης

Τα κράτη σημαίας υποχρεώνονται για να καθιερώσουν και να διατηρήσουν τον αποτελεσματικό έλεγχο των σκαφών που φέρουν τη σημαία τους. Αυτή η απαίτηση καθορίζεται στο άρθρο 94 UNCLOS. Οι επιθεωρητές κράτους σημαίας πρέπει να έχουν μια

άριστη εκπαίδευση, καθώς επίσης και τα κατάλληλα προσόντα και την εμπειρία. Τα πλοία τα οποία είναι υποβαθμισμένων επιπέδων ασφάλειας (substandard) θα πρέπει να επιθεωρούνται. Αυτή η στόχευση των πλοίων συνιστά στις επιλογές να είναι πιο αποδοτικές ενώ παράλληλα τα “καλά πλοία” να υπόκεινται σε λιγότερους ελέγχους. Οι επιθεωρητές χρησιμοποιούν το σύστημα στόχευσης επιλέγοντας πλοία που βρίσκονται ψηλά στον σχετικό πίνακα επιλογής. Το καθεστώς στόχευσης φέρει δύο επίπεδα.

Σε γενικό επίπεδο τα πλοία ταξινομούνται με την βοήθεια του παράγοντα στόχευσης (target factor). Ως οδηγία για την ενθάρρυνση της επιλογής των πλοίων με υψηλότερο παράγοντα στόχευσης υπάρχει σχετική κλίμακα (μικρότερη, μεσαία, υψηλή). Η κλίμακα δεν αντικαθιστά την σειρά προτεραιότητας που υποδεικνύει ο παράγοντας στόχευσης. Ένας υψηλός παράγοντας στόχευσης δεν σημαίνει ότι ένα πλοίο είναι υποβαθμισμένου επιπέδου ασφάλειας, αλλά ότι η επιθεώρηση ενδέχεται να αποκαλύψει τέτοια κατάσταση.

Στο υψηλότερο επίπεδο η προτεραιότητα της επιθεώρησης ενδέχεται να καθορίζεται από συγκεκριμένες πληροφορίες ή κριτήρια σχετικά με το πλοίο. Αυτές οι περιπτώσεις είναι γνωστές ως υπερισχύοντες παράγοντες (overriding factors) και προσδιορίζουν ένα αυξημένο επίπεδο κινδύνου ότι το πλοίο είναι υποβαθμισμένου επιπέδου ασφάλειας (substandard). Αξιολογώντας τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων, το Paris Mou έχει καθιερώσει την έκδοση της Black List, της Grey List και της White List. Πρόκειται για Πίνακες που συντάσσονται ετησίως και είναι βασισμένοι στην απόδοση κατά την διάρκεια των τελευταίων 3 ετών και παρουσιάζουν το πλήρες φάσμα μεταξύ των ποιοτικών σημαιών και των σημαιών με κακή απόδοση που θεωρούνται υψηλού ή πολύ υψηλού κινδύνου. Τέλος, κάθε χρόνο παρουσιάζει τ’ αποτελέσματα των επιθεωρήσεων στο Annual Report, που είναι στην διάθεση κάθε ενδιαφερομένου.

Οι σημαίες ανάλογα με τον αριθμό κρατήσεων που είχαν στα πλοία τους, ανήκουν είτε στην Μαύρη Λίστα (σε Πολύ Υψηλή, Υψηλή και Μεσαία κατηγορία), στην Γκρι Λίστα και τέλος στην Λευκή Λίστα, ακολουθεί κατάλογος με τις σημαίες και την αντίστοιχη Λίστα όπου ανήκει η κάθε μια. Αξίζει να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι η Ελληνική Σημαία ανήκει σταθερά στην Άσπρη Λίστα και ότι η Κύπρος κατάφερε να βελτιώσει την συνολική κατάσταση των πλοίων που ανήκουν στο νηολόγιο της ώστε να περάσει και αυτή στην Άσπρη Λίστα Κάθε μία από τις παραπάνω Αρχές διατηρεί δικό της σύστημα παρακολούθησης πλοίων και εκδίδει αντίστοιχα δικούς της καταλόγους ανάλογους της Μαύρης (Black), Γκρι (Grey) &

Λευκής Λίστας (White List) σύμφωνα με το Πρωτόκολλο Σύμβασης του Παρισιού (Paris MOU).

Αξίζει να τονιστεί ότι οι Αρχές από κάθε Κράτος Λιμένα ανεβαίνουν σε πλοία ξένων σημαιών με αποτέλεσμα τα στοιχεία που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις τους να μην αντικατοπτρίζουν την συνολική και πραγματική εικόνα όλων των πλοίων που λειτουργούν σε αυτά. Τα συμβαλλόμενα κράτη έχουν συμφωνήσει να επιθεωρούν το 25% των πλοίων ξένης σημαίας που επισκέπτονται τους λιμένες τους κάθε έτος. Εάν ένα πλοίο επιθεωρηθεί σε ένα λιμένα και βρεθεί σε πλήρη συμμόρφωση με όλες τις συνθήκες που καλύπτονται από το Πρωτόκολλο Σύμβασης του Παρισιού (Paris MOU), κατόπιν δεν υπάρχει ανάγκη να επιθεωρηθεί το ίδιο πλοίο στην επόμενη χώρα που θα προσεγγίσει. Η Λιμενική Αρχή στρέφει την προσοχή της σε κάποιο άλλο πλοίο που δεν έχει επιθεωρηθεί. (Διακογιάννη, 2014).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΙΣ

Στα προηγούμενα κεφάλαια είδαμε αναλυτικά τόσο το περιεχόμενο της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας όσο και τον τρόπο που αυτή εφαρμόζεται και ελέγχεται από τις επιθεωρήσεις στα λιμάνια. Στο παρόν κεφάλαιο θα εξετάσουμε βάσει των αριθμών ποια από τα κεφάλαια που περιλαμβάνονται στην MLC 2006 παραβιάζονται περισσότερο, ενώ στη συνέχεια θα κάνουμε και μερικές αναλύσεις εκμεταλλευόμενοι τη βάση δεδομένων του Paris MoU.

Αρχικά, λοιπόν, στηριζόμενοι στα νούμερα που βρίσκουμε στα annual reports 2015 των Paris, Tokyo, Indian Ocean και Black Sea MoUs θα παρουσιάσουμε και θα συγκρίνουμε τον αριθμό των ελλείψεων (deficiencies) και το ποσοστό που καταλαμβάνουν από τις συνολικές ελλείψεις για κάθε έναν από τους τέσσερις πρώτους τίτλους της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας ξεχωριστά. Ο τελευταίος τίτλος δεν περιλαμβάνεται σε αυτούς τους πίνακες καθώς όπως έχουμε ήδη αναφέρει το περιεχόμενό του έχει να κάνει με την εφαρμογή και τον έλεγχο και όχι με προαπαιτούμενα.

Στον παρακάτω πίνακα θα παρουσιάσουμε τις ελλείψεις όσον αφορά τις επιταγές της MLC 2006 για την περιφερειακή συμφωνία του Παρισιού:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ PARIS MOU 2015

MoU		Paris MoU	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	No. of Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	62	0,1
	MLC, 2006 Title 2	393	0,9
	MLC, 2006 Title 3	1.752	4,2
	MLC, 2006 Title 4	2.795	6,7

Πηγή: Paris MoU, annual report 2015

Αναλυτικότερα, ο τίτλος 1 (Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών σε πλοίο) καταλαμβάνει μόνο το 0,1% των συνολικών ελλείψεων που εντοπίστηκαν στα πλοία κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων στα λιμάνια των χωρών του Paris MoU με μόλις 62 ελλείψεις να έχουν εντοπιστεί στα πλοία. Ο τίτλος 2 (Συνθήκες απασχόλησης) καταλαμβάνει και αυτός ένα πολύ μικρό ποσοστό της τάξεως του 0,9% με 393 συνολικές ελλείψεις. Βλέπουμε λοιπόν ότι σε ένα πολύ μεγάλο ποσοστό τα πλοία και οι πλοιοκτήτες καθώς και τα εκάστοτε νηολόγια

μέσω των απαιτήσεων που προέβλεπαν για την εγγραφή ενός πλοίου σε αυτά, ακολούθησαν τις επιταγές της MLC 2006 όσον αφορά τους συγκεκριμένους τίτλους. Κάτι τέτοιο όμως δεν ισχύει και για τον τίτλο 3(Ενδιαίτηση – Ευκολίες αναψυχής – Διατροφή και Εστίαση) και τίτλο 4 (Προστασία της υγείας, Ιατρική Περίθαλψη και Αναψυχή) οι οποίοι με ποσοστά 4,2% και 6,7% αντιστοίχως καθρεφτίζουν τη μη συμμόρφωση των πλοίων σε αυτούς τους συγκεκριμένους κανόνες.

Αντίστοιχη εικόνα παρατηρούμε και στον παρακάτω πίνακα ελλείψεων του Tokyo MoU:

ΠΙΝΑΚΑΣ 2: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ ΤΟΚΥΟ ΜΟΥ 2015

MoU		Tokyo MoU	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	No. of Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	35	0,04
	MLC, 2006 Title 2	515	0,6
	MLC, 2006 Title 3	998	1,17
	MLC, 2006 Title 4	1.699	1,99

Πηγή: Tokyo MoU, annual report 2015

Οι τίτλοι οι οποίοι είναι περισσότερο ελλειπτικοί είναι και εδώ ο 3ος και ο 4ος με τη μόνη διαφορά ότι τα ποσοστά που καταλαμβάνουν στο σύνολο των ελλείψεων των πλοίων που επιθεωρήθηκαν στα λιμάνια των χωρών που απαρτίζουν τη περιφερειακή συμφωνία του Τόκυο είναι σαφώς μικρότερα.

Στον πίνακα του Indian Ocean MoU:

ΠΙΝΑΚΑΣ 3: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ INDIAN OCEAN ΜΟΥ 2015

MoU		Indian Ocean MoU	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	No. of Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	17	0,11
	MLC, 2006 Title 2	210	1,41
	MLC, 2006 Title 3	483	3,24
	MLC, 2006 Title 4	700	4,7

Πηγή: Indian Ocean MoU, annual report 2015

Βλέπουμε και εδώ μια παρόμοια εικόνα όσον αφορά τη σύγκριση μεταξύ των τίτλων του MLC 2006. Η μόνη διαφορά που εντοπίζεται εδώ είναι ότι ο τίτλος 2 που αφορά στις συνθήκες απασχόλησης είναι μεν χαμηλός αλλά ποσοστιαία είναι πιο αυξημένος σε σχέση με τα προηγούμενα MoUs.

Τέλος στον πίνακα των ελλείψεων του Black Sea MoU:

ΠΙΝΑΚΑΣ 4: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ BLACK SEA MOU 2015

MoU		Black Sea MoU	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	No. of Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	4	0,02
	MLC, 2006 Title 2	26	0,14
	MLC, 2006 Title 3	102	0,56
	MLC, 2006 Title 4	1,062	5,87

Πηγή: Black Sea MoU, annual report 2015

Παρατηρούμε πάλι τα πλοία να είναι σχεδόν πλήρως συμμορφωμένα με τις επιταγές του τίτλου 1 και αντίθετα να είναι περισσότερο μη συμμορφωμένα με τις επιταγές του τίτλου 4 όπως βέβαια ακριβώς παρατηρήσαμε και στις 3 προαναφερθείσες περιφερειακές συμφωνίες. Η διαφορά που παρατηρείται στον συγκεκριμένο πίνακα είναι η μεγάλη διαφορά στις ελλείψεις που παρουσιάζουν τα πλοία από τον τίτλο 3 στον τίτλο 4.

Από τους 4 παραπάνω πίνακες προκύπτει ένας συνολικός πίνακας:

ΠΙΝΑΚΑΣ 5: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ PARIS MOU 2015, TOKYO MOU 2015, INDIAN OCEAN MOU 2015, BLACK SEA MOU 2015

MoU		Paris MoU		Indian Ocean MoU		Tokyo MoU		Black Sea MoU		TOTAL	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	No. of Def	Def %	No. of Def	Def %	No. of Def	Def %	No. of Def	Def %	No. of Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	62	0,1	17	0,11	35	0,04	4	0,02	118	-
	MLC, 2006 Title 2	393	0,9	210	1,41	515	0,6	26	0,14	1144	-
	MLC, 2006 Title 3	1.752	4,2	483	3,24	998	1,17	102	0,56	3.335	-
	MLC, 2006 Title 4	2.795	6,7	700	4,7	1.699	1,99	1.062	5,87	6.256	-

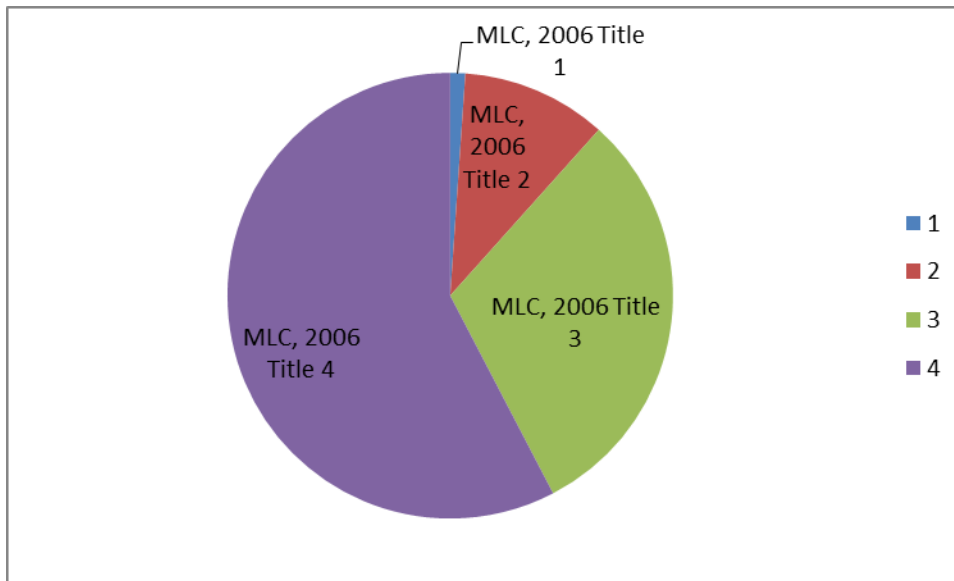
Πηγή: Paris MoU annual report 2015, Tokyo MoU annual report 2015, Indian Ocean MoU annual report 2015, Black Sea MoU annual report 2015.

Όπως φαίνεται και σε αυτόν τον πίνακα, τις περισσότερες ελλείψεις παγκοσμίως τις έχει ο τίτλος 4. Ο συγκεκριμένος τίτλος θα μπορούσε να θεωρείται και ο σημαντικότερος ή αυτός στον οποίο θα έπρεπε να δίνεται η μεγαλύτερη προσοχή αφού το περιεχόμενό του περιλαμβάνει κανονισμούς για την ιατρική περίθαλψη του πληρώματος, την κοινωνική του ασφάλιση και την προστασία της υγείας μέσω της πρόληψης για την αποφυγή των ατυχημάτων. Οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να δώσουν μεγαλύτερη έμφαση στο συγκεκριμένο κομμάτι καθώς τίγονται και ζητήματα ανθρωπιστικά και κοινωνικού περιεχομένου. Ταυτόχρονα οι χώρες που επιτρέπουν την εγγραφή των πλοίων στα νηολόγιά τους προκειμένου να φέρουν τη σημαία τους θα πρέπει να θεσπίσουν πιο αυστηρούς κανόνες στο συγκεκριμένο κομμάτι προκειμένου να αναγκαστούν οι πλοιοκτήτες να διορθώσουν αυτές τις ελλείψεις και να μειωθεί το ποσοστό τους.

Εξίσου σοβαρές ελλείψεις εντοπίζονται και στον τίτλο 3 που περιέχει κανονισμούς σχετικούς με την ενδιαίτηση του πληρώματος, την αναψυχή και τη τροφοδοσία. Και το συγκεκριμένο τμήμα απαιτεί προσοχή από τους πλοιοκτήτες καθώς είναι σε ένα βαθμό και η αιτία για τα υψηλά ποσοστά στις ελλείψεις του τίτλου 4 αφού η χαμηλή ποιότητα στην ενδιαίτηση και η κακή τροφοδοσία μπορούν να οδηγήσουν σε αυξημένες ανάγκες στην ιατρική περίθαλψη οι οποίες να μην μπορούν να καλυφθούν οικονομικά και να έχουν ως αποτέλεσμα τα υψηλά αυτά ποσοστά που βλέπουμε στον τίτλο 4.

Το παράδοξο από την σύγκριση των αποτελεσμάτων των τεσσάρων port state controls είναι η σειρά των τίτλων βάσει των ελλείψεων που παρουσιάζουν και η οποία είναι ίδια και στις 4 διαφορετικές περιοχές. Γι' αυτό και στην ακόλουθη πίτα που δημιουργήσαμε για να δείξουμε τη συνολική εικόνα των ελλείψεων για το 2015 στις συγκεκριμένες περιοχές βλέπουμε τον τίτλο 4 να καταλαμβάνει κάτι παραπάνω από το μισό της πίτας με τον τίτλο 1 να καταλαμβάνει το μικρότερο κομμάτι:

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4: ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ ΕΤΟΣ 2015



Πηγή: Paris MoU annual report 2015, Tokyo MoU annual report 2015, Indian Ocean MoU annual report 2015, Black Sea MoU annual report 2015.

Παρά το γεγονός ότι το δείγμα μας όσον αφορά το παγκόσμιο χάρτη είναι ικανοποιητικό και μας οδηγεί σε ένα ασφαλές συμπέρασμα για το ποιοι κανονισμοί καταπατώνται ως επί το πλείστον σε παγκόσμια κλίμακα, αυτό το δείγμα ωστόσο αφορά μόνο το έτος 2015 και γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να εξετάσουμε και τα αντίστοιχα στατιστικά στοιχεία των προηγούμενων ετών. Δυστυχώς στατιστικά στοιχεία για το έτος 2016 δεν έχουν εκδοθεί ακόμα οπότε δεν μπορούμε να τα παρουσιάσουμε. Θα δούμε όμως την εξέλιξη των ελλείψεων όπως αυτές παρατηρήθηκαν από τον Αύγουστο του 2013 έως και το Δεκέμβριο του 2015 τόσο στις επιθεωρήσεις που έγιναν στα πλαίσια του Paris MoU όσο και στις επιθεωρήσεις που έγιναν στα πλαίσια του Indian Ocean MoU. Ο λόγος που εστιάζουμε την προσοχή μας μόνο σε αυτές τις δύο περιφερειακές συμφωνίες είναι η έλλειψη αντίστοιχων στοιχείων για το αντίστοιχο διάστημα και από τις άλλες περιφερειακές συμφωνίες.

Αναλυτικότερα για το Paris MoU:

ΠΙΝΑΚΑΣ 6: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ PARIS MOU 2013-2015

PARIS MOU		2013		2014		2015	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	Def	Def %	Def	Def %	Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	14	0	57	0,1	62	0,1
	MLC, 2006 Title 2	88	0,2	324	0,7	393	0,9
	MLC, 2006 Title 3	258	0,5	1.352	2,9	1.752	4,2
	MLC, 2006 Title 4	390	0,8	2.218	4,8	2.795	6,7

Πηγή: Paris MoU annual report 2015

Όπως φαίνεται ξεκάθαρα στον παραπάνω πίνακα ο τίτλος 4 και οι αντίστοιχοι κανονισμοί του είναι αυτοί που καταπατώνται ως επί το πλείστον όλα τα χρόνια εφαρμογής της σύμβασης με αυξανόμενους μάλιστα ρυθμούς. Αντίστοιχα στη δεύτερη θέση με τις περισσότερες ελλείψεις είναι ο τίτλος 3, στην Τρίτη θέση ο τίτλος 2 και στην τελευταία ο τίτλος 1 με τις λιγότερες ελλείψεις. Η εικόνα λοιπόν είναι ακριβώς η ίδια με αυτή που είδαμε στους παραπάνω πίνακες του 2015 με τη μόνη σημείωση ότι για το 2013 οι αριθμοί που αναγράφονται δεν είναι αντιπροσωπευτικοί αφού αφορούν μόνο τις επιθεωρήσεις που έγιναν από τον Αύγουστο και μετά που άρχισε η εφαρμογή της Σύμβασης. Η αύξηση των ποσοστών καθώς και των αριθμών των ελλείψεων οφείλεται σίγουρα και στις πιο αυστηρές συνθήκες κάτω από τις οποίες γίνονται οι επιθεωρήσεις στα λιμάνια και όχι μόνο στην αδιαφορία ορισμένων πλοιοκτητών να βελτιώσουν τις συγκεκριμένες συνθήκες.

Για το Indian Ocean MoU:

ΠΙΝΑΚΑΣ 7: ΕΛΛΕΙΨΕΙΣ ΑΝΑ ΤΙΤΛΟ MLC ΓΙΑ ΤΟ INDIAN OCEAN MOU 2015

INDIAN OCEAN MOU 2015		2013		2014		2015	
Deficiencies Main Group	Category of deficiencies	Def	Def %	Def	Def %	Def	Def %
Working and Living Conditions (MLC, 2006)	MLC, 2006 Title 1	13	-	31	-	17	0,11
	MLC, 2006 Title 2	30	-	188	-	210	1,41
	MLC, 2006 Title 3	127	-	563	-	483	3,24
	MLC, 2006 Title 4	29	-	533	-	700	4,7

Πηγή: Indian Ocean MoU annual report 2015

Στο συγκεκριμένο πίνακα βλέπουμε μόνο τον αριθμό των ελλείψεων βάσει των αποτελεσμάτων των επιθεωρήσεων για τους κανονισμούς του MLC και επομένως είμαστε

αναγκασμένοι να εξετάσουμε την εξέλιξη των ελλείψεων βασιζόμενοι μόνο πάνω σε αυτό. Με δεδομένο πάλι ότι το 2013 οι αριθμοί είναι μικρότεροι λόγω του ότι η Σύμβαση εφαρμόστηκε από τον Αύγουστο και μετά η προσοχή μας θα στραφεί στην εξέλιξη των ελλείψεων μεταξύ 2014 και 2015. Στον τίτλο 1 βλέπουμε μια προσαρμογή των πλοιοκτητών με την πάροδο του χρόνου αφού οι ελλείψεις μειώθηκαν κατά το ήμισυ σχεδόν το 2015 σε σχέση με το 2014. Αυτό σημαίνει ότι οι πλοιοκτήτες προσαρμόστηκαν στους κανονισμούς που αφορούν τα όρια ηλικίας των ναυτικών, τα ιατρικά πιστοποιητικά τους καθώς και την εκπαίδευση των πληρωμάτων. Αντίστοιχη μείωση παρουσιάζεται και στις ελλείψεις τις σχετικές με το τίτλο 3 του MLC 2006 από το 2014 στο 2015 δείγμα αν μη τι άλλο θετικό καθώς αυτή η μεταβολή σημαίνει βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και ενδίαιτησης-τροφοδοσίας των ναυτικών. Από την άλλη μεριά αυξανόμενη τάση έχουν οι αριθμοί ελλείψεων στους τίτλους 2 και κυρίως 4. Και αν για το τίτλο 2 η αύξηση του αριθμού των ελλείψεων δεν είναι άξια αναφοράς για το τίτλο 4 είναι και μάλιστα πολύ. Για άλλη μια φορά αποδεικνύεται ότι η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ναυτικών είναι ελλιπής και αποτελεί το μεγαλύτερο πρόβλημα.

Συνοψίζοντας όλα τα παραπάνω εύλογα συνάγεται το συμπέρασμα ότι αυτά τα λίγα χρόνια που εφαρμόζεται η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας οι κανονισμοί που καταπατώνται περισσότερο από τους πλοιοκτήτες εις βάρος των δικαιωμάτων των ναυτικών είναι σαφώς αυτοί που περιλαμβάνονται στον τίτλο 4 και αναφέρονται στην ιατροφαρμακευτική περίθαλψη των ναυτικών. Μάλιστα πρόκειται για παγκόσμιο πρόβλημα αφού και στα 4 annual reports των 4 διαφορετικών περιφερειών που εξετάσαμε ήταν στην κορυφή των κανονισμών που παρατηρήθηκαν με τις περισσότερες ελλείψεις. Γι' αυτό το λόγο θα πρέπει να ληφθούν μέτρα που να είναι πιο αυστηρά στο συγκεκριμένο κομμάτι αφού αναμφίβολα αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα κομμάτια της Σύμβασης. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι η εξασφάλιση της υγείας των εργαζομένων είναι ένα δικαίωμα αδιαμφισβήτητο και θεμελιώδες σε όλα τα επαγγέλματα του κόσμου, πολλώ δε μάλλον για το επάγγελμα του ναυτικού η φύση του οποίου είναι από μόνη της δύσκολη και ιδιαίτερη εξαιτίας του χώρου εργασίας (πλοίο) που είναι συνεχώς σε κίνηση και επηρεάζεται και από εξωγενείς παράγοντες όπως είναι τα καιρικά φαινόμενα. Μετά το τίτλο 4 της Σύμβασης, εξίσου σημαντικό πρόβλημα αποτελεί και ο τίτλος 3 (Ενδίαιτηση – Ευκολίες αναψυχής – Διατροφή και Εστίαση) ο οποίος παραβιάζεται και αυτός σε μεγάλο ποσοστό. Μάλιστα όπως προαναφέρθηκε θα μπορούσε να χαρακτηριστεί σε πολλές περιπτώσεις και η αιτία για τα υψηλά ποσοστά των παραβιάσεων του τίτλου 4 αφού αν

δεν υπάρχουν οι κατάλληλες συνθήκες διαβίωσης, η κατάλληλη ποιότητα του φαγητού αλλά και έλλειψη ευκολιών αναψυχής τότε υπάρχει αυξημένη πιθανότητα να προκληθεί βλάβη τόσο στην ψυχική όσο και στη σωματική υγεία των ναυτικών και να απαιτούνται περισσότερα χρήματα για την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη τα οποία να μην μπορούν να διατεθούν από τους πλοιοκτήτες και για αυτό να παρουσιάζονται αυξημένες ελλείψεις στους κανονισμούς του τίτλου 4. Όσον αφορά τέλος τους κανονισμούς που περιλαμβάνονται στους δύο πρώτους τίτλους είναι αυτοί που μέχρι στιγμής παραβιάζονται λιγότερο σε σχέση με τους άλλους δύο τίτλους και οι οποίοι είναι περιορισμένοι σε τέτοια ποσοστά που δεν θα μπορούσαν προς το παρόν να προκαλέσουν ανησυχία.

Case Study 1: Σύμφωνα με τα στοιχεία του Paris MoU ποιες σημαίες από αυτές που ως επί το πλείστον επιλέγουν οι Έλληνες πλοιοκτήτες είναι οι πιο αξιόπιστες όσον αφορά τις παραβιάσεις του MLC;

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας (Greek Shipping Co-operation Committee) όπως αυτά παρουσιάζονται από την ιστοσελίδα naftikachronika.gr, ο ελληνόκτητος στόλος επιλέγει σε ένα ποσοστό της τάξεως του 86% τις σημαίες των Νήσων Μάρσαλ, της Λιβερίας, της Μάλτας, της Κύπρου και φυσικά της Ελλάδας. Ποια από αυτές τις σημαίες θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πιο αξιόπιστη όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και την τήρηση των κανονισμών που επιτάσσει η MLC;

Απάντηση στο τελευταίο ερώτημα θα δώσει ο παρακάτω πίνακας ο οποίος παρουσιάζει τις ελλείψεις(deficiencies) και τις κρατήσεις(detentions) που οφείλονται και σε παραβιάσεις του MLC (μπορεί στην απόφαση για κράτηση ενός πλοίου να συμβάλουν και ελλείψεις που προκύπτουν από άλλες συμβάσεις), αποτελέσματα που προκύπτουν από τις επιθεωρήσεις που έγιναν στα πλαίσια του Port State Control του Paris MoU για το χρονικό διάστημα από 1η Ιανουαρίου 2014 μέχρι και τη 31η Δεκεμβρίου του 2016.

ΠΙΝΑΚΑΣ 8: ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΣΗΜΑΙΑ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2016

Flags	Ships	Inspections	No. of Deficiencies	Detentions	Detentions %
Greece	66	77	123	7	9,00%
Liberia	516	633	1.059	77	12,10%
Marshall Islands	398	458	742	27	5,80%
Malta	513	645	1.009	63	9,70%
Cyprus	197	272	430	23	8,40%

Πηγή: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

Βλέπουμε λοιπόν στο συγκεκριμένο πίνακα ότι ο αριθμός από τα πλοία που επιθεωρήθηκαν είναι διαφορετικός για κάθε σημαία και επομένως δεν μπορεί να μας οδηγήσει σε ένα ασφαλές συμπέρασμα. Γι' αυτό το λόγο δημιουργήσαμε τον δείκτη detentions% που δείχνει το ποσοστό των πλοίων που κρατήθηκαν ανάλογα με τον αριθμό των επιθεωρήσεων που έγιναν. Επιλέχθηκε το ποσοστό αυτό να προκύψει σε συνάρτηση με τις επιθεωρήσεις και όχι με τα πλοία γιατί μέσα σε αυτό το χρονικό διάστημα μπορεί ένα πλοίο να τιμωρήθηκε με κράτηση παραπάνω από μια φορά.

Σύμφωνα λοιπόν με το συγκεκριμένο ποσοστό η πιο αξιόπιστη σημαία που επιλέγει ο ελληνόκτητος στόλος είναι αυτή των Νησιών Μάρσαλ τα οποία παρουσιάζουν 27 κρατήσεις σε 458 επιθεωρήσεις ποσοστό που αγγίζει μόλις το 5.8%. Αυτό το ποσοστό είναι μεν και αποτέλεσμα των πλοιοκτητών οι οποίοι εξασφαλίζουν τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών στο πλοίο, είναι όμως και αποτέλεσμα των προαπαιτούμενων που έχουν οριστεί από τα Νησιά Μάρσαλ για να εγγραφεί ένα πλοίο στα νηολόγια τους.

Μετά τα Νησιά Μάρσαλ η πιο αξιόπιστη σημαία σύμφωνα με το ποσοστό των κρατήσεων είναι αυτή της Κύπρου με τις ποσοστιαίες όμως διαφορές να είναι ελάχιστες μεταξύ αυτής, της σημαίας της Ελλάδας και της σημαίας της Μάλτας. Βέβαια, θα πρέπει να επισημάνουμε ότι ο αριθμός των επιθεωρήσεων διαφέρει και ειδικά η διαφορά στις επιθεωρήσεις των πλοίων με τη σημαία της Μάλτας με τα πλοία με τη σημαία της Ελλάδας είναι πολύ μεγάλη.

Τελευταία σημαία ως προς την αξιοπιστία της από αυτές που επιλέγει περισσότερο ο ελληνόκτητος στόλος σύμφωνα με τις κρατήσεις που οφείλονται και στις παραβιάσεις του MLC είναι αυτή της Λιβερίας με το ποσοστό κρατήσεων ανά επιθεώρηση να φτάνει το 12,1%.

Case Study 2: Ποια είδη πλοίων είναι σύμφωνα με τα στοιχεία του Paris MoU αυτά στα οποία εντοπίζονται οι περισσότερες κρατήσεις που οφείλονται και στην παραβίαση των κανονισμών του MLC 2006;

Χρησιμοποιώντας και εδώ ως δείγμα τη τριετία 2014-2016 μέσα από τη βάση δεδομένων του Paris MoU για τις επιθεωρήσεις προκύπτει ο εξής πίνακας:

ΠΙΝΑΚΑΣ 9: ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΕΙΔΟΣ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2016

Ship type	Ships	Inspections	No. of Deficiencies	Detentions	Detentions %
General cargo	2.175	3.346	6.142	547	16,30%
Bulk Carrier	1.680	2.071	3.590	217	10,40%
Refrigerated cargo	147	202	349	23	11,30%
Container	531	681	1.042	44	6,40%
Chemical tanker	428	549	852	36	6,50%
Oil tanker	315	364	562	32	8,70%
Ro- Ro cargo	213	277	500	36	13%
Gas carrier	96	114	163	11	9,60%

Πηγή: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

Σύμφωνα με τα παραπάνω στοιχεία τα πλοία Γενικού Φορτίου είναι αυτά που παρουσιάζουν τις περισσότερες κρατήσεις ανά επιθεώρηση με ποσοστό που φτάνει το 16,3%. Δεδομένου ότι ο αριθμός επιθεωρήσεων στα συγκεκριμένα πλοία είναι και ο μεγαλύτερος τότε το ποσοστό αυτό θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως πολύ μεγάλο. Οι παράγοντες στους οποίους μπορεί να οφείλεται αυτό είναι πολλοί και μπορεί να οφείλονται και σε ελλείψεις που παρουσίασαν τα πλοία και σε άλλους τομείς εκτός από τις συνθήκες εργασίας. Από την άλλη βέβαια το γεγονός ότι παρουσιάζουν ελλείψεις και εκεί μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι τέτοιου είδους πλοία λόγω της δύσκολης φύσης του φορτίου αλλά και του γεγονότος ότι ως επί το πλείστον είναι πιο παλιά πλοία συγκριτικά με τα άλλα είδη μπορεί να παρουσιάζουν περισσότερες ελλείψεις στις συνθήκες διαβίωσης και στους χώρους ανάπαυσης και αναψυχής. Δεύτερο σε ποσοστό κρατήσεων ανά επιθεώρηση με 13% εντοπίζουμε τα πλοία με φορτία ro-ro και σε πολύ κοντινή απόσταση στην Τρίτη και τέταρτη θέση τα πλοία με κατεψυγμένο και χύδην φορτίο με ποσοστό 11,3% και 10,4% αντιστοίχως. Πιο κάτω όσον αφορά τις κρατήσεις συναντάμε τα chemical και oil tankers, τα gas carriers όπως επίσης και τα containerships που βρίσκονται στην τελευταία θέση.

Case Study 3: Ποια πλοία ανάλογα με την ηλικία τους παρουσιάζουν τις περισσότερες κρατήσεις που οφείλονται και στις παραβιάσεις των συνθηκών εργασίας σύμφωνα με τα στοιχεία του Port State Control του Paris MoU;

Χρησιμοποιώντας και εδώ ως δείγμα την τριετία 2014-2016 προκύπτουν τα εξής αποτελέσματα όπως αυτά φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 10: ΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΓΙΑ ΤΑ ΕΤΗ 2014-2016

Ship's age (years)	Ships	Inspections	No. of Deficiencies	Detentions	Detentions %
1-10	2.288	2.677	4.080	201	7,50%
11-20	1.980	2.561	4.317	262	10,20%
21-30	1.105	1.546	2.843	215	13,90%
31-40	829	1.330	2.639	267	20%
>40	264	425	874	95	22,30%

Πηγή: <https://www.parismou.org/inspection-search/inspection-search>

Στη συγκεκριμένη περίπτωση τα αποτελέσματα είναι απολύτως φυσιολογικά αφού βλέπουμε τα πιο καινούρια πλοία μέχρι ηλικίας δέκα ετών να παρουσιάζουν το μικρότερο αριθμό κρατήσεων ανά επιθεωρήσεις που οφείλονται και στις παραβιάσεις των κανονισμών του MLC με ποσοστό 7,5%. Το συγκεκριμένο ποσοστό είναι αποτέλεσμα ότι πολλά από τα πλοία που επιθεωρήθηκαν εδώ έχουν κατασκευαστεί λαμβάνοντας υπόψη τις επιταγές της MLC αφού κατασκευάστηκαν μετά την έκδοση και επικύρωσή της.

Χαμηλό είναι και το ποσοστό στις κρατήσεις των πλοίων ηλικίας 11-20 ετών με 10,2%, όπως και το ποσοστό στις κρατήσεις πλοίων ηλικίας 21-30 ετών με 13,9%. Αυτά τα χαμηλά ποσοστά οφείλονται στο ότι οι πλοιοκτήτες βελτίωσαν τις συνθήκες εργασίας στα συγκεκριμένα πλοία αφού είναι πλοία πολύ ενεργά και ήθελαν να αποφύγουν τις όποιες επιπτώσεις μπορεί να είχαν γιατί η οποιαδήποτε κράτηση θα είχε ως αποτέλεσμα διαφυγόντα κέρδη για αυτούς.

Τέλος τα υψηλά ποσοστά στα πλοία ηλικίας 31-40 και 40 ετών και πάνω είναι απολύτως φυσιολογικά αφού μιλάμε για πλοία πολύ μεγάλης ηλικίας με παλιές τεχνολογίες και ταλαιπωρημένα από την εκτεταμένη χρήση. Ταυτόχρονα είναι φυσιολογικό το συγκεκριμένο ποσοστό και για το λόγο του ότι οι πλοιοκτήτες δεν χρησιμοποιούν τόσο πολύ

τα συγκεκριμένα πλοία και γι' αυτό το λόγο ίσως επέλεξαν να μην προβούν στις διορθώσεις που ορίζει η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας καθώς το κόστος που θα απαιτούνταν θα ήταν πολύ μεγάλο και άρα δεν θα ήταν προς το συμφέρον των πλοιοκτητών.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Το επάγγελμα του ναυτικού είναι ένα ιδιαίτερα απαιτητικό επάγγελμα του οποίου οι δυσκολίες άσκησης εντείνονται λόγω της ιδιομορφίας του, η οποία έγκειται στο ότι ο χώρος εργασίας (πλοίο) βρίσκεται σε «διαρκή κίνηση». Η ιδιομορφία αυτή -με τις όποιες προεκτάσεις της, όπως τις έχουμε αναλύσει ανωτέρω-, σε συνδυασμό με τη συνεχή προσπάθεια για κέρδος από πλευράς των πλοιοκτητών και τη μέχρι πρότινος έλλειψη μιας σύμβασης που να θεμελιώνει και να εξασφαλίζει τα δικαιώματα των ναυτικών, καθιστούσε τους τελευταίους ευάλωτους σε καταπάτηση των δικαιωμάτων τους και σε καίρια πλήξη των συμφερόντων τους.

Η παραπάνω κατάσταση διαφοροποιήθηκε με την υιοθέτηση και κυρίως την επικύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC 2006). Η τελευταία αποτέλεσε ένα ενιαίο και συνεκτικό όργανο το οποίο θωράκισε πρωτοπόρα τα δικαιώματα των ναυτικών, καθώς περιέλαβε πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα και θεμελιώδεις αρχές όπως αυτές έχουν διατυπωθεί σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας, τα οποία μέχρι πρότινος δεν είχαν διατυπωθεί σε κανένα κείμενο για τη ναυτική εργασία. Με τη νέα αυτή Σύμβαση ανοίχτηκε ένας νέος δρόμος για μια πιο ολοκληρωμένη προσπάθεια για τη βελτίωση αλλά και την εν γένει εξασφάλιση πιο ανθρώπινων συνθηκών εργασίας για όλους τους ναυτικούς, σε όλα τα πλοία, παγκοσμίως. Άλλωστε είναι κοινώς αποδεκτό, από όλα τα συμβαλλόμενα στον τομέα της ναυτιλίας μέρη, αλλά και αντικειμενικά διαπιστώσιμο, τόσο στη ναυτιλία, όσο και σε όλους τους άλλους κλάδους εργασίας, ότι η αύξηση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών επιτυγχάνεται μόνο με την εξασφάλιση των καλύτερων δυνατών συνθηκών εργασίας, η οποία συνακολούθως οδηγεί σε αναλογική αύξηση της αποδοτικότητας και της παραγωγικότητας των εργαζομένων.

Η ύπαρξη όμως ενός πολύ μεγάλου αριθμού πλοίων και ναυτικών που εργάζονται σε αυτά σε συνδυασμό με τη συνεχή κίνηση αυτών από λιμάνι σε λιμάνι σε κάθε άκρη της γης ανέγειρε πολλές αμφιβολίες σχετικά με το πώς θα επιτυχανόταν η επιλογή του πλέον αποτελεσματικού τρόπου ελέγχου και συνάμα η εξασφάλιση της άνευ παρατυπιών εφαρμογής της Σύμβασης από τα δεσμευόμενα από το κείμενό της μέρη. Οι αμφιβολίες αυτές κάμφθηκαν με την επιβολή αυστηρότερων μέτρων διενεργούμενων ελέγχων τόσο σε επίπεδο σημαίας (flag state control) όσο και σε επίπεδο εθνικών αρχών λιμένων (port state control) μέσω των περιφερειακών συμφωνιών (μνημονίων) που αναπτύχθηκαν ανά περιοχή και ανά ήπειρο. Στα

πλαίσια μάλιστα των ελέγχων αυτών συντάσσονται και δημοσιεύονται ετήσιες εκθέσεις με τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων ανά πλοίο.

Συνοψίζοντας λοιπόν τα αποτελέσματα αυτά και μελετώντας τα διεξοδικά στο τελευταίο κεφάλαιο καταλήξαμε στο συμπέρασμα ότι υπάρχουν πολλές διατάξεις με τις οποίες τα πλοία δεν έχουν συμμορφωθεί ακόμα, με πρώτες και κυριότερες τις διατάξεις που αναφέρονται στον τίτλο 4 και αφορούν στην προστασία της υγείας των ναυτικών, την ιατρική περίθαλψη και την αναψυχή. Οι επιταγές των συγκεκριμένων διατάξεων είναι σε σχέση με όλες τις διατάξεις της σύμβασης αυτές που παρουσιάζουν τις περισσότερες ελλείψεις (deficiencies) στα πλοία και αυτές που έχουν οδηγήσει στις περισσότερες κρατήσεις (detentions). Η εξαιρετική σοβαρότητα του περιεχομένου των διατάξεων αυτών, καθώς η διασφάλιση της υγείας των εργαζομένων και η ιατρική τους περίθαλψη, σε περίπτωση κάποιου ατυχήματος ή αρρώστιας, είναι μείζονος σημασίας, καθιστά επιτακτική την ανάγκη μείωσης του ποσοστού των ελλείψεων ανά επιθεώρηση μέσω λήψης αντίστοιχων μέτρων. Η ανάγκη αυτή επιτείνεται από το γεγονός ότι παρατηρείται αυξητική τάση στο συγκεκριμένο ποσοστό ελλείψεων από έτος σε έτος. Ένα μέτρο περιορισμού θα μπορούσε να αποτελέσει η επιβολή αυστηρότερων ποινών στους πλοιοκτήτες των πλοίων που εντοπίζονται με ελλείψεις στην εφαρμογή του τίτλου 4 της MLC. Οι ποινές με ισχυρό οικονομικό αντίκτυπο θα αποτελούσε ένα ισχυρό κίνητρο για τους πλοιοκτήτες προς άμεση λήψη των μέτρων των αντίστοιχων διατάξεων προκειμένου να αποφύγουν τον περιορισμό του κέρδους τους. Ένα δεύτερο ληπτέο μέτρο που θα μπορούσαμε να προτείνουμε στο σημείο αυτό είναι και η επιβολή από τους διεθνείς οργανισμούς κάποιων κοινών προαπαιτούμενων που να αφορούν στις συγκεκριμένες διατάξεις σε όλα τα νηολόγια παγκοσμίως, προκειμένου να είναι αυστηρότεροι και οι κανόνες του flag state control. Η τάση των πλοιοκτητών να στρέφονται στις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας που έχουν πιο ελαστικές διατάξεις και λιγότερα προαπαιτούμενα, παρουσιάζει ανοδική πορεία και συνακολούθως παρουσιάζει ανοδική πορεία και το ποσοστό των ελλείψεων όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας πάνω στα πλοία. Ναι μεν το ποσοστό των ελλείψεων δεν είναι αποτέλεσμα των επιθεωρήσεων αποκλειστικά σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας αλλά αναμφίβολα ένα μεγάλο ποσοστό οφείλεται σε αυτό.

Παρά το γεγονός ότι έχουμε επιστήσει την προσοχή μας κυρίως στον τίτλο 4 της Σύμβασης, αξιοσημείωτος είναι και ο αριθμός των ελλείψεων που παρουσιάζονται στον τίτλο 3 που αφορά σε διατάξεις για την ενδιαίτηση, τις ευκολίες αναψυχής και διασκέδασης πάνω

στο πλοίο καθώς και σε διατάξεις για τη διατροφή και την εστίαση. Παρουσιάζεται και στην περίπτωση αυτή ανάγκη λήψης κατάλληλων μέτρων τα οποία προσομοιάζουν αρκετά σε αυτά που προτάθηκαν παραπάνω.

Όσον αφορά στους δύο πρώτους τίτλους και τα ποσοστά που παρουσιάζουν οι ελλείψεις τους, αυτές παρατηρούνται σε σαφώς σε μικρότερο βαθμό και προς το παρόν δεν προκαλούν ανησυχία. Επομένως θα μπορούσαν να εξεταστούν σε μεταγενέστερο χρόνο και αφού πρώτα επιτευχθεί σε σημαντικό βαθμό ο περιορισμός του ποσοστού των ελλείψεων και των κρατήσεων που αφορούν στους τίτλους 3 και 4.

Τέλος, ο συντάκτης του παρόντος οφείλει να εξαγάγει και ένα συμπέρασμα σχετικά με τις υποθέσεις εργασίας που παρουσιάστηκαν στο τελευταίο κεφάλαιο. Αρχικά θα πρέπει να τονιστεί η αξιοπιστία που παρουσιάζει η σημαία των νησιών Μάρσαλ και η οποία δικαιολογεί σε ένα βαθμό το υψηλό ποσοστό προτίμησης της από τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Η τελευταία, παρά το γεγονός ότι συγκαταλέγεται στις «σημαίες ευκαιρίας» λόγω των ελαστικών απαιτήσεων που θέτει ως προς την εθνικότητα του πληρώματος και των μετόχων της εταιρείας στην κυριότητα της οποίας είναι το πλοίο, αλλά και της μηδενικής σχεδόν φορολογικής επιβάρυνσης, τουλάχιστον όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας παρουσιάζει μια αξιοσημείωτη αξιοπιστία αφού μόλις στο 5% περίπου των επιθεωρήσεων της έχουν παρατηρηθεί ελλείψεις στο πλοίο που έχουν οδηγήσει στην κράτηση αυτού. Ανάλογη αξιοπιστία παρουσιάζει και η σημαία της Μάλτας η οποία παρά το γεγονός ότι έχει το μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων έχει ένα ποσοστό κράτησης πλοίων κάτω του 10%. Αξίζει να αναφέρουμε ότι τα συγκεκριμένα συμπεράσματα είναι μεν ενδεικτικά αλλά σε κάθε περίπτωση δεν αντικατοπτρίζουν 100% την πραγματικότητα, καθώς οι κρατήσεις των πλοίων και επομένως ο δείκτης τον οποίο παρουσιάσαμε δεν οφείλεται μόνο σε ελλείψεις που αφορούν στις συνθήκες εργασίας αλλά αφορούν και σε άλλες ελλείψεις από άλλους τομείς των επιθεωρήσεων. Όσον αφορά επίσης στις υποθέσεις εργασίας για την αξιοπιστία των πλοίων σε συνάρτηση με το είδος και την ηλικία το συμπέρασμα είναι περίπου το ίδιο. Διαπιστώθηκε ότι τα πλοία που είναι εφοδιασμένα/εξοπλισμένα με τις πιο σύγχρονες τεχνολογίες, είτε λόγω του ότι είναι νεότευκτα τους, είτε λόγω της ιδιομορφίας του φορτίου που αναγκαστικά τις υπαγορεύει, παρουσιάζουν τις λιγότερες ελλείψεις στις συνθήκες εργασίας. Οι πλοιοκτήτες και στη μία περίπτωση (καινούργιο πλοίο) και στην άλλη (πλοία με επικίνδυνα φορτία) φροντίζουν να εξασφαλίζουν στους εργαζόμενούς τους τις καλύτερες δυνατές συνθήκες πάνω στο πλοίο

αφού κύριο μέλημά τους είναι ικανοποιήσουν όλες τις ανάγκες και να τους δώσουν τη δυνατότητα να επικεντρωθούν απρόσκοπτα στη δουλειά τους χωρίς να επηρεάζονται από εξωτερικούς παράγοντες. Αυτό παρατηρείται όχι μόνο επειδή σε αυτές τις περιπτώσεις πλοίων οι πλοιοκτήτες επιδιώκουν το μέγιστο δυνατό κέρδος για την όσο το δυνατόν ταχύτερη απόσβεση της επένδυσης τους και συνάμα την έναρξη της αποδοτικότητας αυτής, αλλά και επειδή σε αυτού του τύπου τα πλοία οι επιδιορθώσεις των βλαβών -που πολλές φορές οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος που είναι αποτέλεσμα απροσεξίας- είναι περισσότερο κοστοβόρες με συνέπεια να έχουν ως στόχο να τις περιορίσουν στο ελάχιστο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ:

- Αλεξοπούλου, Μ. (2012), Το πρόβλημα της ναυτικής εργασίας, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Βλάχος, Π.Γ. (2007), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Έκδοση Β', Αθήνα, Εκδ. Σταμούλης.
- Βλάχος, Π.Γ. (2011), Ναυτιλιακή Οικονομία, Αθήνα, Εκδ. Αθ. Σταμούλης.
- Διακογιάννη, Μ. (2014), Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention): Πρακτικές και μηχανισμοί για τη διαδραστική εφαρμογή της, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Ζούνη, Χ. (2014), Ανάλυση, συγκριτική μελέτη και αποτίμηση των Μνημονίων (MoU) Παρισίων, Τόκιο και Μαύρης Θάλασσας καθώς και επιπτώσεις τους στη Ναυτιλιακή Ασφάλεια, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Κιάντου, Α. (Σακκάς 2011) (1993), Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα.
- Κιάντου-Παμπούκη, Α. (1993), Ναυτικό Δίκαιο, Αθήνα, Εκδ. Σάκκουλα.
- Κιουλέκας, Α. (2013), Απασχόληση στη ναυτιλία και η εξέλιξή της μέσω του MLC τον 21^ο αιώνα, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Μαλτέζος, Α. (2013), Η διαχείριση των ανθρωπίνων πόρων στη ναυτιλία, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη Διοίκηση Επιχειρήσεων, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Μπράτη, Α. (2014), Σύγκριση των Paris MoU (the new inspection regime) και Tokyo MoU στο πλαίσιο του ερευνητικού πεδίου των PSC (port state control) στις περιοχές που αυτά ορίζουν, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- ν. 4078/ 2012 (Α'179), κύρωση Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας.

- Νικοπούλου, Α. (2010), Ανάλυση του Paris memorandum και οι εφαρμογές του στην Ελληνική σημαία, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Ντούρου, Κ. (2016), Επιθεωρήσεις πλοίων- Είδη επιθεωρήσεων- Εκθέσεις επιθεωρήσεων, Εργασία, Τμήμα Ναυπηγών Μηχανικών, ΤΕΙ Αθήνας.
- Σαμπράκος, Ε. (1996), Ακτοπλοΐα και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Κέντρο ερευνών.
- Σταυροπούλου, Δ. (2014), Το πρόβλημα της ναυτικής απασχόλησης στην Ελληνική Ναυτιλία, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Χαραλάμπους, Κ. (2014), Ναυτιλιακή Ασφάλεια: Συσχέτιση και πρακτική εφαρμογή του κώδικα ασφαλούς διαχείρισης (ISM code) και των Συμβάσεων MARPOL και SOLAS στις επιθεωρήσεις των κρατικών λιμενικών αρχών του Μνημονίου του Παρισιού (Paris MoU), Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.
- Χρηστίδου, Κλ. (2013), Παρουσίαση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006- Πλεονεκτήματα και υποχρεώσεις, Διπλωματική εργασία, Π.Μ.Σ. στη ναυτιλία, Πανεπιστήμιο Πειραιά, Πειραιάς.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Belokas, A. (2013), Will ILO MLC deliver as promised?, <http://www.safety4sea.com/will-ilo-mlc-deliver-as-promised/>
- Birnie P., Boyle A. & Redgwell C. (2009), International Law and the Environment (3rd edition), International Law and Environment.
- Black Sea MoU (2016), Annual Report 2015, <http://www.bsmou.org/2016/06/annual-report-for-2015/>
- Correro Martin, J.M. (2011), The Seafarer's rights and P&I coverage on the crew in the UK, Master Thesis, Master Program in Maritime Law, Faculty of Law, Lund University.

- Fikri, I. (2007), Flag state control: an overview and its relationship with port state control, Dissertation, World Maritime University.
- Hamzah, B.A. (2004), Ports and Sustainable Development: Initial thoughts, United Nations Institute for Training and Research.
- Indian Ocean MoU (2016), Annual Report 2015, <http://www.iomou.org/php/iomoudoc2/annrep15.pdf>
- International Labour Conference (2014), Amendments of 2014 to the Maritime Labour Convention, 2006, approved by the conference at its one hundred and third session, Geneva.
- MLC (2006), Maritime Labour Convention, Switzerland: International Labour Organization
- Paris MoU (2016), Annual Report 2015, <https://www.parismou.org/publications-category/annual-reports>
- Sage-Fuller, B. (2013), The Precautionary Principle in Maritime Environmental Law: with special reference to high risks vessels routledge.
- Tokyo MoU (2016), Annual Report 2015, http://www.tokyo-mou.org/publications/annual_report.php

HAEKTPONIKH:

- http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/e1/FTU_5.6.12.pdf
- <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/institutional-framework>
- http://www.gard.no/web/news/article?p_document_id=20736202
- http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_177371/lang-fr/index.htm
- <http://seafarersrights.org/mlc-shippings-fourth-pillar/>
- <https://officerofthewatch.com/2013/05/01/mlc-2006-enforcement-through-port-state-control-inspections-in-ports-mlc-regulation-5-2-1/>
- http://www.imo.org/blast/mainframe.asp?topic_id=159

- <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/k-naftik-eis.pdf>
- <http://www.martrans.org/docs/theses/goulandris.pdf>
- <https://issuu.com/ipmimagazine/docs/mlc2006>
- <http://dromon.com/latest-circulars-2/amendments-to-maritime-labour-convention-mlc-2006>
- <http://www.wikipedia.gr/>
- <https://www.yen.gr/nautike-ekpaideuse>
- <http://filonoi.gr/wp-content/uploads/2015/07/pdf37.pdf>
- <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/ships3.html>
- <http://ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>
- [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- <http://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>
- <http://www.intertanko.com/>
- <http://www.nee.gr/downloads/94EEE%20pollution%20prevention%20brochure.pdf>
- <http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Prevention-of-Pollution-from-Ships-%28MARPOL%29.aspx>
- http://www.europarl.europa.eu/ftu/pdf/el/FTU_5.6.12.pdf
- <http://www.naftikachronika.gr/2017/03/16/se-anodo-o-ellinoktitos-stolos-symfona-me-ekthesi-tou-gscc/>

EIKONES:

- ILO Λογότυπο: <http://www.un.ba/stranica/International%20Labour%20Organization>
- IMO Λογότυπο: <http://tfig.unece.org/contents/org-imo.htm>
- International Chamber of Shipping Λογότυπο: http://www.agelef.co.uk/information_links/information_links.htm
- BIMCO Λογότυπο: <https://www.synergymarinegroup.com/bimco-launches/bimco-9/>

- International Association of Association of Independent Tanker Owners Λογότυπο:
<http://www.intertanko.com/Membership/Articles-of-Association/>
- ITF Λογότυπο: <http://www.itfglobal.org/en/global/>