

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΕΠΑΝΔΡΩΣΗ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΣΕ
ΝΕΟΣΥΣΤΑΤΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ – ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ
ΚΑΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΣΤΗ ΠΡΑΞΗ

Κηπουρού Νίκη

Αρ. Μητρώου MN13039

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς Δεκέμβριος 2017

Δήλωση Αυθεντικότητας

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.

Η Δηλούσα

Νίκη Κηπουρού

Σελίδα τριμελούς επιτροπής

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίσθηκε 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:

Βλάχος Γεώργιος (Επιβλέπων)

Διονύσιος Πολέμης

Σαμιώτης Γεώργιος

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

Πρόλογος

Η εκπόνηση της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας έγινε κατόπιν ενδιαφέρουσας μελέτης και έρευνας και αποτελεί την ολοκλήρωση των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Για την συγγραφή της ακόλουθης Διπλωματικής Εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή μου κύριο Γεώργιο Βλάχο και τα μέλη της κριτικής επιτροπής.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την στήριξη και την συμπαράστασή τους όλα τα χρόνια των σπουδών μου, την αδερφή μου Μαίρη για την ηθική υποστήριξη που μου προσφέρει πάντα και τον σύντροφο μου και Πλοίαρχο Κώστα ο οποίος με εμπνέει για την ενασχόληση μου στο κλάδο αυτό και αποτελεί ξεχωριστό υπόδειγμα του εν λόγω επαγγέλματος. Τέλος, δηλώνω την εκτίμηση μου στην εταιρία που μου έδωσε την ευκαιρία να εργαστώ στο τμήμα πληρωμάτων.

Πίνακας περιεχομένων

Δήλωση Αυθεντικότητας.....	ii
Σελίδα τριμελούς επιτροπής.....	iii
Πρόλογος	iv
Πίνακας περιεχομένων	v
Περίληψη	vi
Abstract.....	vi
Εισαγωγή	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΩΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.....	3
1.1 Εισαγωγή.....	3
1.2 Ανάλυση καθηκόντων όλων των μελών του πληρώματος.....	5
1.3 Πως ορίζονται στην Ελλάδα τα θέματα ναυτικής εργασίας βάσει Κανονισμών.....	11
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ.....	14
2.1 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ.....	14
2.1.1 International Maritime Organization (IMO).....	14
2.1.2 International Labour Organization (ILO).....	17
2.1.3 Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO).....	18
2.1.4 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping)	19
2.1.5 Διεθνής Οργάνωση Μεταφορών (International Transport Workers Federation)	19
2.1.6 Διεθνείς Ενώσεις Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων και Πλοίων Ξηρού Φορτίου (INTERTANKO & Intercargo).....	20
2.1.7 Port State Control.....	21
2.1.8 Νηογνώμονες.....	22
2.2 Π.Ν.Ο Η σημασία της για την Ελλάδα - Ιστορία και Δράση.....	23
2.3 MLC 2006.....	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΤΥΠΟ ΤΟΥΣ.....	30
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	34
4.1 Εισαγωγή.....	34
4.2 Σκοπός του τμήματος	34
4.3 Manning Agents.....	35
4.3.1 Διαδικασία ελέγχου της Πλοιοκτήτριας Εταιρίας προς τους manning agents.....	38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ.....	41
5.1 Διαδικασία πρόσληψης και έλεγχος πιστοποίησης του ναυτικού.....	41
5.2 Αναφορά των τίτλων των πιστοποιητικών της STCW.....	46
5.2.1 Αριθμός των Πιστοποιητικών Ικανότητας των ναυτικών της ΕΕ.....	53
5.3 Διαδικασία ελέγχου ιατρικής πιστοποίησης.....	54
5.3.1 Ειδική αναφορά στα ΡΕΜΕ	55
5.4 Διαδικασία εκπαίδευσης του ναυτικού βάσει του συστήματος της εταιρίας.....	58
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ.....	62
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ.....	66
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ.....	68
8.1 Εισαγωγή.....	68
8.2 Χαρακτηριστικά αξιολόγησης και αξιολογη.....	68
8.3 Προαγωγή μετά την αξιολόγηση.....	73
8.4 Ανάγκη επιπρόσθετης εκπαίδευσης κατόπιν αξιολόγησης.....	73
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΣΤΗ ΠΡΑΞΗ.....	76
9.1 Επίτευξη διαφάνειας.....	76
9.2 Εργαλεία Αξιολόγησης (Apro Test/ Ability Profiling & Ces Test/ Personality test)	78
9.3 Διαδικασία εκπαίδευσης του ναυτικού βάσει του συστήματος της εταιρίας.....	79
9.4 Οικονομική εξασφάλιση μισθοδοσίας ναυτικών & Ειδικές παροχές.....	81
Συμπεράσματα.....	84
Βιβλιογραφία.....	93

Κατάλογος Πινάκων

Πίνακας 3.1: Είδη των πλοίων βάσει της χωρητικότητας.....	31
Πίνακας 5.2.1 υποχρεωτικών πιστοποιητικών βάσει της STCW (Tonnage limitation).....	47
Πίνακας 5.2.2 υποχρεωτικών πιστοποιητικών βάσει της STCW (Revalidation-Regulation).....	50
Πίνακας 5.2.3 Υποχρεωτική και μη εκπαίδευσης ενός ναυτικού (abbreviations of trainings).....	53
Πίνακας 5.4.1. Training Matrix – statutory.....	59
Πίνακας 5.4.2 Training Matrix – optional.....	60

Περίληψη

Σκοπός της μελέτης αυτής αρχικά, είναι να κατανοήσουμε όλα τα βήματα στη διαδικασία της ένταξης ενός ναυτικού σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση. Αρχικά στόχος είναι αναγνωρίσουμε την ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος αυτού λόγω της μη σταθερής φύσης του. Πρέπει να αντιληφθούμε τις απαιτήσεις και τα χαρακτηριστικά που πρέπει να πληρεί το τμήμα πληρωμάτων, ως υπεύθυνο τμήμα εισαγωγής του ναυτικού σε μία ναυτιλιακή επιχείρηση και γενικά της σωστής επάνδρωσης όλων των πλοίων της. Μέρος της διαδικασίας αυτής είναι ο σωστός έλεγχος των υποχρεωτικών και 'μη' πιστοποιητικών που πρέπει να κατέχει στο φάκελο του ένας υποψήφιος. Παράλληλα όμως θα πρέπει να του παραχθεί επιπλέον εκπαίδευση με βάση τις συγκεκριμένες ανάγκες του και το καταστατικό της εκάστοτε εταιρίας. Μετ' έπειτα θα αναλυθεί η συνήθη διαδικασία του ταξιδιού προς και από το πλοίο μέχρι να επαναπατριστεί. Βέβαια όμως δε θα μπορούσε να λείπει από τη παρούσα εργασία το σημαντικό κεφάλαιο της αξιολόγησης ενός ναυτικού το οποίο θα κρίνει τη καριέρα του ίδιου, την φήμη της εταιρίας, την ποιότητα των υπηρεσιών στο έργο επί του πλοίου κτλ..

Κάπως έτσι λοιπόν και πληρώντας τα ως άνω βήματα, θα περάσουμε από τη θεωρία στη πράξη, χρησιμοποιώντας σαν 'case study' ναυτιλιακή εταιρία, η οποία επάνδρωσε σχεδόν 60 πλοία μέσα σε διάστημα 2 ετών. Θα αναφερθούν ως παράδειγμα ειδικά εργαλεία που χρησιμοποιούνται από το τμήμα πληρωμάτων για τη σωστότερη στρατολόγηση ναυτικών, δεδομένου ότι ο κόσμος που εισέρχεται σε αυτήν είναι άγνωστος κάτι που μεγιστοποιεί την ευθύνη της καλής προξετασιακής διαδικασίας.

Abstract

The purpose of this study, initially, is to understand all the steps in the process of integrating a seafarer into a shipping company. The primary objective is to recognize the specificity of this profession due to the 'non-stationary' nature of it. We need to understand the kind of requirements and characteristics the employees of crewing department should fulfil, since it is the most responsible department which introduce the seaman to the shipping company and generally is the department which should handle properly the whole fleet/personnel of all ships. Part of this process is the proper check of the mandatory and optional certificates that a

Candidate must hold. At the same time, additional training should be provided to seafarers, based on the specific needs and statutes of the company. We will also analyse the usual process of travelling from and to the ship until seafarer's repatriation. But we should also mention to this study, the importance of evaluation procedure because its appropriate factor for seaman's career, the reputation of the company, the quality of good services on board the ship etc.

Afterwards, we will move from theory to practice by using the 'case study' shipping company, which manages 60 ships within 2 years. Examples are the special tools used by the crew for the most appropriate recruiting of seafarers, as the seamen who are entering the company are unknown, something that maximizes the responsibility for a good pre-recruitment process.

Εισαγωγή

Το πλοίο είναι ένας ιδιαίτερος χώρος δουλειάς, που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές διεθνώς η εσωτερικά. Αυτή η εργασία λόγω της φύσεως της παρουσιάζει μια ιδιομορφία που χρήζει πιο μεγάλη ανάγκη για μεταχείριση και φροντίδα. Επίσης, το επάγγελμα αυτό χρειάζεται μεγάλη υπευθυνότητα στην εκτέλεση της εργασίας τόσο από τη διοίκηση του πλοίου, όσο και από τους υπόλοιπους εργαζομένους, καθώς επίσης και ετοιμότητα για να είναι σε θέση να αντιμετωπίζουν αποτελεσματικά όποιο πρόβλημα παρουσιαστεί. Η ναυτική εργασία δεν σταματάει να εκτελείται ακόμα και όταν το πλοίο εκτελεί ανεφοδιασμό, επισκευές ή και φορτοεκφόρτωση. Η συνεχής αυτή μετακίνηση του πλοίου στη θάλασσα συνεπιφέρει και πολλούς κινδύνους για τους ναυτικούς όπως οι άσχημες καιρικές συνθήκες, η φουρτούνα κ.α.. Οι δυσκολίες αυτές μάλιστα πολλές φορές επιβαρύνουν την ψυχολογία των εργαζομένων με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η απόδοση στην εργασία τους. Στα πλοία ο εργαζόμενος αναγκάζεται να δουλεύει χωρίς ανάπαυση για πάρα πολλές ώρες, μακριά από την οικογένειά του και να στερείται τα πλεονεκτήματα της κοινωνικής και προσωπικής του ζωής. Παρά τις ανέσεις που έχουν στην σύγχρονη εποχή τα περισσότερα πλοία, τα οποία είναι εξοπλισμένα με πολλές σύγχρονες τεχνολογίες και διαδίκτυο αυτό δε σημαίνει ότι δεν παύει η διαβίωση μέσα σε αυτό, να είναι μοναχική και μονότονη.

Βασικό όμως συστατικό της ήρεμης και ομαλής λειτουργίας εντός του πλοίου είναι οι ομαλές ανθρώπινες σχέσεις των πληρωμάτων πάνω στο πλοίο. Θα πρέπει τα χαμηλότερα στρώματα ιεραρχικά να υπακούνε στους αξιωματικούς και τον πλοίαρχο. Από της πλευρά των αξιωματικών να υπάρχει η σωστή οδηγία και διανομή των εντολών που προκύπτει από τη κατανόηση των αναγκών από το υπόλοιπο πλήρωμα καθώς και η υπακοή στον πλοίαρχο. Από τη πλευρά του Πλοίαρχου είναι σημαντική η σωστή αρχηγεία και η επαρκής κατάρτιση και μετεκπαίδευση του πληρώματος του, συμπεριλαμβανομένων των αξιωματικών και των ναυτών κτλ..

Το είδος των σχέσεων και η ευχέρεια αναπτύξεώς τους και ο αλληλοσεβασμός μεταξύ του πληρώματος είναι παράγοντες πολύ πιο σημαντικοί από τα καθήκοντα και τις θέσεις. Εργασιακές σχέσεις επίσης διαμορφώνονται ανάμεσα και στο προσωπικό ξηράς και τους ναυτικούς. Αυτό προκύπτει από τη ζήτηση βοήθειας του πληρώματος από την ναυτιλιακή εταιρία μιας και λόγω της φύσης του ναυτικού επαγγέλματος συχνά καλούνται να αντιμετωπίσουν πολλές φορές δύσκολες καταστάσεις. Επομένως για να αποδώσουν καλύτερα οι ναυτικοί θα πρέπει οι ανάγκες και οι επιθυμίες τους να μην αγνοούνται από την πλοιοκτήτρια

εταιρία. Πρέπει να γίνει κατανοητό από τους ιδιοκτήτες των πλοίων, ότι τα κέρδη τους οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην εργασία των ναυτικών. Γενικότερα δημιουργούνται σχέσεις α) ανάμεσα στον πλοίαρχο και την εταιρία β) σχέσεις ανάμεσα στον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς γ) σχέσεις ανάμεσα στον πλοίαρχο και τα κατώτερα πληρώματα δ) σχέσεις ανάμεσα στα άτομα που ανήκουν στα κατώτερα πληρώματα ε) σχέσεις ανάμεσα στους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα. Με τον όρο πλήρωμα¹ γενικότερα εννοούμε το σύνολο των προσώπων που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο και προσφέρει τις υπηρεσίες του. Στην περίπτωση που προσφέρουν εργασία, και υπηρεσίες στο πλοίο χωρίς να είναι ναυτολογημένοι δεν ανήκουν στο πλήρωμα. Τέτοιοι εργαζόμενοι θεωρούνται οι τεχνικοί, όσοι ελέγχουν την λειτουργία των μηχανών, και οι πλοηγοί. Ανάλογα με την εργασία που εκτελεί το πλήρωμα, χωρίζεται στις εξής κατηγορίες²:

- Τους εργαζόμενους στο κατάστρωμα, δηλαδή τα άτομα που μαζί με τον πλοίαρχο οδηγούν το πλοίο, όπως οι ναύτες, οι κυβερνήτες κ.α.
- Τα άτομα που εργάζονται στις μηχανές, όπως οι μηχανοδηγοί, οι μηχανικοί, οι χειριστές κ.α.
- Τα άτομα που εκτελούν τις υπόλοιπες εργασίες όπως οι θαλαμηπόλοι, οι μάγειροι κ.α. .

Παρακάτω θα δούμε αναλυτικά τους ρόλους και τα καθήκοντα των Μελών ενός πλοίου δίδοντας έμφαση σε αυτόν του Πλοίαρχου.

¹ Άρθρα 104-129 ΚΔΝΔ

² Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 - ΦΕΚ Α-261/3-10-1973 κεφ. Α άρθρο 55 , Κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου ΚΙΝΔ. (Πηγή e – nomothesia.gr last log in:01/11/17)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

1. Ο ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ ΩΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

1.1 Εισαγωγή

Σύμφωνα με το Ναυτικό Δίκαιο η κυβέρνηση του πλοίου ασκείται απόλυτα από τον πλοίαρχο. Με άλλα λόγια είναι ο διοικητής του πλοίου, επί κεφαλής της ιεραρχίας του πληρώματος με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που επιβαίνει στο πλοίο, 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. Συχνά διαχωρίζεται από το υπόλοιπο πλήρωμα μιας και η ισχύουσα νομοθεσία διαχωρίζει πολλές φορές τον πλοίαρχο από το υπόλοιπο πλήρωμα.

Ο πλοίαρχος³ είναι αυτός που στη διάρκεια του ταξιδιού έχει απόλυτη εξουσία όσον αφορά στη διοίκηση και νομικά θέματα. Για παράδειγμα, μπορεί να διατάξει ακόμα και την κράτηση επιβατών που παραβαίνουν το νόμο, να αποφασίσει την απόρριψη εμπορευμάτων ή την εγκατάλειψη του πλοίου σε περίπτωση κινδύνου για τη ζωή του πληρώματος ή των επιβατών. Γενικά, ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για τη χάραξη της πορείας του πλοίου και τους ελιγμούς προσέγγισης στα λιμάνια. Έχει ευθύνη για την επιλογή και το συντονισμό των αρμοδιοτήτων του πληρώματος, την τήρηση της τάξης, τον έλεγχο καταλληλότητάς και την καλή λειτουργία και ασφάλεια του πλοίου. Το επάγγελμα του πλοίαρχου απαιτεί υπευθυνότητα, αποφασιστικότητα και κριτική σκέψη. Ο πλοίαρχος οφείλει να είναι τολμηρός, εύστροφος, ανεξάρτητος, να έχει κάθε είδους εν συναίσθηση και ωριμότητα και καλή φυσική κατάσταση, υγεία. Βέβαια πρέπει να έχει πολύ καλές διοικητικές και οργανωτικές δεξιότητες, αφού είναι απαραίτητο να χειρίζεται πολλά θέματα ταυτόχρονα και να διοικεί ικανοποιητικά το σύνολο του πληρώματος, το οποίο, όπως προαναφέρθηκε, συνήθως είναι ανομοιογενές, κάτω από τις δύσκολες συνθήκες απομόνωσης που επιβάλλει το θαλάσσιο ταξίδι. Ακόμη, οφείλει να είναι δίκαιος και αμερόληπτος, να διαθέτει ενδιαφέρον για τα υπόλοιπα μέλη του πληρώματος και τις συνθήκες διαβίωσής τους στο πλοίο και να εμπνέει σεβασμό. Το επάγγελμα επιλέγουν, κυρίως, άνθρωποι αυτάρκεις με αυτοπεποίθηση, που λατρεύουν τη θάλασσα, τα ταξίδια και αψηφούν τους κινδύνους. Σήμερα αν και τα πλοία είναι

³ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη (2005) , 'ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Ι', 'Ε' Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα
www.elinyae.gr (Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας Last log in : 15/10/17)

αυτοματοποιημένα και για το λόγο αυτό για την ενασχόληση με το επάγγελμα απαιτούνται γνώσεις χρήσης ηλεκτρονικών υπολογιστών και άλλων πολύ εξειδικευμένων ηλεκτρονικών μηχανημάτων. Η σταθερή ανάπτυξη της ναυσιπλοΐας και των θαλασσιών μεταφορών δημιουργούν θετικές προοπτικές απασχόλησης για εξειδικευμένα στελέχη, ενώ η αποφοίτηση από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (Α.Ε.Ν.) ακολουθεί ελεγχόμενους ρυθμούς.

Ο πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για ό,τι συμβαίνει στο πλοίο που κυβερνά, πράγμα που συνεπάγεται αυξημένες ευθύνες. Εξάλλου, και οι συνθήκες εργασίας του πλοιάρχου είναι όπως προαναφέρθηκε ιδιαίτερες. Από τη φύση του το επάγγελμα απαιτεί παραμονή για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από το σπίτι και τα συγγενικά πρόσωπα. Επίσης, η σύσταση του πληρώματος ενός πλοίου είναι πολλές φορές διαφορετική και μη ομοιογενής διότι αποτελείται από άτομα διαφόρων εθνικοτήτων, τα οποία δεν μιλούν την ίδια γλώσσα, έχουν διαφορετικές συνήθειες και αξίες, με αποτέλεσμα την πιθανότητα δημιουργίας προβλημάτων στην καθημερινή συμβίωση, γεγονός που ο πλοίαρχος καλείται να αντιμετωπίσει και να διευθετήσει. Ακόμα, στη διάρκεια του ταξιδιού οι κίνδυνοι και οι δυσκολίες που μπορεί να προκύψουν, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις κακοκαιρίας, είναι πολλοί. Στα σύγχρονα πλοία βέβαια οι συνθήκες διαβίωσης είναι ιδιαίτερα καλές. Ειδικότερα οι αξιωματικοί έχουν τις δικές τους καμπίνες, οι οποίες είναι πλήρως εξοπλισμένες, ενώ οι κοινόχρηστοι χώροι διαθέτουν τηλεόραση, video, αίθουσα ψυχαγωγίας κ.λπ.

Εν κατακλείδι ο πλοίαρχος χρειάζεται να διαθέτει συνέπεια, υπευθυνότητα, αίσθημα δικαιοσύνης και να αποπνέει κύρος, εμπιστοσύνη και σεβασμό τόσο στο πλήρωμα, όσο και στους επιβάτες. Ο πλοίαρχος είναι απαραίτητο να διαθέτει ηγετικές δεξιότητες, προκειμένου να επιτυγχάνει τη διευθέτηση των όποιων προβλημάτων δημιουργούνται και τη διευκόλυνση της συνεργασίας των μελών του πληρώματος.

Το μέλλον των πλοιάρχων συχνά είναι να απασχολούνται σε ναυτιλιακές εταιρίες. Μετά από αρκετά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας μπορούν να αναλάβουν διάφορες θέσεις στα ναυτιλιακά γραφεία και έτσι να σταματήσουν να ταξιδεύουν. Αρκετοί πλοίαρχοι πχ εργάζονται ως καπετάνιοι σκαφών αναψυχής ή δημιουργούν εταιρίες ενοικιάσεως τέτοιων σκαφών.

Αναφορικά με το μέλλον των πλοιάρχων, αξίζει να σημειωθεί ότι υπάρχει έντονος προβληματισμός για την αναγκαιότητα της ύπαρξης του στο μέλλον διότι γίνεται μια προσπάθεια δημιουργίας μη επανδρωμένου πλοίου λόγω της αυτοματοποίησης των εργασιών. Όμως φαίνεται η ύπαρξη των αξιωματικών και του Πλοιάρχου να μην παύει να υφίσταται στο άμεσο μέλλον. Στην εμπορική ναυτιλία ο ανθρώπινος παράγοντας θα είναι πάντα άρρηκτα

συνδεδεμένος με την ασφαλή διαχείριση του πλοίου και του φορτίου. Αναπόφευκτα ο ρόλος και τα καθήκοντα του ναυτικού θα δεχτούν τροποποιήσεις και προσαρμογές ανάλογα με την τάση της εποχής, είτε αυτή είναι το μη επανδρωμένο πλοίο είτε η μείωση της οργανικής σύνθεσης είτε η δημιουργία νέων ειδικοτήτων στον χώρο. Σίγουρα είναι ένα «Project» σε εξέλιξη, όμως υπάρχουν πολλοί τομείς πάνω στο πλοίο που πρέπει να εξελιχθούν τεχνολογικά ούτως ώστε να φτάσουμε στο σημείο ένα πλοίο να μπορέσει να ταξιδεύει τελείως μόνο του, με ασφάλεια από το ένα λιμάνι στο άλλο⁴.

1.2 Ανάλυση καθηκόντων όλων των μελών του πληρώματος

Κάτωθι μπορείτε να δείτε ένα συνήθη Crew list συμπεριλαμβανομένων crewing ranks and codes⁵ και των καθηκόντων όλων των μελών⁶ :

Code: MST / Description: Master

Είναι ο κυβερνήτης του πλοίου και ο ανώτατος αξιωματικός Deck. Τα καθήκοντα του είναι:

1. Συνολικά, υπεύθυνος για την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου και του φορτίου.
2. Διοικεί το πλοίο. Πρέπει να βρίσκεται στη γέφυρα κατά την άφιξη και την αναχώρηση από λιμάνια, σε ρηγά νερά, κατά τη διάρκεια μειωμένης ορατότητας, κατά τη διάρκεια οποιωνδήποτε δυσλειτουργιών, όταν άλλοι αξιωματικοί πλοήγησης δεν είναι σε θέση να χειριστούν το πλοίο κατά τη διάρκεια βαρείας κυκλοφορίας και κατά τη διάρκεια έκτακτης ανάγκης ή μη φυσιολογικής κατάστασης.
3. Εφαρμόζει το νόμο και την τάξη επί του πλοίου.
4. Υπογράφει φορτωτική.
5. Αν και ο πρώτος Μηχανικός είναι υπεύθυνος για το μηχανοστάσιο, οι κινητήρες είναι στη διάθεση του πλοίαρχου.
6. Εξασφαλίζει την υποβολή των εκθέσεων αξιολόγησης σύμφωνα με τις οδηγίες έτσι ώστε να ενημερώνεται η εταιρία για τις ανάγκες του πλοίου. Ακόμα αναλαμβάνει την εξοικείωση των ναυτικών αναφορικά με κάθε πρόσθετη εκπαίδευση όπως απαιτείται από την εταιρία. Λαμβάνει πειθαρχικές ενέργειες εναντίον οποιουδήποτε μέλους του πληρώματος, αν και εάν

⁴ www.naftikachronika.gr ΤΕΥΧΟΣ 199 (Απρίλιος 2017), σελ 54

⁵ <https://toughnickel.com> Article with: The Different Ranks of Seafarers ,last log in 24/04/17

⁶ Παναγιώτης Περ. Λυκούδης (2014), Επιμέλεια Δημ. Βασιλάκη 'ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ' , Γ' Έκδοση (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού , ίδρυμα Ευγενίδου 1954)

το μέλος του πληρώματος προέρχεται από το Τμήμα Μηχανών, πρέπει να συμβουλευτεί και το πρώτο Μηχανικό.

7. Υπεύθυνος για καύσιμα (υπό την καθοδήγηση του Πρώτου Μηχανικού), διάθεση απορριμμάτων, κάρτες παραλαβής, στοιχεία μισθοδοσίας και προκαταβολές μετρητών.

8. Στον λιμένα ασχολούνται με λιμενικές αρχές, αρχές μετανάστευσης, τελωνειακές αρχές κτλ.

9. Βοηθάει οποιοδήποτε άλλο σκάφος σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης.

10. Εκπαιδεύει το πλήρωμα και διενεργεί ασκήσεις.

11. Εξυπηρετεί ως πρόσωπο επικοινωνίας για επικοινωνία με το γραφείο.

12. Εάν το πλοίο εγκαταλειφθεί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, η λεκτική εντολή πρέπει να δοθεί από τον Καπετάνιο.

13. Ασκεί έλεγχο ότι όλα τα μέλη του πληρώματος κατέχουν τις κατάλληλες άδειες STCW, τις θεωρήσεις ανάλογα με την κατάταξή τους πριν αναλάβουν καθήκοντα.

14. Πρέπει να είναι βέβαιος ότι υπάρχει πάνω στο πλοίο η πρωτότυπη ναυτική σύμβαση εργασίας (σύμβαση) που ορίζει σαφώς όλους τους όρους και τις προϋποθέσεις που απαιτούνται από τους συνήθεις όρους απασχόλησης της εταιρίας.

15. Να φυλάσσει τα πρωτότυπα ή επικυρωμένα αντίγραφα έγκυρων αδειών κατάλληλων για την κατάταξή τους σύμφωνα με τις ισχύουσες απαιτήσεις STCW μαζί με το Βιβλίο Ναυτικών και το Ιατρικό Πιστοποιητικό τους.

16. Ο Πλοίαρχος είναι υπεύθυνος για την εξασφάλιση ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο σύμφωνα με τους εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς καθώς και τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας. Πρέπει να ελέγχει ότι οι ναυτικοί έχουν μαζί τους κατά την επιβίβαση τους τα πρωτότυπα ή επικυρωμένα αντίγραφα των πιστοποιητικών και των πιστοποιητικών που έχουν εγκριθεί, ανάλογα με την περίπτωση, μαζί με την απαραίτητη σχετική θεώρηση σημαίας ή απόδειξη αίτησης ή ισοδύναμο έγγραφο. Εξασφαλίζει ότι εάν δεν πληρούνται κάποια από τις παραπάνω απαιτήσεις όταν ένας νέος ναυτικός επιβιβάζεται στο πλοίο, ο πλοίαρχος δεν πρέπει να υπογράψει για αυτό τον ναυτικό και πρέπει να το αναφέρει αμέσως στο γραφείο.

Η απόφαση του Καπετάνιου είναι τελική. Είτε σωστό είτε λάθος, το πλήρωμα πρέπει να παραμείνει σε αυτό τη συγκεκριμένη στιγμή.

Code: CO / Description: Chief Officer

Ο Επικεφαλής Αξιωματούχος κατέχει πιστοποιητικό ικανότητας κατηγορίας II κατά Deck. Μπορεί να κατέχει επίσης το COC κατηγορίας I. Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του είναι τα

εξής:

1. Προετοιμάζει τα σχέδια φόρτωσης και εκφόρτωσης φορτίου.
2. Υπεύθυνος για την αξιολόγηση Deck, Bosun, Pump Man, ABs, OSs, Chief Cook . Τους δίνει το ημερήσιο πρόγραμμα εργασίας τους.
3. Κανονικά είναι ο υπεύθυνος ασφαλείας του σκάφους, αν και μπορεί να μεταβιβάσει τα καθήκοντά του σχετικά με την ασφάλεια στον 3Ο.
4. Συντήρηση του καταστρώματος και γενική επισκευή των μηχανημάτων καταστρώματος.
5. Αγκυροβόληση του σκάφους στο αγκυροβόλιο.
6. Υπεύθυνος στο κατάστρωμα για οποιαδήποτε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, αναφέροντας στο καπετάνιο ανάλογα με την περίπτωση.
7. Κάνει λίστες επισκευών.
8. Λαβές σταθμούς πρόσδεσης.
9. Υπεύθυνος της επικοινωνίας GMDSS (Παγκόσμιο Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας).

Code: 20 / Description: Second Officer

Τα καθήκοντα και οι ευθύνες του είναι τα εξής:

1. Σχεδιασμός διέλευσης, πρέπει να επιλέξει γραφήματα, να σχεδιάσει μαθήματα και να υπολογίσει τις αποστάσεις.
2. Υπεύθυνος για τη διόρθωση των διαγραμμάτων, τις κατευθύνσεις ιστιοπλοΐας, τον κατάλογο σημάτων φωτός και ομίχλης, τα ραδιοσήματα και την ενημέρωση των προειδοποιήσεων πλοήγησης.
3. Προετοιμασία αναφορών.
4. Δοκιμή εξοπλισμού γέφυρας.
5. Προετοιμασία της περίληψης καταγραφής καταστρώματος στο τέλος κάθε μήνα.
6. Υπεύθυνος της επικοινωνίας GMDSS.
7. Διατήρηση της βιβλιογραφίας του πλοίου.
8. Βοηθώντας τον Chief Mate στο λιμάνι κατά τη φόρτωση και εκφόρτωση του φορτίου.
9. Χειρισμός σταθμών πρόσδεσης.
10. Λειτουργεί ως Ιατρικός Διευθυντής.

Code: 30 / Description: Third Officer

Ο Τρίτος Πλοίαρχος κατέχει πιστοποιητικό ικανότητας κατηγορίας III Deck. Καθήκοντα του είναι τα κάτωθι:

1. Συντήρηση του εξοπλισμού διάσωσης και του πυροσβεστικού εξοπλισμού σύμφωνα με τις

οδηγίες του Υπεύθυνου Ασφαλείας.

2. Προετοιμασία αναφορών ασκήσεων.
3. Χειρισμός εγγράφων λιμένα εξ ονόματος του πλοίαρχου.
4. Επικοινωνία με το GMDSS.
5. Χειρισμός σταθμών πρόσδεσης.

Code: CE / Description: Chief Engineer

Είναι γενικά υπεύθυνος για το μηχανοστάσιο και ο ανώτατος αξιωματικός επι της μηχανής. Τα καθήκοντα του είναι:

1. Ένας πρώτος μηχανικός φέρει την πλήρη ευθύνη για τη λειτουργία του μηχανοστασίου και για οποιαδήποτε συντήρηση μηχανών επί του σκάφους.
2. Συνεργάζεται στενά με τον Καπετάνιο, ο οποίος κατά καιρούς κατέχει την ίδια τάξη, για να εξασφαλίσει ότι η φυσική όψη του πλοίου είναι εντελώς υπό έλεγχο.
3. Διατηρεί την απογραφή για τυχόν ανταλλακτικά, επιπλέον καύσιμα και λάδια. Ο κατάλογος αυτός πρέπει να ενημερώνεται όποτε κρίνεται αναγκαίο.
4. Διασφαλίζει ότι το μηχανοστάσιο είναι καλά διατηρημένο και προετοιμασμένο για επιθεώρηση από τις ανώτερες αρχές .
5. Πρέπει επίσης να καθορίσει την ποσότητα λαδιού, καυσίμου και λιπαντικού που απαιτείται για κάθε ταξίδι και να βεβαιωθεί ότι υπάρχουν σημαντικές ποσότητες από κάθε ένα από αυτά.
6. Είναι υπεύθυνος για την σωστή επισκευή και συντήρηση του πλοίου έτσι ώστε να είναι σε κατάσταση ετοιμότητας ανά πάσα στιγμή.
7. Διατηρεί πόσιμο νερό και σύστημα αυτόματης χλωρίωσης.
8. Διατηρεί τις δεξαμενές σε καλή κατάσταση για τη διαχείριση αποβλήτων, επεξεργασία και πρόγραμμα δοκιμών.
9. Παρακολουθεί και συντηρεί συστήματα ακολουθώντας πρόγραμμα προληπτικής συντήρησης σε ημερήσια, εβδομαδιαία και μηνιαία βάση με την υποστήριξη του κατώτερου Μηχανικού.
10. Συμμετέχει ενεργά στις περιόδους επισκευής και συντήρησης των ναυπηγείων.
11. Ακολουθεί τις πολιτικές και τις διαδικασίες για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης της εταιρίας και θα ζητήσει εποπτική βοήθεια / καθοδήγηση όταν είναι απαραίτητο.
12. Διεξάγει περιοδικούς ελέγχους για να διασφαλίζει ότι το πλήρωμα τηρεί τους κανονισμούς που αφορούν τη λειτουργία του σκάφους.
13. Προετοιμάζει το σκάφος για όλες τις επιθεωρήσεις των ΗΠΑ και άλλες επιθεωρήσεις γενικότερα.

14. Διατηρεί εξοικείωση με όλες τις υποχρεώσεις που απορρέουν από το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας της εταιρίας, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων επείγουσας ανάγκης.

Γενικότερα πρέπει να έχει εμπειρία τόσο στη μηχανική όσο και στην ηλεκτροτεχνία, καθώς και την εμπειρία στη βιομηχανία διυλιστηρίων πετρελαίου.

Code: 2E / Description: Second Engineer

Ο Δεύτερος Μηχανικός είναι κάτοχος πιστοποιητικού Engine Class II .

Μπορεί να κατέχει επίσης το COC κατηγορίας I. Με περαιτέρω εμπειρία ή εξετάσεις θα γίνει πρώτος μηχανικός. Καθήκοντα του είναι τα κάτωθι:

1. Βοηθός του αρχικού μηχανικού, συνήθως εκτελεί τις περισσότερες εργασίες για λογαριασμό του α' μηχανικού.
2. Υπεύθυνος για όλα τα είδη μηχανημάτων: γρανάζια διεύθυνσης, αντλίες, βοηθητικά μηχανήματα και κύρια συντήρηση του κινητήρα.
3. Υπεύθυνος για το μηχανοστάσιο και όλες τις βαθμολογίες των υφισταμένων του, δηλαδή των Fitters, Oilers, και Wipers. Τους δίνει καθημερινά το πρόγραμμα εργασίας.
4. Κάνει λίστες επισκευών.

Code: 3E / Description: Third Engineer

Ο τρίτος μηχανικός διαθέτει πιστοποιητικό κατηγορίας III. Μπορεί επίσης να κατέχει το COC κατηγορίας I ή κλάσης II. Με περαιτέρω εμπειρία ή εξετάσεις θα γίνει β' Μηχανικός. Τα καθήκοντα του είναι:

1. Λειτουργία και συντήρηση των γεννητριών.
2. Λειτουργία και συντήρηση boilers.
3. Διεξαγωγή δοκιμών ψύξης νερού.
4. Λειτουργία και συντήρηση των βάσεων κυλινδροκεφαλής μηχανής προώθησης.

Code: 4E / Description : Fourth Engineer

Ο τέταρτος μηχανικός διαθέτει πιστοποιητικό κατηγορίας III. Μπορεί επίσης να κατέχει το COC Class-I και Class II. Με περαιτέρω εμπειρία θα γίνει τρίτος μηχανικός. Τα καθήκοντα του είναι:

1. Λαμβάνει bunkers και βοηθάει τον Chief Engineer σε υπολογισμούς καυσίμων.
2. Λειτουργία και συντήρηση του σταθμού επεξεργασίας λυμάτων (sewage plant).
3. Λειτουργία και συντήρηση του αποτεφρωτήρα (incinerator).
4. Λειτουργία και συντήρηση του διαχωριστή νερού (oily water separator).
5. Λειτουργία και συντήρηση της γεννήτριας γλυκού νερού (fresh water generator).

6. Λειτουργία και συντήρηση του συμπιεστή αέρα (air compressor).

7. Διαχείριση ιλύος και υδροσυλλεκτών (sludge and bilge).

Code: ELE / Description: Electrician

Ο Ηλεκτρολόγος δεν διαθέτει Πιστοποιητικό, COC, αλλά η κατάταξή του είναι ίση με αυτή του δεύτερου και του Τρίτου Μηχανικού. Εργάζεται υπό τον α' μηχανικό. Εκτελεί διάφορες εργασίες που σχετίζονται με τον ηλεκτρισμό, από την αλλαγή των λαμπτήρων σε επισκευές γεννήτριας. Οι ηλεκτρολόγοι ξεκινούν ως ηλεκτρολόγοι δόκιμοι.

Code: BSN / Description: Bosun

Ο Bosun είναι ο αρχηγός του καταστρώματος. Ο ικανός AB θα γίνει ο Bosun. Θα εκτελέσει διάφορες εργασίες στο κατάστρωμα όπως σύζευξη σύρματος, ανάμειξη χρωμάτων, καθαρισμός, υποβοήθηση του Chief Mate κατά τη διάρκεια του αγκυροβολίου, και, τις περισσότερες φορές, εποπτεία των αξιολογήσεων στο κατάστρωμα. Πρέπει να φέρει οποιοδήποτε πρόβλημα που σχετίζεται με το πλήρωμα στον Chief Mate.

Code: AB / Description : Able-Bodied Seaman

Ο ναύτης κάνει εργασίες συντήρησης στο κατάστρωμα. Κάνει πράγματα όπως painting, πλύσιμο, καθαρισμό και λίπανση εξοπλισμού. Θα βοηθήσει στο watch keeping με την εμπειρία, μπορεί να γίνει Bosun.

Code: OS / Description: Ordinary Seaman

Ο Ναυτικός (OS) πραγματοποιεί εργασίες συντήρησης στο κατάστρωμα όπως βαφή, πλύση, καθαρισμού και λίπανσης. Η διαφορά μεταξύ OS και AB είναι ότι ο κανονικός ναυτικός δεν θα βοηθήσει στην κατεύθυνση του πλοίου και δεν θα βοηθήσει Bridge watch. Αλλά με την εμπειρία, και την κατάλληλη πιστοποίηση παρακολούθησης, ο κανονικός ναυτικός μπορεί να γίνει AB.

Code: OLR / Description: Oiler

Το Oiler εκτελεί εργασίες συντήρησης στο μηχανοστάσιο. Βοηθάει τους Μηχανικούς με την επιδιόρθωση μηχανημάτων, με τον καθαρισμό και painting . Αυτή η κατάταξη είναι ίση με AB. Μερικές φορές με εμπειρία μπορεί να γίνει ένας Αντλιοστάτης.

Code: CCK / Description: Chief Cook

Ο κύριος μάγειρας προετοιμάζει γεύματα για όλο το προσωπικό επί του πλοίου. Είναι μια κρίσιμη δουλειά ειδικά σε ένα πλοίο με πολυεθνικό πλήρωμα, επειδή κάθε άτομο θα λατρέψει διαφορετικά τρόφιμα και διαφορετικό στυλ μαγειρικής. Το φαγητό θα πρέπει είναι έτοιμο στην ώρα του και να ταιριάζει με το εθνικό στυλ του πληρώματος και κυρίως του καπετάνιου και των ανώτερων αξιωματικών .Ο Chief Cook θα πρέπει να μπορεί να γράφει αγγλικά και να

γνωρίζει διαφορετικά μενού και τα ονόματα των ειδών διατροφής. Η κατάταξή του είναι ίση με τον Bosun.

Code: MSM / Description: Messman

1. Καθαρίζει όλους τους χώρους τα καθίσματα, τις καμπίνες των ανώτερων αξιωματικών, διάφορα εργαλεία κουζίνας και σκεύη μαγειρικής.
2. Βοηθά τον chief cook στις εργασίες μαγειρικής του.
3. Σερβίρει φαγητό σε όλο το προσωπικό και τους επισκέπτες onboard.
4. Ενδιαφέρεται για την καλή καθαριότητα είτε του προσωπικού και γενικά εκτελεί ό,τι του ανατεθεί από τον Chief Cook.

Code: PMM / Description: Pump Man

Ο αντλιοφόρος ανήκει μόνο στα πλοία δεξαμενόπλοιων. Αυτή η τάξη είναι ίση με τον Bosun, αλλά τις περισσότερες φορές εργάζεται ανεξάρτητα και παίρνει παραγγελίες απ'ευθείας από τον Chief Mate. Παίζει σημαντικό ρόλο κατά τη διάρκεια της φόρτωσης και εκφόρτωσης, κυρίως ανοίγοντας βαλβίδες σύμφωνα με τις οδηγίες του Chief Mate.

1.3 Πως ορίζονται στην Ελλάδα τα θέματα ναυτικής εργασίας βάσει Κανονισμών

Στην Ελλάδα τα θέματα ναυτικής εργασίας προσδιορίζονται επίσης και από τους κάτωθι κανονισμούς:

• ⁷Τα άρθρα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 37-83, τα οποία αναφέρονται στον Πλοίαρχο, Στη σύμβαση ναυτολόγησης και στο πλήρωμα.

Μερικά παραδείγματα όπως ορίζονται στο Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου:

Ο Πλοίαρχος μεριμνά για τη καλή στοιβασία του φορτίου και εάν κρίνει αναγκαίο να χρησιμοποιεί ειδικά μέσα ασφαλείας.

Ο Πλοίαρχος κάθε πλοίου είναι υποχρεωμένος να συντάσσει πίνακα συναγερμού ο οποίος αναγράφει σε στήλες τον αύξοντα αριθμό καταχώρισης στον πίνακα, το ονοματεπώνυμο και την ειδικότητα κάθε μέλους του πληρώματος και σε τρεις χωριστές στήλες τα καθήκοντα, που ανατίθενται σ' αυτό κατά την εγκατάλειψη του πλοίου, την πυρκαγιά και τη διαρροή.

Στα επιβατηγά πλοία που εκτελούν διεθνείς πλόες πρέπει να εκτελείται γυμνάσιο μέσα στις πρώτες 24 ώρες μετά τον απόπλου. Τα επιβατηγά που εκτελούν διεθνείς πλόες διαρκείας

⁷ Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 37-83
<http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikies>, last log in 15/11/2017

μικρότερης των 24 ωρών και πλόες εσωτερικού ανεξαρτήτως διάρκειας δεν είναι υποχρεωμένα να εκτελέσουν το γυμνάσιο αυτό, μπορεί όμως ο πλοίαρχος κατά την κρίση του, να διατάξει την εκτέλεση γυμνασίου συγκέντρωσης και σε πλοίο της κατηγορίας αυτής.

Οποτεδήποτε συμβαίνει ατύχημα στο πλοίο ή ανακαλύπτεται ελάττωμα που επηρεάζει δυσμενώς την ασφάλειά του ή την αποτελεσματικότητα ή την επάρκεια των σωστικών μέτρων ή του υπόλοιπου εξοπλισμού ο πλοίαρχος είναι αυτός που πρέπει να το αναφέρει το συντομότερο στην εκάστοτε Ανώτατη Αρχή.

Την ευθύνη για τη φύλαξη και διαχείριση των ιατρικών εφοδίων τη φέρει ο πλοίαρχος, ο οποίος, χωρίς να απαλλάσσεται της ευθύνης του, μπορεί να αναθέτει τη χρήση και τη συντήρηση των ιατρικών εφοδίων στον ιατρό εφόσον διαθέτει το πλοίο ή σε ένα ή περισσότερους εργαζόμενους που κατέχουν το πιστοποιητικό αυτό.

Ο πλοίαρχος υποχρεούται να παράσχει βοήθεια προς κάθε άλλο πλοίο, το πλήρωμα και τους επιβάτες αυτού, εφ' όσον δύναται η πράξη σοβαρού κινδύνου του ιδίου αυτού πλοίου, του πληρώματος και των επιβατών αυτού.

Οι πλοίαρχοι του μεγάλου βυθίσματος πλοίων και του μεγάλου μήκους μεταφοράς πετρελαιοειδών θα έχουν εξαιρετικά εντεταμένη την προσοχή σε εμπόδια και εν γένει κινδύνους όταν αποφασίσουν να διέλθουν δια μέσου στενών.

Ο πλοίαρχος ευθύνεται δια κάθε πταισματος συμβεί στο πλοίο όπως και όταν ένας ναύτης εγκαταλείψει το πλοίο με δική του ευθύνη.

Ο πλοίαρχος συντάσσει το ημερολόγιο γέφυρας, επιμελείται δε της ακριβούς τηρήσεως των ημερολογίων μηχανής .

• Το άρθρο 55, μέρος 2ο του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου⁸ που αναφέρεται σε θέματα ναυτικών φυλλαδίων κ.α.

Μερικά παραδείγματα όπως ορίζονται στο Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου:

Όταν ένα μέλος πληρώματος απουσιάζει από το πλοίο αδικαιολογήτως, εν ώρα φυλακής σε ξένη χώρα και εάν ο λιποτακτήσας μετεχειρίσθη βία ή απειλή, τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών, αν δε μετεχειρίσθη και όπλα, δια φυλακίσεως τουλάχιστον ενός έτους. Ο ναυτικός που έχει απογραφεί και ναυτολογηθεί ή καταχωρηθεί στις καταστάσεις πλοίου με ξένη σημαία ασφαλισμένου στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

⁸ Άρθρο 55, μέρος 2ο του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου

(N.A.T.), αν δεν εργάζεται στο πλοίο, καθώς και συνταξιούχος του N.A.T. ή άλλου φορέα με συμμετοχή του N.A.T. κατά τις διατάξεις της διαδοχικής ασφάλισης, αν επαναλαμβάνει το ναυτικό επάγγελμα χωρίς άδεια της αρμόδιας αρχής, τιμωρείται με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους. Μετατροπή της ποινής δεν επιτρέπεται. Με την ίδια ποινή τιμωρείται ο πλοίαρχος που τον ναυτολόγησε ή υπέγραψε την κατάσταση του πληρώματος του συμβεβλημένου πλοίου, ο πραγματικός πλοιοκτήτης, ο κατά το καταστατικό της εκπρόσωπος της πλοιοκτήτριας εταιρίας, οι αντιπρόσωποι τους που έχουν δηλωθεί στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ή στο N.A.T., καθώς και ο υπάλληλος με την έννοια του άρθρου 13 του ποινικού κώδικα. Το εν λόγω αδίκημα τιμωρείται μόνο εκ δόλου. Παρομοίως τιμωρούνται οι υπεύθυνοι, εάν μέλος του πληρώματος εγκαταλείπει άνευ της συναίνεσης του πλοιάρχου το πλοίο όταν βρίσκεται σε κίνδυνο. Όταν μέλος του πληρώματος επίσης βιαιοπραγεί επί του πλοίου ή εκτός αυτού κατά του πλοιάρχου ή ανωτέρου του αξιωματικού του πλοίου τιμωρείται δια φυλακίσεως τουλάχιστον τριών μηνών.

Σε περίπτωση των ανωτέρω σφαλμάτων α) κατάσχεται το ναυτικόν φυλλάδιο και το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας του μηνυθέντος, β) απαγορεύεται η απόδοσής ή έκδοσης αντιγράφων αυτών προ της εκδόσεως της τελεσιδικού πειθαρχικής αποφάσεως.

• Τον Νόμο 4005/1929 «Περί τροφοδοσίας πληρωμάτων εμπορικών πλοίων» ο οποίος αναφέρεται στην διατροφή στα πλοία.

• Τον Ν.Δ. 2651/1953 «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων» το οποίο αναφέρεται στην σύνθεση του πλοίου και στα προσόντα του καθενός κ.α.

Παραδείγματα: α) Οι λιμενικές και προξενικές αρχές υποχρεούνται να διενεργούν έλεγχο των πληρωμάτων στα ναυτολόγια των πλοίων και να βεβαιώνεται ότι αυτά κατά τον απόπλου είναι επανδρωμένα συμφώνως προς την καθορισμένη οργανική σύνθεση τους β) ουδείς ναυτολογείται επί πλοίων, εάν δεν είναι Έλληνας απογεγραμμένος ναυτικός και δεν κατέχει δίπλωμα ή πτυχίο ή άδεια ναυτικής ικανότητας, όπου απαιτείται, κατά τις εκάστοτε ισχύουσες διατάξεις γ) κτλ.

• Οι Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικής εργασίας (Σ.Σ.) αποτελούν συμφωνίες που συν ομολογούνται μεταξύ συνδικαλιστικών φορέων εργοδοτών - εφοπλιστών και εργαζομένων ναυτικών, βάσει των οποίων ρυθμίζονται θέματα που αφορούν γενικά τη ναυτική εργασία επί των πλοίων, όπως κύριους και πρόσθετους όρους εργασίας, αμοιβές, τρόπους επίλυσης διαφορών κ.λπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

2. ΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

2.1 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΔΙΕΠΟΥΝ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

2.1.1 International Maritime Organization (IMO)⁹

Ο IMO ιδρύθηκε στη Γενεύη, το 1948, ως Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλιακής συνεργασίας (IMCO - International Maritime Cooperation Organization) και μετονομάστηκε σε IMO το 1982. Η Σύμβαση του IMO τέθηκε σε ισχύ το 1958 και ο νέος Οργανισμός συνεδρίασε για πρώτη φορά το επόμενο έτος. Η Ελλάδα είναι μέλος του Οργανισμού από τη σύσταση του, από το 1958.

Ο Οργανισμός αποτελεί έναν πολυμερή, διακυβερνητικό, διεθνή ναυτιλιακό οργανισμό που εδρεύει στο Λονδίνο και έχει 170 Κράτη Μέλη. Επιπλέον, 64 Διακυβερνητικοί Οργανισμοί έχουν συνάψει συμφωνίες συνεργασίας με τον IMO και μετέχουν στον Οργανισμό ως παρατηρητές. Ο κύριος ρόλος του εν λόγω οργανισμού είναι η δημιουργία ενός δίκαιου και αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα μπορεί να υιοθετείται και να τίθεται σε εφαρμογή, από όλες τις χώρες του κόσμου. Ο IMO ασχολείται με θέματα που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Αναλυτικότερα αναφέρονται οι ακόλουθες ιδιαίτερα σημαντικές για τους ναυτικούς : **α) Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code- ISM)** στοχεύει στη διασφάλιση της ασφάλειας στη θάλασσα, στην πρόληψη των ανθρώπινων απωλειών ή τραυματισμών και στην αποφυγή πρόκλησης βλαβών στο θαλάσσιο περιβάλλον και επιβάλλει την εφαρμογή συγκεκριμένων και γνωστών από πολιτικών, κανόνων και διαδικασιών στη ναυτιλιακή επιχείρηση και το πλοίο. 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 εταιρίας.

⁹ Αλεξόπουλος Α. - Φουρναράκης Ν.(2015) ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ , Γ' έκδοση) , - κεφ.1 – (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού , ίδρυμα Ευγενίδου 1954)

Ο ISM Code αποτελεί κεφάλαιο της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS (Συνθήκη Ασφάλειας Ζωής στη Θάλασσα) επίσης. **β) Η SOLAS** περιλαμβάνει έναν εύρη και πολύπλοκο αριθμό κανονισμών και τροποποιήσεων συμπληρώνοντας ή/και βελτιώνοντας ορισμένες κύριες συμβάσεις του IMO, όπως τη MARPOL, την STCW, διότι η ασφάλεια της ναυσιπλοΐας συμβαδίζει με την εκπαίδευση των ναυτικών στην εφαρμοσμένη τεχνολογία και την πρόληψη-καταπολέμηση της θαλάσσιας ρυπάνσεως με τεχνολογικά μέσα. Εάν ένα εμπορικό πλοίο δεν τηρεί τις προϋποθέσεις της SOLAS οι αρμόδιες αρχές του παράκτιου κράτους μπορούν να παίρνουν τα αναγκαία μέτρα ώστε να μην επιτραπεί ο απόπλους, εκτός αν ο προορισμός του πλοίου είναι κάποιο λιμάνι για επισκευές χωρίς να προκαλείται κίνδυνος στο πλοίο και στο πλήρωμα. **γ) Η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακής των ναυτικών, STCW 1978** η οποία έθεσε βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίησή της και τη βάρδια φυλακής των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Η Συνθήκη τροποποιήθηκε το 1995 προκειμένου να επιτευχθεί η ενιαία εφαρμογή από την πλευρά των κρατών των απαιτήσεων που θέτει. Με τις προσθήκες τίθενται 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. .

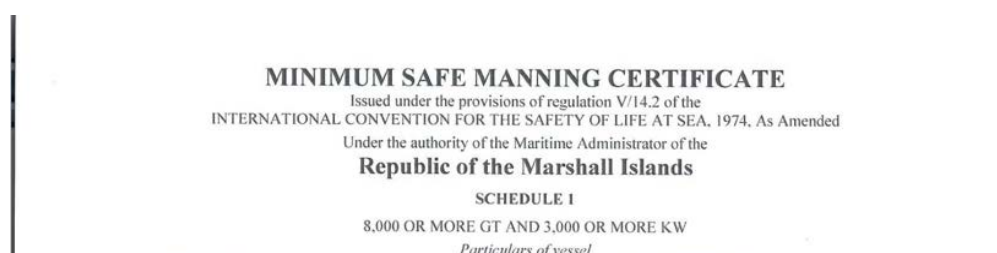
Η τελευταία τροποποίηση της STCW¹⁰, έγινε στη Διπλωματική Διάσκεψη του IMO στη Μανίλα των Φιλιππίνων στις 21- 25 Ιουνίου 2010. Με τις εγκυκλίους του IMO STCW.7/Circ.16 και STCW.7/Circ. 17 διευκρινίσθηκαν μεταβατικές διατάξεις των αναθεωρήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers – STCW Convention). Οι τροποποιήσεις που αποκαλούνται «Τροποποιήσεις της Μανίλας στην Σύμβαση και Κώδικα STCW» (STCW Convention & Code: “The Manila Amendments”) υιοθετήθηκαν, για να επικαιροποιηθούν τα δύο κείμενα σύμφωνα με τις εξελίξεις από την υιοθέτηση της Σύμβασης το 1978 και την αναθεώρησή της το 1975, για να αντιμετωπισθούν θέματα που αναμένεται να προκύψουν στο ορατό μέλλον. Με τις τροποποιήσεις που τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στα κεφάλαια της Σύμβασης και στον Κώδικα και ειδικότερα καθιερώνονται:

¹⁰ http://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf

Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη πρακτικών πλαστών πιστοποιητικών ικανότητας και την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης συμμόρφωσης των με τις απαιτήσεις της σύμβασης, Αναθεωρημένες απαιτήσεις για τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης οινοπνεύματος και ναρκωτικών, καθώς και επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών, νέες απαιτήσεις για το κατώτερο προσωπικό (Able Seafarers), νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης στην σύγχρονη τεχνολογία, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης (Electronic Charts and Information Systems- ECDIS) , νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης σε ηγετικά καθήκοντα και ομαδική εργασία. Επιπροσθέτως καθιερώνονται νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση και πιστοποίηση ηλεκτρολόγων αξιωματικών, επικαιροποίηση των απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα, νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις για να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση πειρατικής επίθεσης κατά του πλοίου τους, κτλ.

Η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW και SOLAS 74/78) απαιτεί επίσης και την έκδοση πιστοποιητικού ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης. Πριν από την εγγραφή, ο ιδιοκτήτης οφείλει να συμπληρώσει και να υποβάλει την αίτηση για το πιστοποιητικό ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης στο Τμήμα Τεκμηρίωσης ναυτικών των διεθνών νηογνομώνων (IRI) στο Reston της Βιρτζίνια των ΗΠΑ.

Κάτωθι μπορείτε να δείτε παράδειγμα Safe manning certificate της Σημαίας Marshall¹¹ , όπου υποδηλώνει πόσες ελάχιστες ομάδες πληρωμάτων πρέπει να βρίσκονται επί του πλοίου για να εκτελέσουν καθήκοντα .



¹¹ Το παραπάνω πιστοποιητικό χρησιμοποιήθηκε ως παράδειγμα από την case study εταιρία και αφορά πλοίο κατασκευής 2016, εγγεγραμμένο στη Σημαία Marshall.

Name of vessel	
Distinctive number or letters	
IMO number	
Port of registry	
GT: International Tonnage Convention, 1969	
Main propulsion (in kW)	
Type of vessel	
Periodically unattended machinery space	
Trading area/restrictions: INTERNATIONAL/ UNRESTRICTED	

The vessel named in this document is considered to be safely manned, if when it proceeds to sea, it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

Grade/capacity	Certificate (STCW regulations)	Number of persons
Master	II/2	1
Chief Mate	II/2	1
OICNW	II/1	2
Able Seafarer or Able Seafarer Deck *	II/4 or II/5	3
Ordinary Seafarer	II/4	2
One (1) GMDSS First-Class / Second-Class Radio Electronic Operator/Maintainer or Two (2) Deck Officers holding GMDSS General Operator Certificate.		
Chief Engineer	III/2	1
First Assistant Engineer	III/2	1
OICEW **	III/1	2
Oiler/Motor or Able Seafarer Engine ***	III/4 or III/5	3
Cook ***	VI/1	-

Special requirements or conditions, if any:

Watchkeeping arrangements shall be at the discretion of the Master but shall never be of lesser standards than those prescribed by the STCW Convention and IMO Resolution A.1047(27).

The grades and numbers of personnel listed above reflect the minimum levels of manning necessary for the safety of navigation and operation. Additional personnel as may be considered necessary for maintenance, or cargo handling and control, or watch keeping, and as needed for required rest periods, are the responsibility of the owners, Master, and Chief Engineer.

* If all ratings on a vessel maintaining a fully manned machinery space are qualified as General Purpose (GP-1), the total number of Able Seafarers or Able Seafarers Deck or Oiler/Motor or Able Seafarer Engine carried may be reduced by one (1).

** If classed for periodically unattended machinery operation and provided a record of satisfactory Automation Notation survey is completed in accordance with Classification Society requirements, the OICEW's and one (1) Oiler/Motor or Able Seafarer Engine may no longer be required.

*** Cooks must also be trained and qualified in accordance with Regulation 3.2 of the Maritime Labour Convention, 2006.

Note: This document is applicable only to Masters and to officers and ratings in the deck and engine departments.

Issued at Piraeus, Greece on the 18th day of December, 2015


Deputy Commissioner of Maritime Affairs



Επεξήγηση ορισμένων υποσημειώσεων βάσει του ως άνω πιστοποιητικού:

* Εφόσον ένας από τους τρεις ratings είναι πιστοποιημένοι ως ‘general purpose’ (δηλαδή πιστοποιημένοι και στο Deck αλλά και στο Engine, τότε θα μπορεί να μειωθεί ένας από τους 3 AB.

**Εφόσον η κλάση δίδει πιστοποίηση ότι το πλοίο είναι αυτόματο τότε ένα πλήρωμα από (officer in charge engineer watch) τους oilers ή ratings θα μπορεί να μειωθεί.

2.1.2 International Labour Organization (ILO)¹².

¹² <http://www.ilo.org>, last log in 10/11/2017

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labour Organization- ILO) είναι διακυβερνητικός οργανισμός, που εδρεύει στη Γενεύη και ιδρύθηκε στις 11 Απριλίου 1919 και ενώνει κυβερνήσεις και εργαζόμενους από 187 κράτη μέλη. Η ίδρυση του διεθνούς Οργανισμού αυτού υπήρξε στην ουσία αποτέλεσμα μακρών και επίμονων προσπαθειών ιδεολόγων και ανθρωπιστών της διεθνούς κοινωνίας των αρχών του 19ου αιώνα, που επιζητούσαν την προστασία της εργασίας μέσα από διακανονισμούς, καθώς και την άρση των αδικιών και στερήσεων που τελούσαν έναντι μισθού οι εργαζόμενοι. Αυτοί προσβλέποντας την ανάγκη μιας στενής διεθνούς συνεργασίας με κοινή κοινωνική πολιτική θεωρούσαν αυτή την ίδρυση ως τη σημαντικότερη διεκδίκηση των διαφόρων εργατικών οργανώσεων κυρίως των βιομηχανικών χωρών, ειδικότερα μετά τη βιομηχανική επανάσταση. Στο έργο του Οργανισμού, που αφορά τη ναυτιλία περιλαμβάνεται η προώθηση μιας σειράς Συνθηκών 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 την λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η εκπροσώπηση των χωρών- μελών στον ILO είναι τριμερής και περιλαμβάνει εκπροσώπους της κάθε κυβέρνησης του κράτους- μέλους και εκπροσώπους των εργαζομένων και των εργοδοτών. Βασικά όργανα του ILO είναι η ετήσια Διεθνής Διάσκεψη Εργασίας, το Διοικητικό Συμβούλιο (που εκλέγεται από τη Διάσκεψη και αποτελείται από 28 εκπροσώπους κυβερνήσεων, 14 εκπροσώπους εργαζομένων και 14 εκπροσώπους των εργοδοτών), και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας που είναι και το συντονιστικό όργανο του ILO.

2.1.3 Βαλτικό και Διεθνές Ναυτιλιακό Συμβούλιο (BIMCO)¹³

Λειτουργεί από το 1905 με έδρα τη Δανία και πρόκειται για ένωση εθνικών οργανισμών που εκπροσωπούν κατά κύριο λόγο πλοιοκτήτες από περισσότερες από 120 χώρες. 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

¹³ www.bimco.org, last log in: 12/11/2017

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.

2.1.4 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (International Chamber of Shipping).

Το ICS¹⁴ είναι ο κύριος διεθνής εμπορικός σύλλογος για εφοπλιστικούς πλοιοκτήτες και επιχειρηματίες, που αντιπροσωπεύουν όλους τους τομείς και τις συναλλαγές και πάνω από το 80% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Βασικοί του στόχοι είναι η προώθηση σε διεθνές επίπεδο των συμφερόντων των μελών του, η ανταλλαγή απόψεων και η διατύπωση θέσεων για τα πλαίσια πολιτικής που εφαρμόζονται σε διεθνές, αλλά και εθνικό επίπεδο, η συνεργασία με άλλους οργανισμούς για την αντιμετώπιση κοινών προβλημάτων και η συμμετοχή στις συζητήσεις και τους προβληματισμούς που λαμβάνουν χώρα σε άλλους διεθνείς οργανισμούς. Οι κύριοι τομείς ενασχόλησής του αφορούν την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του περιβάλλοντος και την ενοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων για την ανάπτυξη κανόνων για τις πορείες των πλοίων. Η Ένωση Ασιατικών Εφοπλιστών (ASA) και οι ενώσεις εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) είναι περιφερειακοί εταίροι με μέλη που αλληλεπικαλύπτονται με την ICS και οι οποίες περιλαμβάνουν επίσης εθνικές ενώσεις εφοπλιστών.

2.1.5 Διεθνής Οργάνωση Μεταφορών (International Transport Workers Federation).

Πρόκειται για ένα διεθνή οργανισμό που ιδρύθηκε το 1986 και στον οποίο συμμετέχουν ομοσπονδίες εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Λειτουργεί σαν ένα δίκτυο προστασίας των μελών των συνεργαζόμενων με αυτή ενώσεων που στοχεύει μεταξύ των άλλων στην καθιέρωση δίκαιων αμοιβών και συνθηκών εργασίας και στη δημιουργία ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος εργασίας. Υποστηρίζει τον ελεύθερο και δημοκρατικό συνδικαλισμό και

¹⁴ www.ics-shipping.org

υπερασπίζει τα ανθρώπινα και συνδικαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων στις μεταφορές. Κυρίαρχο σώμα της Ομοσπονδίας είναι το Συνέδριο που συνέρχεται κάθε τέσσερα χρόνια και εκλέγει το 30μελές Διοικητικό Συμβούλιο, τον Πρόεδρο, τους τέσσερις αντιπροέδρους και το Γενικό Γραμματέα. Η ΔΟΜ 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 650.000 ναυτικούς. Στόχος της Οργάνωσης σε σχέση με τους ναυτικούς είναι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας τους και η προώθηση κατάλληλων ρυθμιστικών μέτρων για την προστασία των συμφερόντων και των δικαιωμάτων τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Προωθεί τη διεθνή συνεργασία και την υποστήριξη στις συνεργαζόμενες με αυτή ενώσεις και στους ναυτικούς μέσω της συμμετοχής της στον IMO, τον ILO, και άλλους διεθνείς οργανισμούς, της λειτουργίας ενός δικτύου με περισσότερους από 100 επιθεωρητές ανά τον κόσμο, με συμφωνίες για την προστασία των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με «σημαίες ευκολίας», με την προώθηση μέτρων πολιτικής και τέλος, με την παροχή και διάχυση της πληροφόρησης.

2.1.6 Διεθνείς Ενώσεις Ανεξάρτητων Πλοιοκτητών Δεξαμενοπλοίων και Πλοίων Ξηρού Φορτίου (INTERTANKO & Intercargo)

Η INTERTANKO δημιουργήθηκε το 1970 με σκοπό την εκπροσώπηση των ανεξάρτητων πλοιοκτητών δεξαμενοπλοίων. Παγκόσμια και πλήρη μέλη της αποτελούν εταιρίες που δεν ανήκουν ή ελέγχονται από κράτη ή εταιρίες πετρελαίου. Το 2000 στην Ένωση συμμετείχαν σαν πλήρη μέλη 260 εταιρίες οι οποίες διαχειρίζονταν περισσότερα από 2000 δεξαμενόπλοια συνολικής μεταφορικής ικανότητας 162 εκ. τόνων νεκρού βάρους, μεταφορική ικανότητα που αντιστοιχεί στο 76% του στόλου που ανήκει σε ανεξάρτητους πλοιοκτήτες. 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. Μέλος της Ένωσης μπορεί να γίνει κάθε ανεξάρτητη εταιρία που διαθέτει πιστοποιημένο σύστημα ISM, πλοία ταξινομημένα από νηογνώμονα εγκεκριμένο από τον IACS, και ασφαλισμένα σε αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς (P & I Clubs), και επαρκή ασφαλιστική κάλυψη και σχέδιο καταπολέμησης ρύπανσης από πετρέλαιο.

Η Intercargo ιδρύθηκε το 1980 για να εκπροσωπήσει τα συμφέροντα των ανεξάρτητων πλοιοκτητών πλοίων χύδην ξηρών φορτίων. Μέλος της μπορεί να είναι κάθε ανεξάρτητος πλοιοκτήτης χύδην ξηρών φορτίων, μεγαλύτερων των 3000 gt, υπό τον όρο ότι υποστηρίζει τις αρχές της ελευθερίας των θαλασσών και του ελεύθερου ανταγωνισμού. Συνδεδεμένα μέλη της Ένωσης μπορούν να είναι και επιχειρήσεις με ενδιαφέρον στο χώρο της χύδην φορτηγού ναυτιλίας. Η Intercargo συμμετέχει με ενεργά συμβουλευτικό ρόλο στον IMO.

2.1.7 Port State Control

Είναι οι έλεγχοι που πραγματοποιούνται σε διεθνείς λιμένες από τους επιθεωρητές PSC, προκειμένου να διαπιστώνεται η καταλληλότητα βάσει των απαιτήσεων των διεθνών κανονισμών και συνθηκών (SOLAS, MARPOL¹⁵, STCW), και επιπρόσθετα, ότι το πλοίο λειτουργεί σύμφωνα με τις διεθνείς νομοθεσίες. Οι επιθεωρήσεις μπορούν να περιλαμβάνουν τον έλεγχο ότι το πλοίο είναι επανδρωμένο και λειτουργεί σύμφωνα με το εφαρμοστέο διεθνές δίκαιο και την επαλήθευση της ικανότητας του πλοιάρχου και των αξιωματικών του πλοίου καθώς και της κατάστασης και του εξοπλισμού του πλοίου.

Τέθηκε σε λειτουργία όταν συνειδητοποιήθηκε ότι το υπάρχον πλαίσιο δε μπορούσε να ελέγξει αποτελεσματικά την εφαρμογή των Διεθνών Κανονισμών και ρυθμίσεων. Παρά το γεγονός ότι η ευθύνη γι' αυτό ανήκει αποκλειστικά στις αρχές των κρατών σημαίων, ο μηχανισμός του Port State Control ελέγχει τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια που συμμετέχουν σε αυτό, για να διασφαλιστεί ότι δεν παρουσιάζουν ελλείψεις πριν αποπλεύσουν. Λειτουργεί συμπληρωματικά προς τους μηχανισμούς ελέγχου των Ναυτιλιακών Αρχών των κρατών. Το Port State Control ξεκίνησε αρχικά από την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική (Καναδάς), όταν τον Ιανουάριο του 1982, 14 κράτη υπέγραψαν το Μνημόνιο Κατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων. Το Paris Memorandum of Understanding (MOU) απαιτούσε από τα κράτη - μέλη να δημιουργήσουν και να διατηρήσουν ένα αποτελεσματικό σύστημα ελέγχου στα λιμάνια, προκειμένου να διασφαλίζουν πως τα ξένα πλοία που θα προσεγγίζουν τα λιμάνια θα είναι συμβατά με τους Διεθνείς Κανονισμούς. Η συμφωνία αρχικά αφορούσε ελέγχους σχετικούς με την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, την προστασία της θάλασσας από ρύπανση από πλοία και τις συνθήκες ζωής και εργασίας στα πλοία. Τα επόμενα χρόνια, τα κράτη- μέλη

¹⁵ <https://en.wikipedia.org>:

Η MARPOL 73/78 είναι μία από τις σημαντικότερες διεθνείς [συμβάσεις για το](#) θαλάσσιο [περιβάλλον](#) . Αναπτύχθηκε από τον [Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό](#) σε μια προσπάθεια να ελαχιστοποιηθεί η ρύπανση των ωκεανών και των θαλασσών, της ρύπανσης του πετρελαίου και του αέρα.

αυξήθηκαν (ανάμεσά τους και η Ελλάδα) και οι δραστηριότητες του επεκτάθηκαν για να συμπεριλάβουν τις νέες απαιτήσεις σχετικά με την ασφάλεια της ζωής και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος που τέθηκαν από τον ΙΜΟ, καθώς και απαιτήσεις που τέθηκαν από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για τα Ευρωπαϊκά πλοία.

2.1.8 Νηογνώμονες

Οι νηογνώμονες είναι οργανισμοί που έχουν σαν έργο τους την αύξηση της ασφάλειας της ζωής στη θάλασσα μέσω της εξασφάλισης υψηλών τεχνικών προδιαγραφών στο σχεδιασμό, την κατασκευή και τη συντήρηση των πλοίων. Εμφανίστηκαν πριν από δύομιση περίπου αιώνες. Είναι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί, που δε διανέμουν κέρδη, αλλά βασίζονται στην λειτουργία τους από τις πληρωμές των πελατών τους. Παρά τη σπουδαιότητά τους οι νηογνώμονες δεν έχουν ρυθμιστικό ρόλο. Δεν απαιτείται από ένα πλοιοκτήτη να αποκτήσει πιστοποιητικό κλάσης, παρόλα αυτά όμως, ένα τέτοιο πιστοποιητικό κρίνεται απαραίτητο, για να μπορέσει να ασφαλιστεί. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι νηογνώμονες συνδέονται με την ανάπτυξη κανόνων και την εφαρμογή τους.

Ο κάθε νηογνώμονας διοικείται από διοικητικό συμβούλιο το οποίο αποτελείται από εφοπλιστές, ναυλωτές, ναυπηγούς, ασφαλιστές και της ναυτιλίας. Το ΔΣ εκλέγει ένα άτομο από τα μέλη του, το οποίο αναλαμβάνει καθήκοντα Διευθύνων Συμβούλου. Όταν κάποιο μέλος έχει συμφέροντα από κάποιο πλοίο τότε δεν επιτρέπεται να παρευρίσκεται στη συνεδρίαση του πλοίου για την κατάταξη του ή την ανανέωση της κλάσης του. Το μέλος αυτό επίσης δεν μπορεί να εκλεγεί ως Διευθύνων Σύμβουλος. Σε αρκετούς νηογνώμονες δεν υφίσταται ο ρόλος του Διευθύνοντος Συμβούλου. Αντί αυτού υφίσταται μια μόνιμη επιτροπή η οποία αποφασίζει από κοινού για όλα τα θέματα που απασχολούν τον οργανισμό. Ο νηογνώμονας συχνά οργανώνει τεχνικές επιτροπές και συμβούλια. Στις επιτροπές αυτές συμμετέχουν άτομα που βρίσκονται στον κλάδο των ναυτικών και ναυπηγικών βιομηχανιών, πλοίαρχοι, μηχανικοί, ηλεκτρονικοί καθώς και άτομα που ασχολούνται με έρευνες και καλύπτουν το ευρύ φάσμα των ναυτιλιακών δραστηριοτήτων και επιστημών. Αυτές παρακολουθούν τις τάσεις στην ναυτική τεχνολογία ανά τον κόσμο και μπορούν να φανούν καταλυτικές στο ρόλο του νηογνώμονα. Οι πιο συνήθεις τεχνικές επιτροπές είναι η Επιτροπή Ναυπηγικού τομέα, η Επιτροπή Μηχανολογικού τομέα, η Τεχνική Επιτροπή κρατών ή θαλάσσιας περιοχής, η Ειδική Επιτροπή Μηχανισμών Φορτοεκφορτώσεων, η Ειδική

Επιτροπή Εκμετάλλευσης πλοίων και χημικών φορτίων, η Ειδική Επιτροπή Αγκυροβολιών και η Ειδική Επιτροπή Εμπορευματοκιβωτίων κτλ. Η κύρια αρμοδιότητα των ανωτέρω επιτροπών είναι ο έλεγχος όλων των στοιχείων που συλλέγονται κατά τη διενέργεια των επιθεωρήσεων και η εισήγηση των πορισμάτων στη διεύθυνση του νηογνώμονα. Πέρα από τις υπηρεσίες κατάταξης και ελέγχου πλέον οι οργανισμοί προσφέρουν μελέτες και τεχνικές συμβουλές στους πελάτες τους.¹⁶

Ο Βρετανικός Νηογνώμονας Lloyd's Register, που είναι ο μεγαλύτερος νηογνώμονας στον κόσμο, έχει εξουσιοδοτηθεί από περισσότερα από 100 κράτη να διενεργεί επιθεωρήσεις και να εκδίδει πιστοποιητικά. Οι μεγαλύτεροι νηογνώμονες συγκεντρώνουν στις τάξεις τους προσωπικό με τεχνική εξειδίκευση και εμπειρία. Ο Lloyd's Register απασχολεί περισσότερους από 3900 εργαζόμενους, οι μισοί από τους οποίους είναι μηχανικοί και διατηρεί 260 γραφεία ανά τον κόσμο. Το προσωπικό του εκτελεί επιθεωρήσεις συμμόρφωσης στους κανόνες που ο ίδιος ο νηογνώμονας θέτει, τις προβλεπόμενες από τους κανονισμούς πιστοποιήσεις συμμόρφωσης στις Διεθνείς Συνθήκες τους. Κώδικες και τα Πρωτόκολλα, καθώς και ένα εύρος μηχανολογικών υπηρεσιών.

2.2 Π.Ν.Ο , Η σημασία της για την Ελλάδα - Ιστορία και Δράση

Η ίδρυση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας¹⁷ πραγματοποιήθηκε το 1920 όπου σε συνέδριο πήραν μέρος όλες οι υπάρχουσες τότε ναυτεργατικές οργανώσεις, η ίδρυση των οποίων είχε προηγηθεί εκείνης της ΠΝΟ. Στις αρχές του περασμένου αιώνα είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε. Ν., η Ένωση Ναυτοθερμαστών "Ο Άγιος Σπυρίδων" και αργότερα ιδρύθηκαν άλλες οργανώσεις όπως, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Ε. Ν., ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων καθώς και οι Ραδιοτηλεγραφετές, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αξιωματικών Ασυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος, Ξηράς και ακολουθεί η ίδρυση της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών ΜΕΚ, της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Motorships και Πετρελαιοκινήτων, της Ένωσης Κυβερνητών Ιστιοφόρων, της Ένωσης Προσωπικού Τροφοδοσίας και τέλος οι Ηλεκτρολόγοι Ε. Ν., οι οποίοι οργανώθηκαν το 1947.

Από την προηγηθείσα αναδρομή προκύπτει ότι η οργάνωση των διαφόρων κλάδων δεν έγινε ταυτόχρονα, προηγήθηκαν θα μπορούσε να πει κανείς οι δυναμικότεροι κλάδοι και ακολούθησαν οι υπόλοιποι, με αποτέλεσμα η ολοκλήρωση να πραγματοποιηθεί μέσα στα

¹⁶ Ασημομύτης Ι (2001) , ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ - ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ, σελ. 4, Εκδόσεις Εμμ. Ν. Σταυριδάκη

¹⁷ www.pno.gr , last log in: 01/11/17

πρώτα πενήντα περίπου χρόνια του περασμένου αιώνα. Η Π. Ν. Ο με το οργανωτικό σχήμα που την γνωρίζουμε σήμερα άρχισε την δράση της από τον Νοέμβριο του 1920.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, που αποδεικνύει πως η Π. Ν. Ο από τα πρώτα κιόλας βήματα της συνειδητοποίησε την σημασία της διεθνούς εργατικής συνεργασίας και αλληλεγγύης, πως η Διοίκηση της Ομοσπονδίας αποφάσισε τον Δεκέμβρη του 1920, ένα μόλις μήνα μετά την ίδρυση της, να προσχωρήσει στην Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) και να αποτελέσει μία από τις αρχαιότερες οργανώσεις .

Η ΠΝΟ μέσα στην συνδικαλιστική ζωή της χώρας έδωσε νέα ορμή και δυναμικότητα στο όλο εργατικό κίνημα, πράγμα που έμελλε να ενταθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια . Κατά την αμέσως μεταπολεμική περίοδο τα προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί για τους ναυτεργάτες της Ακτοπλοΐας και ειδικότερα η επιμονή της τότε Διοίκησης Θαλασσίων Μεταφορών να μην δέχεται καμιά συζήτηση για την βελτίωση των μισθών των ακτοοπλών αξιωματικών και πληρωμάτων οδήγησαν την Π. Ν. Ο, το 1947, σε απεργία η οποία σημείωσε πλήρη επιτυχία, αποσπώντας αύξηση μισθών 50%.

Αργότερα η Π. Ν. Ο επιχείρησε να ανασυνδέσει τις σχέσεις της με την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) με την ευκαιρία της σύγκλησης της Μικτής Ναυτιλιακής Επιτροπής (Joint Maritime Commission) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ), στη Γενεύη, μέλος της οποίας ήταν και ο Γενικός Γραμματέας της Π. Ν. Ο. Στην ανωτέρω Επιτροπή μετείχαν οι περισσότεροι ηγέτες των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών χωρών, έργο της οποίας ήταν και εξακολουθεί να είναι η συζήτηση θεμάτων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας με στόχο την αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας των ναυτεργατών και την προετοιμασία της Ναυτικής Συνόδου της ΔΟΕ για την υιοθέτηση διεθνών κανόνων ναυτικής εργασίας. Το 1950 αποτέλεσε έτος ανασύνταξης και αναδιοργάνωσης των δυνάμεων της με μοναδικό στόχο την προώθηση των αιτημάτων του κλάδου και την προσπάθεια επίτευξης λύσεων στα δίκαια αιτήματα των ναυτεργατών. Αποφασιστικό σταθμό στην δράση και την ιστορία της Π. Ν. Ο απετέλεσε η υπογραφή στα 1951 της πρώτης μεταπολεμικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με την Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών για τους αξιωματικούς και τα πληρώματα των υπό Ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων.

Η Π. Ν. Ο κατακτά την θέση της ως αντιπροσωπευτικός συνδικαλιστικός οργανισμός και των Ελλήνων ναυτικών των εργαζομένων στα φορτηγά πλοία, που κινούνται σε όλη την υδρόγειο. Αποτελεί συγχρόνως το πρώτο βήμα για την ανάπτυξη της δραστηριότητας της πέραν από τις Ελληνικές θάλασσες, γεγονός που είχε αποφασιστική σημασία για τις μετέπειτα εξελίξεις, ιδιαίτερα σε ότι αφορά τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας. Η Συλλογική Σύμβαση

ανανεώθηκε το Μάρτιο του 1954, με μόνη την διαφορά ότι από τότε η εφαρμογή της εκτείνεται στα πλοία άνω των 4500 κόρων, ενώ για τα πλοία κάτω από 4500 κόρους καθορίζονται αργότερα κάπως διαφορετικοί όροι εργασίας και αμοιβής.

Από τον Ιανουάριο του 1957 υπογράφεται η Συλλογική Σύμβαση για τα Ποντοπόρα Φορτηγά χωρητικότητας πάνω από 4500 κόρους και επέρχονται σημαντικές αυξήσεις στους μισθούς. Σημαντική επιτυχία της Διοίκησης της Π. Ν. Ο υπήρξε η ανανέωση της παραπάνω Σύμβασης, χωρίς καμία ελάττωση του μισθολογίου, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή κρίση την εποχή εκείνη είχε φθάσει στο απόγειο της, μεγάλος αριθμός ναυτικών ήταν άνεργοι και πίεζαν την αγορά εργασίας. Το πρώτο μεταπολεμικό Παν-Ναυτικό Συνέδριο της Ομοσπονδίας συνήλθε το Νοέμβριο του 1952 και αποτέλεσε αποφασιστικό σταθμό στην ιστορία της ΠΝΟ. Η ακτινοβολία του ξεπέρασε τα στενά επαγγελματικά όρια και πήρε γενικότερη προβολή μέσα σε ολόκληρο το εργατικό κίνημα της χώρας μας. Για πρώτη φορά εξάλλου, παρέστησαν ξένοι εργατικοί αντιπρόσωποι σε Συνέδριο της Π. Ν. Ο, η δε απήχηση του ήταν ευρύτατη και στη χώρα και ανάμεσα στους ξένους συνδικαλιστικούς κύκλους.

Το 12ο Παν-Ναυτικό Συνέδριο ασχολήθηκε με όλα τα βασικά ζητήματα του ναυτεργατικού κόσμου. Αφού προηγήθηκαν εμπεριστατωμένες συζητήσεις, διατύπωσε ένα εκτεταμένο πρόγραμμα δράσης, χαράσσοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τη γραμμή πλεύσης της ΠΝΟ, μέχρι το 13ο Συνέδριο και αποτέλεσε την πυξίδα της δράσης και των παραπέρα αγώνων της. Το πρόγραμμα δράσης που υιοθέτησε το 12ο Παν-Ναυτικό Συνέδριο περιέλαβε όλες τις τότε βασικές απαιτήσεις των ναυτεργατών, όπως την εξυγίανση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, τα προβλήματα της Ακτοπλοΐας, τις Συλλογικές Συμβάσεις των πληρωμάτων για την βελτίωση των αποδοχών τους, την επέκταση της προστασίας του Οίκου του Ναύτου σε ναυτικές περιφέρειες, τη διεύρυνση της προστασίας των ναυτικών και των οικογενειών τους, τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας για τα πληρώματα που απασχολούνταν σε πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας και άλλα θέματα.

Στην δράση της Π. Ν. Ο δεν θα μπορούσε να μην αναφερθεί ο αγώνας που αφορά τα πλοία υπό σημαίες ευκαιρίας και μάλιστα ήταν η πρώτη μορφή αγώνα που εκδηλώθηκε διεθνώς. Μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου σημειώνεται στην διεθνή, εμπορική ναυτιλία ένα φαινόμενο, πρωτόγνωρο μέχρι τότε, που βάζει σε ανησυχία τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών και τις ναυτεργατικές οργανώσεις της δύναμης της. Η διεθνής ναυτεργατική κοινότητα έδωσε τον χαρακτηρισμό και ονόμασε τις σημαίες αυτές σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας. Το αποτέλεσμα ήταν οι εφοπλιστές των πλοίων αυτών να ναυτολογούν πληρώματα με ισχνούς μισθούς, να τα εξαναγκάζουν σε υπερωριακές εργασίες

χωρίς καμία επιπλέον αμοιβή, να εγκαταλείπουν στα διάφορα λιμάνια τους ναυτικούς χωρίς χρήματα, χωρίς καμία αποζημίωση, χωρίς κάλυψη των εξόδων τους, χωρίς καμία προστασία σε περίπτωση ασθένειας των ίδιων και των μελών των οικογενειών τους, και το χειρότερο να μην έχουν τις προϋποθέσεις για συνταξιοδότηση, όταν θα είναι πλέον σε αυτή τη θέση.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών από το 1948 όταν πραγματοποιήθηκε το Συνέδριο της στο Όσλο οργάνωσε ένα αποφασιστικό αγώνα στον οποίο κινητοποίησε όλες τις οργανώσεις της δύναμης της, ναυτεργατικές και λιμενεργατικές. Η Π. Ν. Ο έδειξε ενδιαφέρον ευθύς εξ' αρχής στις πρωτοβουλίες αυτές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) δεδομένου ότι η χώρα μας ήταν κατά παράδοση ναυτική και ο αντίκτυπος από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των πλοίων αυτών έθιγε και την εθνική μας ναυτιλία, αλλά και γιατί τα περισσότερα από τα πλοία αυτά ήταν Ελληνικών συμφερόντων και απασχολούσαν Ελληνικά πληρώματα. Είχαν σημειωθεί επανειλημμένα κρούσματα εγκατάλειψης πληρωμάτων, χωρίς καμία προστασία με θύματα ναυτικούς, που βρίσκονταν στην ανάγκη να προσφύγουν στις ξένες συνδικαλιστικές οργανώσεις για να ζητήσουν προστασία. Η κατάσταση αυτή δημιούργησε διεθνή κατακραυγή στο διεθνή Τύπο και στις διεθνείς συνδιασκέψεις και οδήγησε την Π. Ν. Ο στην ανάληψη δράσης στα πλαίσια του αγώνα της Διεθνούς κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας.

Από το 1959 λοιπόν και εξής άνοιξε ο δρόμος για την Π. Ν. Ο για την παροχή προστασίας στους Έλληνες ναυτεργάτες που αναγκάζονταν να εργασθούν στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας με την υπογραφή Συλλογικών Συμβάσεων κατ' εξουσιοδότηση της Διεθνούς εφαρμόζοντας ολόκληρη την Ελληνική νομοθεσία σε ότι αφορά τις Συλλογικές Συμβάσεις, την προστασία της ασθένειας, την καταβολή αποζημίωσης, κ.ά. Οι παραπάνω εξελίξεις είχαν μια ακόμη θετική έκβαση αναγκάζοντας τον Ελληνικό εφοπλισμό, ύστερα από την κατακραυγή που σημειώθηκε διεθνώς, να επιζητήσει την ασφάλιση των πληρωμάτων τους στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Ο αγώνας της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας που άρχισε το 1958, όπως προαναφέρθηκε, και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα με διευρυμένο περιεχόμενο στρεφόμενος κατά και των υποβαθμισμένων (Substandard Vessels) υπό εθνική σημαία πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα να εξωθηθεί ένας σημαντικός αριθμός πλοίων με σημαίες ευκαιρίας στο Ελληνικό νηολόγιο. Στα μέσα της δεκαετίας του '70 η δύναμη του υπό Ελληνική σημαία στόλου ήταν στα 4000 πλοία περίπου, ενώ ο αριθμός των Ελληνόκτητων με σημαίες ευκαιρίας πλοίων ήταν ασήμαντος. Σήμερα συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο. Η συντριπτική πλειοψηφία πλοίων Ελληνικών συμφερόντων είναι εγγεγραμμένη στα

νηολόγια ευκαιρίας και ένας μικρός αριθμός πλοίων βρίσκεται υπό την κυανόλευκο. Το αποτέλεσμα της έντονης δραστηριότητας της Π. Ν. Ο κατά τα τέλη της δεκαετίας του '50 και τις αρχές του '60 σε συνδυασμό και με άλλους λόγους είχε σαν αποτέλεσμα την στροφή πλοίων Ελληνικών συμφερόντων στο Ελληνικό νηολόγιο. Είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί ότι στις αρχές της δεκαετίας του 1960, τα υπό Ελληνική σημαία πλοία είχαν ξεπεράσει τα 1000 με συνολική χωρητικότητα πάνω από 5.000.000 τόνους.

Στα χρόνια που ακολούθησαν κύριο μέλημα και πρωταρχικός σκοπός της Π. Ν. Ο υπήρξε η αναβάθμιση των όρων και συνθηκών εργασίας των Ελλήνων ναυτεργατών, η εξυγίανση του ΝΑΤ, η βελτίωση της παρεχόμενης ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στους ίδιους τους ναυτεργάτες και τις οικογένειες τους κ.ά. Παράλληλα η Π. Ν. Ο αναπτύσσει μια έντονη δραστηριότητα στην διεθνή ναυτιλιακή αρένα και εδραιώνεται όχι μόνον σαν ισότιμος εταίρος, ιδιαίτερα στους κόλπους της Διεθνούς, αλλά υπολογίσιμη δύναμη με βαρύνουσα γνώμη, πράγμα που της επιτρέπει να συμβάλει στην διαμόρφωση της ναυτιλιακής πολιτικής με αποκλειστικό στόχο την προάσπιση των συμφερόντων του κλάδου και της ναυτιλίας γενικότερα.

Δύο δεκαετίες αργότερα και συγκεκριμένα το Δεκέμβριο του 1996 η Π. Ν. Ο επανέλαβε το προηγούμενο εγχείρημα και κάλεσε τα Ελληνικά πληρώματα σε παγκόσμια πενθήμερη απεργία από 16 έως και 20 Δεκεμβρίου διεκδικώντας διασφάλιση των θέσεων εργασίας, αναβάθμιση των συντάξεων και επαναφορά του ειδικού φορολογικού καθεστώτος για τους Έλληνες ναυτεργάτες. Η πενθήμερη αυτή απεργία συνεχίστηκε τον επόμενο χρόνο και απετέλεσε μια ακόμη λαμπρή σελίδα στην ιστορία των αγώνων της Ομοσπονδίας.

Η Π. Ν. Ο έχει διαγράψει μέχρι σήμερα μια ιστορία 90 χρόνων πλούσια σε δράση και αγώνες. Σκοπός της είναι λοιπόν να προστατεύσει κυρίως τα δικαιώματα των εργαζομένων με κύριο όραμα την συναδελφικότητα, την αλληλοϋποστήριξη, όλους τους Έλληνες ναυτεργάτες για να διασωθούν και εξασφαλιστούν τα ηθικά πρωτίστως και χρηματοοικονομικά τους συμφέροντα. Μετά ιδίως την την εκτεταμένη παραβίαση των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών από την εργασιακή εκμετάλλευση στην ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια, η ένωση συνεισφέρει στη προστασία των ναυτεργατικών δικαιωμάτων τους που συνεχώς καταπατάται βάσει των ήδη υπάρχων ναυτικών νομοθεσιών.

2.3 MLC 2006

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (Maritime Labour Convention – MLC 2006) είναι γνωστή ως «ο Χάρτης των Δικαιωμάτων των Ναυτικών» και «ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου που ενσωματώνει όλα τα σύγχρονα πρότυπα των υφιστάμενων διεθνών συμβάσεων και συστάσεων για τη ναυτική εργασία, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που υπάρχουν σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας. Οι άλλοι πυλώνες είναι οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις SOLAS, STCW και MARPOL. Η MLC υιοθετήθηκε από την Ναυτιλιακή Σύνοδο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) στη Γενεύη στις 23 Φεβρουαρίου 2006 και τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013, για κράτη που την κύρωσαν μετά την 20.8.2012, δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κύρωσής της. Η MLC 2006 είναι δομημένη με τον ίδιο τρόπο όπως η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW). Η Σύμβαση καθιερώνει παγκόσμια και ελάχιστα πρότυπα και προϋποθέσεις για την εξασφάλιση και προστασία της υγείας και ασφάλειας των ναυτικών και των δικαιωμάτων τους γενικά. Η Σύμβαση διευκολύνει την παγκόσμια εφαρμογή ελαχίστων αποδεκτών επιπέδων όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Ειδικά αναφέρονται θέματα που σχετίζονται με τους όρους απασχόλησης, τις συμβάσεις απασχόλησης των ναυτικών, τις ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης, τα δικαιώματα άδειας, τον επαναπατρισμό, την αποζημίωση του ναυτικού για την απώλεια του πλοίου, επίπεδα εξειδίκευσης, την ανάπτυξη και ευκαιρίες σταδιοδρομίας και δεξιοτήτων για την απασχόληση των ναυτικών, θέματα συσχετιζόμενα τρόφιμα και εστίαση, την προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική πρόνοια και κοινωνική ασφάλιση, την ευθύνη πλοιοκτήτη και πρόληψη ατυχημάτων, την κοινωνική ασφάλιση τις ευθύνες του κράτους σημαίας, θέματα με πιστοποιητικά ναυτικής εργασίας και δήλωση θαλάσσιας εργασίας κτλ.

Πλεονεκτήματα¹⁸ της ως άνω σύμβασης μπορούν να θεωρηθούν η απλούστευση των διεθνών απαιτήσεων, η ύπαρξη της επιβολής του νόμου, που υποστηρίζεται από ένα σύστημα πιστοποίησης, η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, μια υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία, η βελτίωση του κοινωνικού διαλόγου, η ενημέρωση των ναυτικών για τα δικαιώματά τους και τα ένδικα μέσα, η ύπαρξη μιας βελτιωμένης εποπτείας σε όλα τα επίπεδα, η διατήρηση των όρων και συνθηκών εργασίας και διαβίωσης σε συνεχή αξιολόγηση, η απλούστευση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων (μια σύμβαση αντί για πολλές), η

¹⁸ Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Πλεονεκτήματα της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 <http://www.hcg.gr/node/5540>, last log in 12/10/17

βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ναυτιλίας, η βελτίωση στην προστασία του περιβάλλοντος, η προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό από τα πλοία υποβαθμισμένων προτύπων ναυτιλίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για να εξασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός και να περιθωριοποιήσει τα πλοία που λειτουργούν με υποβαθμισμένα ναυτιλιακά πρότυπα, η ύπαρξη πολιτικών καταπολέμησης της θυματοποίησης και τέλος η συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων μέσω της διαβούλευσης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

3.ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΣΕ ΔΙΑΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΑΝΑΛΟΓΑ ΜΕ ΤΟ ΤΥΠΟ ΤΟΥΣ

Κάποτε οι άνθρωποι δεν ξεχώριζαν πλοία και όταν μιλούσαν για πλοίο, εννοούσαν κάθε πλεούμενο που μπορεί να μεταφέρει φορτίο στη θάλασσα. Με την πάροδο όμως του χρόνου, έγινε εμφανής η ανάγκη για τον διαχωρισμό τους. Αυτό σημαίνει πως κάθε πλοίο έχει διαφορετικές απαιτήσεις και επίπεδο δυσκολίας για τον ναυτικό. Ο κάθε ναυτικός πρέπει να γνωρίζει τις προϋποθέσεις διαχείρισης του συγκεκριμένου πλοίου που θα σκοπεύει να εργαστεί . Σε γενικές γραμμές πχ υπάρχουν διαφορετικές απαιτήσεις σε ένα πλοίο αναψυχής που κάνει κοντινούς πλόες στα Ελληνικά νησιά σε σχέση με ένα πλοίο της ποντοπόρας ναυτιλίας. Για τους λόγους αυτούς θα αναφέρουμε έναν γενικό διαχωρισμό στα πλοία. Ο διαχωρισμός λοιπόν¹⁹, τους γίνεται με βάση την περιοχή που ταξιδεύουν (Ποντοπόρα, Ακτοπλοϊκά, Εγχώριων υδάτων), το υλικό κατασκευής τους (Ξύλινα, μεταλλικά ή μεικτής κατασκευής), το μέσο πρόωσης (Μηχανοκίνητα, ιστιοφόρα, κωπήλατα η ρυμουλκούμενα) και το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους. Παρακάτω θα κάνουμε πρώτα μια σύντομη περιγραφή των τύπων των πλοίων με βάση το είδος μεταφοράς και του προορισμού τους αλλά το πιο σημαντικό στοιχείο είναι ότι συγκεκριμένα χαρακτηριστικά ναυτικών θα πρέπει να αντιστοιχούν σε καθένα από αυτά . Οι βασικές κατηγορίες πλοίων²⁰ λοιπόν με βάση τα κάτωθι χαρακτηριστικά τους και τον προορισμό τους είναι τα εξής: Α) ΕΙΔΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ : **1.Dry cargo Ships** : Bulk Carriers, Multi – purpose, Containerships, RO –RO , Reefer Vessels **2. Tankers**: Crude Carriers, Product Carriers (Clean cargos), Chemical carriers, Liquefied Petroleum Gas Carriers (LPG), Liquefied Natural Gas Carriers (LNG) **3. Miscellaneous**: Tugs, off shore vessels, Oil rings, Cruise /passenger Liners, Ferries. Β) ΜΕΓΕΘΟΣ:

HANDYSIZE	20000-40000
HANDYMAX	40000-50000

¹⁹ Παναγιώτης Περ. Λυκούδης (2014), Επιμέλεια Δημ. Βασιλάκη 'ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ' , Γ' Έκδοση (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού , ίδρυμα Ευγενίδου 1954) - (σελ.15)

²⁰ Crew Management Seminar Notes from Cpt Ioannis Filippatos / Hellenic management center

SUPRAMAX	50000-60000
ULTRAMAX	60000-68000
PANAMAX	68000-80000
POST PANAMAX	84000-125000
CAPE SIZE	145000-190000
VLOC	220000-450000

Tankers

HANDYSIZE	20000-40000
MR1	40000-50000
MR2	50000-55000
LR1	65000-80000
PANAMAX	60000-80000
LR2	80000-120000
AFRAMAX	80000-120000
SUEZMAX	140000-180000
VLCC	250000-340000

Πίνακας 3.1: Είδη των πλοίων βάσει της χωρητικότητας

²¹Είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε ότι αναλόγως με το τύπο του πλοίου υπάρχει διαφορά στο μισθολογικό κομμάτι αυτού και αυτό ίσως αυτό αποτελεί κριτήριο επιλογής του ναυτικού στη επιλογή των πλοίων που θα εργαστεί. Θα προσπαθήσω να δώσω και μια εικόνα των μισθών των ναυτικών αλλά σίγουρα δεν μπορεί να υπάρξει ακρίβεια μιας και ο μισθός έχει διαφορές από εταιρία σε εταιρία. Για τον λόγο αυτό θα αναφέρουμε τον μέσο μισθό ενός δεξαμενόπλοιου. Ενδεικτικά μπορούμε να πούμε ότι στα φορτηγά ο μισθός είναι περίπου 800-1200 ευρώ λιγότερα χρήματα από τα δεξαμενόπλοια, ενώ στα LNG 700-1300 ευρώ περισσότερα. Ενδεικτικές αποδοχές σε δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία:

Πετρελαιοφόρα Πλοία (σε ευρώ, ανά μήνα υπηρεσίας στο πλοίο)

Ειδικότητα

Καθαρός μισθός

²¹ <http://www.e-nautilia.gr/alithies-gia-tous-misthous-twn-nautikwn> , *last log in 13/10/17

Πλοίαρχος	10.000
Υποπλοίαρχος	7.500
Ανθυποπλοίαρχος	5.000
Μηχανικός Α΄	9.500
Μηχανικός Β΄	7.500
Μηχανικός Γ΄	5.000

Φορτηγά Πλοία (σε ευρώ ανά μήνα υπηρεσίας στο πλοίο)

Ειδικότητα	Καθαρός μισθός
Πλοίαρχος	8.500
Υποπλοίαρχος	6.000
Ανθυποπλοίαρχος	4.000
Μηχανικός Α΄	8.300
Μηχανικός Β΄	6.000
Μηχανικός Γ΄	4.000

Είναι λοιπόν γεγονός πως διαφέρει η επιλογή των κριτηρίων των πληρωμάτων σε αυτές τις δύο κύριες κατηγορίες πλοίων.

Επίσης η επιλογή του ναυτικού επηρεάζεται από τη κατάσταση της τρέχουσας αγοράς που μπορεί να του προσφέρει ασφάλεια όσο αφορά την έγκαιρη πληρωμή της μισθοδοσίας καθώς επίσης και τη δυνατότητα ευέλικτων συμφωνιών μεταξύ ναυτικού και εταιρίας. Είναι γεγονός ότι η εικόνα των ναύλων στα δεξαμενόπλοια έχει βελτιωθεί και εκτιμά ότι η δυναμική θα διατηρηθεί και τους επόμενους μήνες. Αυτό, σε συνδυασμό με την επιβράδυνση του ρυθμού αύξησης του στόλου που παρατηρείται δημιουργεί ένα περιβάλλον ακόμη πιο θετικό για τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς αργού. Σε συνδυασμό επίσης με την αύξηση του δυναμικού διύλισης που καταγράφηκε στην Άπω Ανατολή αναμένεται να καταγράψει μία περαιτέρω αύξηση του διά θαλάσσης εμπορίου αργού που θα μπορούσε να προωθήσει τη συνολική βελτίωση της αγοράς. Φαίνεται ότι οι προοπτικές για το 2018 έχουν βελτιωθεί .Να σημειωθεί ότι σύμφωνα με προβλέψεις της Maritime Strategies International, το τέταρτο τρίμηνο θα είναι ακόμη πιο υγιές για τα αποτελέσματα των δεξαμενόπλοιων. Οι ναύλοι στα VLCC θα ανέλθουν στα 34.400 δολάρια την ημέρα στο τέλος Δεκεμβρίου.

Σε αντίθεση με τα Bulkers όπου δεν διαφαίνονται σημαντικές αλλαγές στην αγορά και οι ναύλοι θα παραμείνουν σε χαμηλά επίπεδα. Συνολικά, προβλέπουμε να υπάρξει αδράνεια και περιορισμένη ζήτηση η οποία θα κυμανθεί στα επίπεδα της προσφοράς. Οι ειδικοί δεν διακρίνουν κάποιους λόγους για τους οποίους θα μπορούσαν να αυξηθούν οι τιμές των ναύλων σημαντικά, εκτός από κάποια βραχυπρόθεσμα ανοδικά ξεσπάσματα. Σύμφωνα με την Maritime Strategies International (consultants)²² η αγορά είναι οριακά πιο θετική για τα μικρότερα φορτηγά πλοία, και λίγο πιο απαισιόδοξη για τα μεγάλα πλοία σε σχέση με τις προηγούμενες εκτιμήσεις. Σε μακροπρόθεσμο ορίζοντα, οι προβλέψεις για το 2018 και μετά παραμένουν θετικές αλλά έχουν ελαφρώς υποβαθμιστεί σε σχέση με τις προηγούμενες προβλέψεις, κυρίως λόγω της απαισιόδοξης εκτίμησης για την παραγωγή χάλυβα στην Κίνα, τις εισαγωγές σιδηρομεταλλευμάτων και τις εισαγωγές άνθρακα από την Ευρώπη.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν πως η ευκολία διαχείρισης ενός πλοίου σχετικά με τις απαιτήσεις στη λειτουργία του, η ασφάλεια εξασφάλισης εργασίας μέσω τις τρέχουσας αγοράς και το μισθολογικό κομμάτι είναι οι 3 κύριες βασικές αιτίες της επιλογής των ναυτικών στον εκάστοτε τύπο πλοίου.

Εφόσον λοιπόν ο ναυτικός επιλέξει το πλοίο και την εταιρία που θα εργαστεί, το πρώτο τμήμα που θα έρθει σε επαφή είναι αυτό των πληρωμάτων. Για αυτό το λόγο θα αναφέρουμε παρακάτω βασικά χαρακτηριστικά αυτής της πρώτης ‘πηγής εισόδου’ για το ναυτικό.

²² <https://www.msilttd.com>, *last log in 30/11/17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

4.ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

4.1 Εισαγωγή

Σημαντικό ρόλο για τη σωστή στελέχωση των πλοίων αναλαμβάνει και το τμήμα πληρωμάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης. Επικεφαλής συνήθως είναι Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού ο οποίος ίσως έχει εργαστεί προηγουμένως σε πλοία της Εταιρίας. Αποστολή του Τμήματος είναι η εύρεση / αντικατάσταση πληρωμάτων για τα νεότευκτα ή ήδη υπάρχοντα πλοία μιας ναυτιλιακής εταιρίας. Σημαντικά χαρακτηριστικά που πρέπει να διακατέχει όποιος εργάζεται στο ως άνω τμήμα είναι:

- Ισχυρές δεξιότητες επίλυσης προβλημάτων.
- Ικανότητα να εργάζονται αποτελεσματικά υπό υψηλή πίεση και μικρά χρονικά πλαίσια και να διατηρούν τις ελάχιστες απαιτήσεις που καθορίζονται από το Σύστημα Διαχείρισης Ασφάλειας.
- Ικανότητα διαφύλαξης των συμφερόντων της εταιρίας διατηρώντας παράλληλα άριστες σχέσεις με όλα τα τρίτα μέρη που συμμετέχουν στην ομαλή προσφορά του πληρώματος στα πλοία.
- Ισχυρές διαπροσωπικές και διαπολιτισμικές επικοινωνιακές δεξιότητες.
- Δυνατότητα ταξιδιού όταν απαιτείται.
- Ικανότητα να εργάζεστε υπό πίεση.
- Ευελιξία να εργαστεί εκτός των ωρών.

4.2 Σκοπός του Τμήματος

Σκοπός λοιπόν του τμήματος είναι να διασφαλιστεί ότι όλα τα πλοία που διαχειρίζεται η εταιρία είναι επαρκώς επανδρωμένα με κατάλληλα καταρτισμένους, ειδικευμένους και ιατρικά κατάλληλους ναυτικούς ώστε να καλύπτουν όλες τις πτυχές της διατήρησης ασφαλών επιθεωρήσεων επί του πλοίου, σύμφωνα με τους ισχύοντες IMO, STCW, ISM Code, MLC 2006 συμπεριλαμβανομένης της συμμόρφωσης με άλλους τοπικούς και διεθνείς κανονισμούς. Το τμήμα Crew γενικότερα είναι υπεύθυνο να διασφαλίσει ότι:

1) Εφαρμόζονται οι πολιτικές και οι διαδικασίες για την επάνδρωση της εταιρίας, 2) εξασφάλιση ότι τα πλοία της εταιρίας διαθέτουν επαρκή επίπεδα κατάλληλα καταρτισμένων,

ειδικευμένων, ικανών και ιατρικά προσαρμοσμένων ναυτικών που διατίθενται κατάλληλα για τα πλοία σύμφωνα με τις απαιτήσεις του IMO, STCW, ISM Code, MLC 2006 και της εταιρίας, 3) διαπραγμάτευση με συνδικάτα και ομοσπονδίες εργασίας ανάλογα με την περίπτωση, 4) εξασφάλιση ότι οι προϋπολογισμοί που σχετίζονται με το πλήρωμα καθορίζονται και παρακολουθούνται επαρκώς, 5) η τακτική συγκριτική αξιολόγηση και οι προτάσεις για την προσαρμογή των μισθών ή τη διάρθρωση των ναυτικών με βάση την τρέχουσα κατάσταση της αγοράς, 6) ο καθορισμός του αριθμού των ναυτικών που πρέπει να χρησιμοποιηθεί, 7) ο έλεγχος των κατάλληλων προσόντων, ικανών και ιατρικώς κατάλληλων ναυτικών και απαιτήσεων πιστοποίησης από τη Διοίκηση Σημαίας, όπως η άδεια του ναυτικού, η έγκριση COC και πιστοποίησης, καθώς και οποιεσδήποτε πρόσθετες απαιτήσεις στον Κώδικα IMO, STCW, ISM Code, MLC 2006 και την Εταιρία, 8) όλοι οι νέοι υποψήφιοι να έχουν συνέντευξη και έχουν περάσει την απαιτούμενη αξιολόγηση και κατάρτιση, 9) οι εκθέσεις αξιολόγησης των ναυτικών να ολοκληρώνονται εγκαίρως και να διαβιβάζονται στο Διευθυντικό Στέλεχος ή τα ανώτερα στελέχη της Διοίκησης, 10) η πληρωμή των μισθών του πληρώματος και των κατανομών από τους πράκτορες Crewing να εκτελείται έγκαιρα, 11) οι εισροές προϋπολογισμού που σχετίζονται με το πλήρωμα καθορίζονται και παρακολουθούνται επαρκώς μεταξύ των διαχειριζόμενων Πλοίων, 12) η εξασφάλιση του ελέγχου και της αξιολόγησης των πρακτόρων του πληρώματος.

Ένα βασικό στοιχείο που πρέπει να κατέχει ένας υπάλληλος του τμήματος αυτού είναι η εχεμύθεια και η μυστικότητα. Όλοι οι φάκελοι των ναυτικών πρέπει να διατηρούνται λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το δικαίωμα στην ιδιωτική ζωή και την ανάγκη προστασίας της εμπιστευτικότητας. Οποιαδήποτε πληροφορία περιέχεται στα αρχεία των ναυτικών κοινοποιείται μόνο στον σχετικό ναυτικό, στην εταιρία και σε οποιαδήποτε αρμόδια αρχή όπως απαιτείται / ζητείται.

4.3 Manning agents

Το τμήμα πληρωμάτων μπορεί να είναι ενσωματωμένο στην ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση, ιδίως εάν τα πληρώματα είναι της ίδιας εθνικότητας αλλά μπορεί να έχουν εξουσιοδοτηθεί εκπρόσωποι διαχείρισης πληρωμάτων σε άλλη χώρα εάν πχ η πλειοψηφία της εθνικότητας ανήκει αλλού. Παρόλαυτα δίδεται αναφορά στη Πλοιοκτήτρια εταιρία για προφανείς λόγους που εξηγούνται παρακάτω (οικονομικοί λόγοι, ποιότητα προσφοράς υπηρεσιών κτλ.).

Ο συμβεβλημένος εκπρόσωπος πληρώματος ή οι πράκτορες Crewing είναι υπεύθυνοι να διασφαλίσουν ότι εφαρμόζονται ανάλογα επαρκή επίπεδα κατάλληλων προσόντων, ικανών και ιατρικά κατάλληλων ναυτικών και απαιτήσεων πιστοποίησης από τη Διοίκηση Σημαίας, όπως η άδεια ναυτικού, η έγκριση COC και πιστοποίησης καθώς και τυχόν επιπλέον στοιχεία στις απαιτήσεις STCW και MLC 2006. Εάν ο πράκτορας πληρώματος δεν μπορεί να ικανοποιήσει καμία από τις απαιτήσεις της Σημαίας, τότε θα πρέπει να ειδοποιηθεί αμέσως ο Πλοιοκτήτης. Πρέπει να ακολουθούν τα πρότυπα και τις συνθήκες απασχόλησης της εταιρίας, όπως ορίζονται στο καταστατικό της εταιρίας. Επίσης είναι σημαντικό να ικανοποιούνται και πληρούνται η οριζόμενη διαδικασία πρόσληψης από τη πλοιοκτήτρια. Όλοι οι νέοι αιτούντες να λαμβάνουν συνέντευξη και εάν επιτυγχάνουν να προχωρούν σε περαιτέρω αξιολόγηση από τα Διευθυντικά Στελέχη κάτι που στη πλοιοκτήτρια εταιρία δεν απαιτεί τον επιπρόσθετο αυτό συντονισμό. Επίσης απαιτεί χρόνο και επιπλέον εργατοώρες για την επίτευξη αυτής της διαδικασίας. Οι προσφορές επίσης όλων των ναυτικών πρέπει είναι σύμφωνα με τα κριτήρια προώθησης της εταιρίας καθώς και όλα τα σχόλια από τους ναυτικούς σχετικά με τα ζητήματα εμπιστοσύνης πρέπει να αντιμετωπίζονται έγκαιρα και να παρακολουθούνται σε διαβούλευση με τον προϊστάμενο του πληρώματος. Γενικότερα πρέπει να διατηρείται σωστά ο συντονισμός με το τμήμα πληρώματος της πλοιοκτήτριας εταιρίας και να δίδεται η έκθεση αξιολόγησης του ναυτικού και να επικαιροποιείται κατά την υπογραφή.

Οι manning agents πρέπει να εμπνεύσουν εμπιστοσύνη ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό, επαρκές και υπεύθυνο σύστημα για την εξεύρεση απασχόλησης επί των πλοίων της εταιρίας χωρίς επιβάρυνση του ναυτικού. Καμία αμοιβή ή άλλη επιβάρυνση για την πρόσληψη ή την τοποθέτηση των ναυτικών ή για την παροχή απασχόλησης σε ναυτικούς θα εφαρμόζεται άμεσα ή έμμεσα, εν όλω ή εν μέρει, από την εταιρία ή / και το Διοικητικό Συμβούλιο. Εάν πρέπει να εφαρμοστούν οποιοσδήποτε επιβαρύνσεις κατά τη διάρκεια της διαδικασίας πρόσληψης, τότε αυτές πρέπει να δημοσιοποιούνται με σαφήνεια και ο ναυτικός πρέπει να ενημερώνεται εγκαίρως. Οι manning agents και οι υπάλληλοί τους απαγορεύεται να συλλέγουν κάθε είδος προμήθειας από ναυτικούς για την παροχή υπηρεσιών προσλήψεων και τοποθέτησης. Κάθε τέτοια δραστηριότητα θα αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τις πειθαρχικές διαδικασίες της Εταιρίας και θα αναφερθεί στις αρχές για περαιτέρω νομική δίωξη. Εξάλλου, από την αμοιβή του ναυτικού για την απόκτηση ή τη διατήρηση της απασχόλησης δεν γίνεται καμία μείωση. Πρέπει να αποφεύγονται οι τάσεις εκμετάλλευσης ναυτικών που προκύπτουν από το θέμα της προσχώρησης σε προκαταβολές ή οποιαδήποτε άλλη χρηματοοικονομική συναλλαγή,

γνωστοποιώντας τις ανωτέρω πολιτικές και επιχειρησιακές πρακτικές σε όλους τους ναυτικούς και υπαλλήλους γραφείου.

Οι Πράκτορες οφείλουν να απαγορεύουν κάθε πρακτική στην οποία οι ναυτικοί καταβάλλουν προκαταβολή για την κάλυψη του κόστους επαναπατρισμού κατά την έναρξη της εργασίας τους. Εξάλλου, οι αξιωματικοί του πληρώματος απαγορεύουν την ανάκτηση του κόστους επαναπατρισμού από τους μισθούς των ναυτικών ή άλλα δικαιώματα, εκτός εάν ο ναυτικός έχει διαπιστωθεί, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή άλλα μέτρα ή ισχύουσες συμφωνίες συλλογικής διαπραγμάτευσης, τις υποχρεώσεις απασχόλησης του ναυτικού. Έτσι οι ναυτικοί πρέπει να ενημερώνονται για τυχόν ιδιαίτερους όρους που ισχύουν για την εργασία για την οποία πρόκειται να προσληφθούν και για τις πολιτικές της Εταιρίας σχετικά με την απασχόλησή τους. Αυτή η ενημέρωση θα πραγματοποιηθεί κατά τη διάρκεια της προ ενταξιακής ενημέρωσης.

Για να διασφαλίσουμε τα παραπάνω, οι Crewing Agents θα πρέπει να έχουν καθιερώσει τις ακόλουθες διαδικασίες ένα ενημερωμένο μητρώο (database) όλων των ναυτικών που προσλαμβάνονται ή τοποθετούνται επί του σκάφους και να διατίθεται για έλεγχο. Για να γίνει αυτό, αυτή η πλατφόρμα θα πρέπει να διαθέτει πολλές πληροφορίες για τους ναυτικούς. Είναι επίσης απαραίτητο να είναι σε θέση να καταγράφει, να ενημερώνει και να χειρίζεται τις πληροφορίες. Σήμερα ένα μηχανογραφικό σύστημα έχει αντικαταστήσει σχεδόν αποκλειστικά ένα χειρόγραφο σύστημα. Μπορεί να υπάρχουν ορισμένοι οργανισμοί που χρησιμοποιούν συστήματα χαρτιού, αλλά είναι μάλλον μικρές επιχειρήσεις και λίγες. Αυτό το μηχανογραφικό σύστημα θα πρέπει να εκτελεί διάφορες εργασίες και να χρησιμοποιείται σε διάφορες περιστάσεις. Συνεπώς, απαιτείται η ύπαρξη διαφόρων τύπων δεδομένων από το σύστημα. Μέρη των δεδομένων είναι σταθερά ή αμετάβλητα, ενώ άλλα να αλλάζουν συνεχώς. Στην κατηγορία των σταθερών δεδομένων είναι αυτά όπως τα οικογενειακά ονόματα κατά τη γέννηση, την ημερομηνία και τον τόπο γέννησης, το φύλο, την εθνικότητα και τα ονόματα των γονέων. Αυτά τα δεδομένα δεν θα αλλάξουν στις περισσότερες περιπτώσεις. Άλλες πληροφορίες που παραμένουν σταθερές είναι η καταγραφή της πρώτης εκπαίδευσης, συμπεριλαμβανομένων των σχολείων που παρακολούθησαν, των ημερομηνιών παρακολούθησης και των προσόντων που αποκτήθηκαν, καθώς και του ιστορικού απασχόλησης μέχρι την ημερομηνία απασχόλησης από την τρέχουσα υπηρεσία επάνδρωσης. Όλες αυτές οι πληροφορίες μπορούν και πρέπει να επαληθεύονται με την παρατήρηση των πιστοποιητικών και την καταγραφή των σχετικών δεδομένων, η οποία συνήθως λαμβάνει χώρα στο στάδιο της πρόσληψης ή την έναρξη απασχόλησης στον

πράκτορα. Αυτές οι πληροφορίες θα αποτελέσουν τη βάση των αρχείων προσωπικού του εργοδότη ή του πράκτορα. Τα μεταβαλλόμενα δεδομένα θα είναι ένα αρχείο γεγονότων και εγγράφων που αλλάζουν με την πάροδο του χρόνου. Αλλάζουν είτε επειδή, όπως τα έγγραφα, έχουν μια πεπερασμένη περίοδο ισχύος και χρειάζονται είτε να ανανεώνονται περιοδικά είτε να ενημερώνονται σε υψηλότερο επίπεδο ή είναι οι δραστηριότητες που ασκεί ο εργαζόμενος κατά τη διάρκεια της περιόδου απασχόλησής του. Αυτό θα είναι το δελτίο απασχόλησής τους, συμπεριλαμβανομένων των περιόδων κατά τις οποίες ταξιδεύουν προς και από τα πλοία, άδεια ασθενείας κ.λπ. Επίσης θα πρέπει να καταγράφονται οι προαγωγές οι αναπροσαρμογές, προσωρινές ή μόνιμες. Όλα αυτά τα δεδομένα αλλάζουν με το πέρασμα του χρόνου και πολλά από αυτά είναι απαραίτητα για τη λειτουργία μισθοδοσίας. Παρόλο που οι πληρωμές κατά τη διάρκεια του ταξιδιού συχνά υπολογίζονται από τον πλοίαρχο, οι λεπτομέρειες αποστέλλονται στον πράκτορα τόσο για σκοπούς καταγραφής όσο και για την πληρωμή οποιωνδήποτε εκκρεμών υπολοίπων όταν ο ναυτικός έχει βγει από το πλοίο και επιστρέφει στο λιμάνι. Εν κατακλείδι για να είναι πλήρως χρήσιμο, ένα σύστημα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να παράγει εκθέσεις σχετικά με ορισμένα δεδομένα κριτήρια. (πχ εκθέσεις αξιολόγησης, εκθέσεις μισθοδοσίας, προειδοποίηση για ανανέωση πιστοποιητικών κτλ.).

Οι ναυτικοί ωστόσο πρέπει να ενημερώνονται για τα δικαιώματα και τα καθήκοντά τους γραπτώς στο πλαίσιο των συμβάσεων εργασίας τους πριν ή κατά τη διάρκεια της και να λαμβάνουν αντίγραφο για τις συμφωνίες που υπέγραψαν. Γενικότερα για οποιαδήποτε καταγγελία σχετικά με τις δραστηριότητες των Φορέων Λειτουργίας ή τις δραστηριότητες της Εταιρίας θα πρέπει να εξετάζεται και απαντώνται και από το κεντρικό γραφείο και να ενημερώνεται για οποιαδήποτε αμφιβολία (ανώνυμα ή μη). Αντίστοιχο έντυπο παραπόνων θα πρέπει να διατίθεται.

4.3.1 Διαδικασία ελέγχου της Πλοιοκτήτριας Εταιρίας προς τους manning agents

Η πραγματική απόδοση των Crewing Agents και η ικανότητά τους να ικανοποιούν την Εταιρία, το MLC 2006 και άλλες συγκεκριμένες απαιτήσεις αξιολογούνται συνεχώς μέσω διαφόρων παραμέτρων όπως:

- Τις επιδόσεις των ναυτικών που απασχολούνται από αυτούς.
- Οποιοσδήποτε καταγγελίες για την υπηρεσία τους.
- Την κατάσταση της πιστοποίησης ή / και της άδειας.

- Τα αποτελέσματα των ετήσιων ελέγχων τρίτων που διενεργήθηκαν στις εγκαταστάσεις τους.
- Προσεκτική και σωστή επιλογή των ναυτικών που είναι νέοι στην Εταιρία.
- Τα ποσοστά διατήρησης των ναυτικών με καλή απόδοση
- Ορθή και έγκαιρη επεξεργασία των εγγράφων των ναυτικών
- Κατάλληλη εκπαίδευση των ναυτικών σύμφωνα με τους κανονισμούς του ΙΜΟ, απαιτήσεις MLC και κυβερνητικούς κανονισμούς.

Σημαντικό στοιχείο εξασφάλισης εμπιστοσύνης επίσης είναι και ο προγραμματισμός ελέγχου (audit) στον manning agents ανά τακτά χρονικά διαστήματα . Κάτωθι μπορεί κάποιος να επισημάνει αυτά τα ερωτήματα μέσω της διαδικασίας του audit έτσι ώστε να εντοπίσει εγκαίρως ελλείψεις και δυσλειτουργίες του γραφείου που του προσφέρει τους ναυτικούς του.

Ερωτήματα όπως αυτά είναι σχετικά σοβαρά:

- Διαθέτει ο Οργανισμός Πολιτική κατά των διακρίσεων στις πρακτικές προσλήψεων;
- Έχει ο Οργανισμός οποιαδήποτε διαπίστευση από οποιονδήποτε άλλο οργανισμό;
- Έχει ποτέ κατατεθεί ο Οργανισμός για πτώχευση;
- Έχει ο Οργανισμός Πολιτική Δήλωση που υποδηλώνει τη δέσμευση για τις ανάγκες των πελατών;
- Διαθέτει ο Οργανισμός Σύστημα Διαχείρισης Ποιότητας (QMS);
- Έχει λάβει ο Οργανισμός πιστοποίηση ISO; (τότε παράσχετε ένα αντίγραφο του πιστοποιητικού);
- Ο Οργανισμός έχει ορίσει σαφώς τους Στόχους Ποιότητας; (επισύναψη σχετικών στοιχείων για αποδεικτικά στοιχεία). Είναι αυτά συνεπή με τα κράτη μέλη, ποσοτικοποίησιμα και μετρήσιμα;
- Είναι οι αρμοδιότητες και οι αρχές σαφώς καθορισμένες με τη δομή του Οργανισμού;
- Ποιος είναι εκπρόσωπος της διοίκησης ποιότητας του Οργανισμού και σε ποιους αναφέρει; (επισυνάψτε αντίγραφο του οργανισμού).
- Πώς διαβιβάζονται οι πληροφορίες στον Οργανισμό; (επισύναψη σχετικών στοιχείων για αποδεικτικά στοιχεία).
- Τα κράτη μέλη των Οργανισμών απαιτούν τακτικές αξιολογήσεις διαχείρισης; (επισύναψη σχετικών στοιχείων για αποδεικτικά στοιχεία). Εάν ναι, ποιο είναι το διάστημα;
- Ποιά εκπαίδευση λαμβάνουν τα μέλη του προσωπικού του Οργανισμού; Διατηρούνται αυτά τα αρχεία εκπαίδευσης;

- Είναι οι εσωτερικοί ελεγκτές των Οργανισμών κατάλληλα καταρτισμένοι και κατάλληλοι; (επισύναψη σχετικών στοιχείων για αποδεικτικά στοιχεία)
- Διαθέτει ο Οργανισμός μια διαδικασία για την παρακολούθηση και την ανάλυση των σχολίων πελατών;
- Ποιο είναι το σύστημα του Οργανισμού για την αντιμετώπιση παραπόνων πελατών;
- Διαθέτει ο Οργανισμός Διαδικασία για το κλείσιμο των επίλυσης των καταγγελιών;
- Είναι τεκμηριωμένη όλη η διαδικασία χειρισμού και επίλυσης παραπόνων πελατών;
- Οι βελτιώσεις που προκύπτουν από τα σχόλια των πελατών τεκμηριώνονται; Αυτή η διαδικασία είναι επίσημη;

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

5. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΠΑΝΩ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

5.1 Διαδικασία πρόσληψης και έλεγχος πιστοποίησης του ναυτικού

Μία εταιρία μπορεί να προσλαμβάνει πλήρωμα διαφόρων εθνικοτήτων από όλο τον κόσμο και είναι σημαντικό να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ αυτών και των manning agent. Για τον προαναφερθείσα λόγο και εφόσον πρέπει να υπάρχει αλληλογραφία μεταξύ πολλών εμπλεκόμενων μελών, η εταιρία πρέπει να αποδίδει μεγάλη προσοχή στην καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας κατά τη διαδικασία πρόσληψης προσωπικού, τόσο επί του πλοίου όσο και κατά την ξηρά. Όπως η εταιρία απαιτεί από όλους τους υπαλλήλους στεριάς να επικοινωνούν στα αγγλικά ενώ βρίσκονται σε υπηρεσία το ίδιο συμβαίνει και στους ναυτικούς της. Επομένως η αγγλική πιστοποίηση είναι βασικό αποδεικτικό πρόσληψης. Ένα άλλο προαπαιτούμενος στοιχείο πρόσληψης είναι ότι κανένα άτομο κάτω από το ελάχιστο όριο ηλικίας των 18 ετών δε θα απασχολείται ή θα προσλαμβάνεται ή θα εργάζεται σε πλοίο που διαχειρίζεται την Εταιρία.

Προαπαιτούμενο έγγραφο το οποίο πρέπει να δοθεί στην εταιρία είναι το βιογραφικό σημείωμα ενός ναυτικού στο ποίο να αναφέρεται η ημερομηνία διαθεσιμότητας του καθώς και η διάρκεια όλων των προηγούμενων συμβάσεων. Ανάλογα βέβαια και με το βαθμό του κάθε υποψηφίου η εμπειρία και η αναφορά του τύπου σκάφους είναι σημαντική. Εναλλακτικά, το τμήμα πληρωμάτων μπορεί να αποσπάσει το πλήρες βιογραφικό σημείωμα από το σύστημα βάσης δεδομένων πληρώματος αν είναι δεύτερη φορά στην εταιρία, υπό την προϋπόθεση ότι όλες οι απαιτούμενες πληροφορίες έχουν ήδη κωδικοποιηθεί κατά τη στιγμή της πρότασης. Ένα βιογραφικό θα πρέπει επίσης να αναφέρει κατοικία, αριθμό διαβατηρίου, έγγαμη κατάσταση, ηλικία κτλ. Πιο ειδικευμένα θα πρέπει να αναφέρονται μερικά από τα εξής : 'Engine type, cargo , trading area' κτλ.. Η λήψη συστάσεων από τρίτες εταιρείες που αναφέρονται σε ένα CV είναι μία συνήθη πολιτική και θα πρέπει να τηρείται στον προφορικό λόγο. Μετά την έγκριση της επιλογής των βιογραφικών, θα πρέπει να γίνουν ενέργειες έτσι ώστε να κανονισθεί συνέντευξη μεταξύ του τμήματος πληρωμάτων και του ναυτικού. Συνήθως ο υπεύθυνος ή υπάλληλος του τεχνικού τμήματος (technical superintendent) προβαίνει σε συνεντεύξεις για μηχανικούς και αντίστοιχα πλοίαρχος για υποψηφίους του deck (καταστρώματος).

Οφείλουμε να χαρακτηρίσουμε τη διαδικασία της προσωπικής επαφής ως ιδιαίτερα σημαντική μιας και ο ανθρώπινος παράγοντας είναι ο πιο δύσκολος και ανεξέλεγκτος λόγος δημιουργίας ατυχημάτων. Είναι γεγονός πως το 75-96% των ναυτικών ατυχημάτων αποδίδεται, τουλάχιστον εν μέρει, σε κάποια μορφή ανθρώπινου σφάλματος. Σύμφωνα με την USCG το 2016 (United States cost guard) ²³Το ανθρώπινο λάθος έχει παίξει σημαντικό ρόλο στο α) 84 - 88% των ατυχημάτων δεξαμενόπλοιων β) στο 79% ατυχημάτων των πλοίων ρυμούλκησης γ) στο 89-96% των συγκρούσεων δ) στο 75% των συγκρούσεων με άλλα πλοία ε) στο 75% των πυρκαγιών και των εκρήξεων. Παρατηρήθηκαν λάθη λόγω έλλειψης μίας απόφασης, μιας δραστηριότητας ή μια παθητικότητας. Λήφθηκε ίσως μία απόφαση που δεν είναι σύμφωνη με την πραγματικότητα, η οποία προκαλεί ακούσια ένα περιστατικό, ένα ατύχημα . Μπορούμε να έχουμε επίσης σφάλματα αντίληψης, σφάλματα πρόθεσης, σφάλματα εκτέλεσης και σφάλματα σχεδιασμού ή συντήρησης. Πολλά επίσης δημιουργήθηκαν λόγω άγχους . Το άγχος είναι μια ατομική αντίδραση, μερικοί ναυτικοί είναι πιο ευαίσθητοι σε αυτό από άλλους, να έχουν υπερχειλίση συναισθημάτων και μπορεί να οδηγήσει σε υπερβολική δραστηριότητα, οργισμό, απάθεια, παράλογη συμπεριφορά, ανεξέλεγκτες σωματικές κινήσεις και ακόμη και απώλεια συνείδησης.

Βέβαια το άγχος είναι γόνιμο όταν σε μία τυπική κατάσταση έκτακτης ανάγκης ξεδιπλώνεται η λύση γρήγορα, αντιμετωπίζεται σε σύντομο χρονικό διάστημα κτλ. Το αρνητικό όμως άγχος δημιουργεί σταδιακή αύξηση του επιπέδου πίεσης όταν κάποιος προβλέπει μία αναπόφευκτη κατάσταση, εκτιμώμενη ως κρίσιμη ή δύσκολη στην πλοκή και με πιθανότητα ατυχήματος ή επαγγελματικής αποτυχίας. Επίσης πολλές φορές οι ανώτατοι αξιωματικοί προκαλούν άγχος στο υπόλοιπο πλήρωμα λόγω της μεγάλης αυταρχικής ηγεσίας και της απρόβλεπτης συμπεριφοράς του, κάτι που τον καθιστά ανεπαρκή αξιωματικό.

Μερικές από τις συνήθεις ερωτήσεις μίας συνέντευξης λοιπόν για να εντοπιστούν τα παραπάνω και να ελαχιστοποιηθεί η πιθανότητα σφάλματος είναι οι εξής:²⁴

- Τι σας αρέσει περισσότερο για να είστε ναυτικός;
- Αν είδατε κάποιον ναυτικό να κάνει κάτι μη ασφαλές ή αντιπεριβαλλοντολογικό επί του πλοίου τι θα κάνατε;
- Πόσο καλά μπορείτε να απαντήσετε στη διάρκεια μιας επιθεώρησης ακόμα και όταν μπορεί να μην συμφωνείτε με την απόφασή τους;

²³ Trends in Crew Management Seminar (2016) "Panel Trends in Crew Psychology, Safety and Sustainability" presentation from Bengt Schager (HMON- Maritime Psychologist and part owner)

²⁴ Questionnaire from Hr Department of Case study company

- Πες μου για την προηγούμενη απασχόλησή σου. Πώς αυτές οι προηγούμενες εμπειρίες σας βοήθησαν να προετοιμαστείτε για μια σταδιοδρομία στη θάλασσα;
- Από πότε θέλατε να γίνετε ναυτικός;
- Πώς χειρίζεστε τη δουλειά με κάποιον φίλο σας ναυτικό;
- Έχετε ιατρικό ιστορικό επί του πλοίου;
- Πόσα χρόνια υπηρεσίας έχετε στο κατάστρωμα/μηχανή;
- Εάν προσληφθείτε ποια βήματα θα ακολουθούσατε για να κατανοήσετε τις λειτουργίες του πλοίου μας, πριν από την ημερομηνία συμβολαίου;
- Είχατε ποτέ να κατεβείτε από το πλοίο για μεγάλες χρονικές περιόδους; Πώς κρατάς τον εαυτό σου πολύ ξύπνιο και έντονο;
- Είστε εκπαιδευμένοι πλήρως στη χρήση σωστικών λέμβων και σωσίβιων;
- Είστε εκπαιδευμένοι στην First Aid και CPR;
- Πόσο ισχυρή είναι η αίσθηση της κατεύθυνσής σας;
- Πείτε μου για τη συμμετοχή σας στις ομαδικές ασκήσεις.
- Πες μου για μια εποχή που έπρεπε να συνεργαστείς με κάποιον που ήταν δύσκολο να κατανοήσεις σαν άνθρωπο.
- Πείτε μου για μια εποχή που εργαστήκατε σε μία συλλογική δουλειά επί του πλοίου με βάση την ομάδα, όπου ένα μέλος δεν έκανε το μερίδιό του στο έργο αυτό.
- Συζητήστε μια σημαντική απόφαση που κάνατε στο τελευταίο σας ρόλο και τον αντίκτυπο που είχε αυτή η απόφαση, εάν υπάρχει.
- Πείτε μου για μια εποχή που έχετε λάβει κριτική από τον ανώτερο σας. Πώς αντιδράσατε σε αυτή την κριτική; Πώς κάνατε βελτιώσεις βάσει αυτής της κριτικής;
- Σύντομα περιγράψτε μου το ιστορικό εργασίας σας. Παρακαλείστε να αναφέρετε τους λόγους για τους οποίους έχετε αφήσει τη προηγούμενη ναυτιλιακή εταιρία.
- Ποια είναι η χειρότερη κατάσταση καιρού που έχετε αντιμετωπίσει;
- Πως θα λειτουργούσατε σε κατάσταση έκτακτης ανάγκης, έχετε αντίστοιχο περιστατικό στη θητεία σας;

Εφόσον λήξει επιτυχώς η συνέντευξη ο ναυτικός θα πρέπει να φέρει μαζί του επίσης και το φάκελο του, συμπεριλαμβανομένων όλων των διπλωμάτων εντός. Γενικότερα θα πρέπει να ελέγχονται όλα τα πιστοποιητικά ικανότητας, θεωρήσεις, πιστοποιητικά επάρκειας και κάθε αποδεικτικό έγγραφο του ναυτικού το οποίο απαιτείται από την STCW. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντική διαδικασία καθώς θα πρέπει αποδείξουμε ότι το επίπεδο ναυτικής εκπαίδευσης και

κατάρτισης, η διάρκεια της υπηρεσίας στη θάλασσα, η επαγγελματική ικανότητα, η ιατρική καταλληλότητα και η ηλικία σας συμμορφώνονται με τα πρότυπα της STCW.

Πρέπει να εκδίδεται έγγραφο είτε ως μέρος του πιστοποιητικού είτε ως χωριστό έγγραφο που να επιβεβαιώνει (υποστηρίζει) ότι το εθνικό πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις του STCW. Ωστόσο, λόγω του συνεχιζόμενου προβλήματος με πλαστά πιστοποιητικά, η τροποποιημένη σύμβαση STCW του 2010 επέφερε ουσιαστικές αλλαγές στον κανονισμό I / 2 για να καταστήσει αυστηρότερη τη διαδικασία επικύρωσης. Τώρα απαιτείται όλες οι θεωρήσεις να εκδίδονται μόνο από την κύρια πηγή έκδοσης μετά από πλήρη επαλήθευση της γνησιότητας οποιωνδήποτε πιστοποιητικών και αποδεικτικών στοιχείων και ότι ο υποψήφιος έχει εκπληρώσει όλες τις απαιτήσεις και έχει το πρότυπο ικανότητας για την ικανότητα που προσδιορίζεται στην επικύρωση. Υπάρχει επίσης η απαίτηση να εξασφαλιστεί η σωστή έγκριση της αντίστοιχης υπηρεσίας και της κατάρτισης και η διατήρηση της αντίστοιχης θαλάσσιας υπηρεσίας.

Αν διαθέτετε πιστοποιητικό από τη χώρα «x», αλλά εξυπηρετείτε σε πλοίο νηολογημένο στη χώρα «y», τότε πρέπει να υποβάλετε αίτηση στη ναυτική διοίκηση της χώρας «y» για πιστοποιητικό που σας επιτρέπει να εξυπηρετήσετε σε πλοία νηολογημένα υπό τη σημαία του. Σύμφωνα με τον τροποποιημένο κανονισμό 2010 της σύμβασης STCW I / 2, όλοι οι ναυτικοί που υπηρετούν σε ξένα πλοία πρέπει να λάβουν έγκριση. Για να λάβετε έγκριση αναγνώρισης, θα πρέπει να υποβάλετε το πρωτότυπο του εθνικού σας πιστοποιητικού ικανότητας στον αντιπρόσωπο της εκδίδουσας διοίκησης. Δεν μπορείτε να υποβάλετε αίτηση για έγκριση βάσει άλλης επικύρωσης. Οι διοικήσεις θα απαιτήσουν επίσης την απόδειξη της ταυτότητας. Στις περισσότερες περιπτώσεις θα πρέπει να πληρώσετε. Ο εργοδότης (πλοιοκτήτης ή υπεύθυνος πληρωμάτων) κανονικά θα φροντίζει για όλα τα απαραίτητα χαρτιά και αμοιβές. Ο τρόπος υποβολής των εγγράφων ποικίλλει από τη διοίκηση στη διοίκηση, ιδίως σύμφωνα με τις αναθεωρημένες απαιτήσεις και ενώ ορισμένοι μπορεί να δεχτούν ακόμη μια ταχυδρομική αίτηση και αντίγραφα των εγγράφων, είναι πιθανότερο να επιμένουν ότι ο ναυτικός εμφανίζεται αυτοπροσώπως με όλη την αρχική τεκμηρίωση. Αυτές οι προσωπικές αιτήσεις υποβάλλονται σε επεξεργασία ενώπιον ενός αντιπροσώπου της διοίκησης σε ένα ορισμένο γραφείο (εάν στο εξωτερικό αυτό γίνεται συνήθως στο προξενείο της διοίκησης της χώρας).

Για να βεβαιωθείτε ότι το πιστοποιητικό είναι γνήσιο, τα έγγραφα που υποβάλετε σε μια ξένη διοίκηση θα ελέγχονται ως προς την αυθεντικότητα και η νέα απαίτηση για τη συντήρηση μιας βάσης δεδομένων μπορεί να βοηθήσει στη διαδικασία αυτή. Αυτό θα

περιλαμβάνει έναν οπτικό έλεγχο για την επαλήθευση των χαρακτηριστικών ασφαλείας στο πιστοποιητικό. Ο αριθμός και τα στοιχεία του μπορούν επίσης να διασταυρωθούν με τη διοίκηση έκδοσης. Αυτή η διαδικασία μπορεί να χρειαστεί χρόνο, οπότε η διοίκηση θα εκδώσει μια επιστολή που θα δηλώνει ότι η αίτησή σας βρίσκεται υπό επεξεργασία. Με την παραγωγή αυτής της επιστολής είστε σε θέση να εξυπηρετήσετε επί πλοίου για μέγιστη περίοδο τριών μηνών (χαρακτηριστικό υπόδειγμα παρακάτω ->)

Control Number: E56836_101216_050551

The Republic of Liberia
LIBERIA MARITIME AUTHORITY

CERTIFICATE OF RECEIPT OF APPLICATION

**ATTESTING THE RECOGNITION OF A CERTIFICATE UNDER THE PROVISION OF
THE INTERNATIONAL CONVENTION ON STANDARDS OF TRAINING,
CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS, 1978,
AS AMENDED**

The Government of the Republic of Liberia certifies that:

Certificate No: _____

Issued To: _____

By the Government of: **GREECE**

Is duly recognized in accordance with the provisions of Regulation I/10 of the above Convention, as amended, and the lawful holder is authorized to serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration for a period of three (3) months until: 12-Jan-2017, while the application for a Liberian Officer Certificate is being processed.

Liberian Officer Certificate Number: 1,000,000 Series. Assigned dated: 12-Oct-2016

CAPACITY	LIMITATIONS APPLYING(IF ANY)
Master - unlimited	NONE
GMDSS	

*Sample of seaman's certificate from the Case Study Company

Μια θεώρηση αναγνώρισης STCW μπορεί να εκδοθεί μόνο από μια διοίκηση υπό την προϋπόθεση ότι το αναγνωρισμένο πιστοποιητικό εκδόθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις του STCW και το πρωτότυπο πιστοποιητικό που παρουσιάστηκε είναι γνήσιο.

5.2 Αναφορά των τίτλων των πιστοποιητικών της STCW

Ο παρακάτω πίνακας ²⁵δείχνει τον τίτλο των πιστοποιητικών βάσει της STCW , τους διάφορους περιορισμούς και τα κατώτατα όρια χωρητικότητας που ισχύουν.

CAPACITY	AREA LIMITATION	TONNAGE LIMITATION
Master II/2	Near Coastal None	Less than 500gt Less than 3,000 gt None
Chief Mate II/2	None None	Less than 3,000 gt None
Officer in charge of navigational watch (OOW) II/1	Near coastal None	Less than 500 gt None
Rating forming part of a navigational watch II/4 OR II/5	None	None
CAPACITY	AREA LIMITATION	PROPULSION POWER LIMITATION
Chief engineer III/2	None None Near Coastal Near Coastal	750 kw to 3,000 kw 3,000kw or more 750 kw to 3,000 kw 3,000 kw or more
Second engineer III/2	None None Near coastal Near Coastal	750 kw to 3,000 kw 3,000 kw or more 750 kw to 3,000 kw 3,000 kw or more
Officer in charge of engineering watch (OOW) III/1	None Near Coastal	750 kw or more Less than 3,000kw

²⁵ STCW 2010 GUIDE FROM ITF

Rating forming part
of a engineering watch
III/4 OR III/5

None

None

Πίνακας 5.2.1 υποχρεωτικών πιστοποιητικών βάσει της STCW (Tonnage limitation)

 ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΠΟΥ ΕΚΔΟΘΗΚΕ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ S.T.C.W. 1978 ΟΠΩΣ ΕΧΕΙ ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΘΕΙ	ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΑ 	 HELLENIC REPUBLIC MINISTRY OF MARITIME AFFAIRS AND INSULAR POLICY SEAFARERS TRAINING DIRECTORATE CERTIFICATE ISSUED UNDER THE PROVISIONS OF THE INTERNATIONAL CONVENTION S.T.C.W. 1978 AS AMENDED The Government of Greece certifies that...
ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜ Ο ΝΑΥΤΙΚΟΥ έχει τα απαιτού... της παραπάνω Σύμβασης όπως αυτή τροποποιήθηκε, είναι ικανός να ασκήσει τα παρακάτω καθήκοντα στο συγκεκριμένο επίπεδο και μπορεί να ναυτολογηθεί στις παρακάτω ειδικότητες, υποκείμενος στους ακόλουθους περιορισμούς, μέχρι την ημερομηνία λήξης της ισχύος του πιστοποιητικού όπως καθορίζεται στην οπισθογράφηση.	NAME SURNAME has been found duly qualified in accordance with the provisions of regulations II/2, IV/2 of the above Convention as amended, has been found competent to perform the following functions at the level specified and may serve in the following capacities, subject to any limitations until the date of expiry of any extension of the validity of the certificate as may be shown overleaf.	
ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ - Ναυσιπλοία - Χειρισμός Φορτίου & Στοιβάσις - Έλεγχος Λειτουργίας του Πλοίου & Φροντίδα των Επιβαπόντων - Ραδιοεπικοινωνίες	FUNCTIONS - Navigation - Cargo Handling and Stowage - Controlling the Operation of the ship and care of persons on board - Radiocommunications	
ΕΠΙΠΕΔΟ - Διοικητικό - Διοικητικό - Διοικητικό - Επιχειρησιακό	LEVEL - Management Level - Management Level - Management Level - Operational Level	
ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ - ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΟΙ ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ Α΄ ΤΑΞΗΣ Ε.Ν. - Χειριστής Γενικής Χρήσης GMDSS - Διακυβέρνηση πλοίων οποιασδήποτε χωρητικότητας	CAPACITIES - LIMITATIONS CAPTAIN CLASS A - General Operator GMDSS - Master of ships irrespective of tonnage	
Πιστοποιητικό Νο. _____ εκδόθηκε την _____ Αριθ. Ν.Φ. _____ Ημερομ. γεν. και υπογρ. κατόχου _____	Certificate No. _____ issued on _____ Seamen's book No. _____ Date of Birth and signature of the holder _____	

Ημερομηνία μέχρι την οποία ισχύει η παρούσα θεώρηση: 08/06/2021 Εξαιρουμένων των ειδικοτήτων: Όνομα και υπογρ. αρμοδίου υπάλληλου θεώρησης: Ημερομηνία θεώρησης: 08/06/2016 <i>Σφραγίδα</i>	The validity of this endorsement is hereby extended until: 08/06/2021 Excepted the capacities in: Name and signature of duly authorized official: Date of revalidation: 08/06/2016 <i>Official seal</i>
Ημερομηνία μέχρι την οποία ισχύει η παρούσα θεώρηση: Εξαιρουμένων των ειδικοτήτων: Όνομα και υπογρ. αρμοδίου υπάλληλου θεώρησης: Ημερομηνία θεώρησης: <i>Σφραγίδα</i>	The validity of this endorsement is hereby extended until: Excepted the capacities in: Name and signature of duly authorized official: Date of revalidation: <i>Official seal</i>
Ημερομηνία μέχρι την οποία ισχύει η παρούσα θεώρηση: Εξαιρουμένων των ειδικοτήτων: Όνομα και υπογρ. αρμοδίου υπάλληλου θεώρησης: Ημερομηνία θεώρησης: <i>Σφραγίδα</i>	The validity of this endorsement is hereby extended until: Excepted the capacities in: Name and signature of duly authorized official: Date of revalidation: <i>Official seal</i>
Ημερομηνία μέχρι την οποία ισχύει η παρούσα θεώρηση: Εξαιρουμένων των ειδικοτήτων: Όνομα και υπογρ. αρμοδίου υπάλληλου θεώρησης: Ημερομηνία θεώρησης: <i>Σφραγίδα</i>	The validity of this endorsement is hereby extended until: Excepted the capacities in: Name and signature of duly authorized official: Date of revalidation: <i>Official seal</i>
Ημερομηνία μέχρι την οποία ισχύει η παρούσα θεώρηση: Εξαιρουμένων των ειδικοτήτων: Όνομα και υπογρ. αρμοδίου υπάλληλου θεώρησης: Ημερομηνία θεώρησης: <i>Σφραγίδα</i>	The validity of this endorsement is hereby extended until: Excepted the capacities in: Name and signature of duly authorized official: Date of revalidation: <i>Official seal</i>

*Sample of seaman's certificate of the Case Study Company ²⁶



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΑΙΑΣ ΚΑΙ
ΑΙΓΑΙΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ
ΝΑΥΤΙΚΩΝ
Τμήμα Δ'

HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF SHIPPING, MARITIME
AFFAIRS & THE AEGEAN
SEAFARERS TRAINING
DIRECTORATE
Section D'

Φωτογραφία του κατόχου του πιστοποιητικού
Photograph of the holder of the certificate
Σφραγίδα
Official seal

Αριθ. Πιστοποιητικού:
Certificate No:

**ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΙΚΑΝΟΤΗΤΑΣ
CERTIFICATE OF PROFICIENCY**

**"Αξιωματικός Ασφάλειας του Πλοίου"
«Ship Security Officers»**

Με το παρόν πιστοποιείται ότι ο: ΣΑΚΕΛΛΑΡΙΟΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ *M.E.Θ.:*
This is to certify that: SAKELLARIOS CHARALAMPOS IOANNIS *S.B.N.:* AE2138

*ολοκλήρωσε επιτυχώς την εκπαίδευση "Αξιωματικός Ασφάλειας Πλοίου"
has been successfully trained as «Ship Security Officers»*

*σύμφωνα με τις απαιτήσεις του Κανονισμού VI/5 της Δ.Σ. STCW 1978, όπως
τροποποιήθηκε και του Μέρους Α - VI/5 του Κώδικά της.*

*in accordance with the requirements of Regulation VI/5 of International Convention S.T.C.W. 1978,
as amended and of section A - VI/5 of its Code.*

Εκδόθηκε την: 12/06/2013
[Issued on the:]

Η Εκδότρια Αρχή
[Issuing Authority]



H.E.A.

*Sample of seaman's certificate of the Case Study Company ²⁷

²⁶ Παράδειγμα πιστοποιητικού Πλοιάρχου :

²⁷ Παράδειγμα πιστοποιητικού ικανότητας SSO , Πλοιάρχου

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΔΗΜΟΣΙΑ ΣΧΟΛΗ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ
ΣΩΣΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ
ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΥ

HELLENIC REPUBLIC
MINISTRY OF SHIPPING, MARITIME AFFAIRS AND THE AEGEAN
NATIONAL SCHOOL OF LIFE SAVING
AND FIRE FIGHTING APPLIANCES
OF ASPROPYRGOS

ΑΔΣ αριθ. Πιστοποιητικού _____
ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ

Certificate Number: _____
CERTIFICATE OF PROFICIENCY

Πιστοποιείται ότι ο/η
Επώνυμο _____
Όνομα _____
Ημερομηνία γέννησης _____
Αριθμ. Ναυτικού Φυλακείου _____

Has successfully completed the following courses according to Part A of the Code of STCW as amended.

ΚΥΚΛΟΙ ΣΠΟΥΔΩΝ Periods of studies	ΤΟΜΕΙΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ Courses of studies	ΚΩΔΙΚΑΣ STCW STCW code	ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΗ ΕΚΔΟΣΗ Certified by
ΒΑΣΙΚΕΣ Basic training	Ατομική σταθμική στη θάλασσα Personal survival techniques	A-V/1-1	
	Πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση Fire prevention and fire fighting	A-V/1-2	
	Στοιχειώδης πρώτες βοήθειες Elementary first aid	A-V/1-3	
	Προσωπική ασφάλεια και κοινωνικά καθήκοντα Personal safety and social responsibilities	A-V/1-4	
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΛΟΙΟΥ Security awareness	Μέγιστο Ασφάλειας Πλοίου Επιπέδου II Security awareness	A-V/2-1	
ΣΩΣΤΙΚΑ Proficiency in survival, craft, rescue boats and fast rescue boats	Σύστημα επιβίωσης και Αξίωμα-θεώρησης εκτός των κοινών Αξίων Αποσκευής Proficiency in survival craft and rescue boats, other than fast rescue boats	A-V/3-1	
ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΗ ΕΠΥΡΟΣΒΕΣΗ Advanced fire fighting	Προχωρημένη πυρόσβεση Advanced fire fighting	A-V/2-2	
	Πρώτες βοήθειες Medical first aid	A-V/4-1	

Ο ΔΙΕΥΘΥΝΤΗΣ ΣΤΟΛΩΝ
THE DIRECTOR OF ARMED BOATS

ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ
DATE 01 MAR. 2017

ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟΣ

Ο ΔΙΟΙΚΗΤΗΣ
THE COMMANDING OFFICER

*Sample of seaman's certificate of the Case Study Company ²⁸

Τα ως άνω πιστοποιητικά ως παραδείγματα, εκτός από το ότι θα πρέπει να ελέγχονται ως προς την ημερομηνία (Validity) θα πρέπει επίσης να αποστέλλονται για την αυθεντικότητα τους από την αρμόδια αρχή έκδοσης πιστοποίησης αυτών - όπως ήδη προαναφέρθηκε- στην ως άνω περίπτωση είναι το Υπουργείο Ναυτιλίας για τους Έλληνες ναυτικούς μας.

Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού Ιπλοίαρχου ως παράδειγμα:²⁹

NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATIO	REG.	
National certificate of competence and endorsement	Yes	I/2, II/2,	C/R

²⁸ Παράδειγμα πιστοποιητικού επάρκειας Basic Safety Certificate (need revalidation), Πλοίαρχου (Πιστοποιητικό επάρκειας είναι το έγγραφο που εκδίδεται σε πλοίαρχους, αξιωματικούς και αξιωματούχους, γενικότερα σε όλους τους ναυτικούς που πληρούν τα πρότυπα ικανότητας που σχετίζονται με τις ιδιαίτερες λειτουργίες και το επίπεδο ευθύνης επί του πλοίου)

²⁹ STCW 2010 GUIDE FROM ITF (taking into account the 2010 Manila Amendments)

(παράδειγμα σελίδα 27)			
Flag state endorsement of recognition	Yes	I/10	E/R
GMDSS endorsement	Yes	IV/2	C/R
Basic safety training - Personal survival techniques - Fire prevention and fire fighting - Elementary first aid - Personal safety and social responsibility	Achieved within previous five years	VI/1	D/P
Medical First aid	No	VI/4	D/P
Survival craft and rescue boats	Yes	VI/2	D/P
Advanced fire fighting	Yes	VI/3	D/P
Medical fitness	Yes	I/9	C/R
Basic safety familiarisation	On assignment	VI/1	T/O
Ship specific familiarisation	On assignment	I/14	T/O
Security familiarisation	On assignment	VI/6	T/O

C/R certificate required. D/P Documentary proof. T/O Training on-board. E/R Endorsement required

Πίνακας 5.2.2 υποχρεωτικών πιστοποιητικών βάσει της STCW (revalidation-Regulation)

Αναφορά υποχρεωτικών και μη πιστοποιητικών:³⁰

CERTIFICATES ISSUED BY THE ADMINISTRATION	ACRONYMS
National License	LICENSE
Certificate of Proficiency	COP
Certificate of Competency	COC
Basic Safety and Training Instruction	BSTI (COP)
General Tanker Certificate	GTC (COP)
General Operator Certificate	GOC

FLAG DOCUMENTS	ACRONYMS

³⁰ CERTS ABRIVATION from Case study company Training matrix

Transitional Certificate of Competency	TCC
Special Qualification Certificate	SQ or SQC
Certificate of Receipt of Application	CRA
Special Qualification per NAME OF TRAINING	SQ-AFF/SQ-MEFA/SQ-MECA
Special Qualification per RANK	SQ as appropriate
Special Qualification Basic Safety Godfather (Basic Safety Course)	SQ-BASG

TRAININGS IN USE (τα πιο σημαντικά όπως αναγνωρίζονται διεθνώς)	ACRONYMS
Medical Care	MECA
Medical Emergency First Aida	MEFA
Messman Steward Course	MESSMAN Course
Hazard Analysis & Critical Control Point	HACCP
Operational Use of Electronic Chart Display and Information System	ECDIS
Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats	PSCRB
Risk Management and Investigation and Analysis	RAM/AIRCA
Radar Observer and Plotting	ROP
Risk Management Course	RMC
Safety Management System Training	SMS
Safety Officer Training Course	SOTC
Seafarers with Designated Security Duties	SDSD
Ship Handling & Maneuvering	SHM
Shipboard Oil Spill Emergency Plan	SOPEP
Ship Security Awareness / Maritime Security Awareness	SSA / MSA
Ship Security Officer Course	SSO
Ship Simulator and Bridge Teamwork	SSBT

Shipboard Safety Officer Course	SSOC
Shipboard Culinary Training Course	SC or STWD Course
Shore based Fire Fighting for Tankers	SBFF
Specialized Training for Chemical Tankers	STCT
Specialized Training for Liquefied Gas Tankers	STLPG
Specialized Training for Oil Tankers	STOT
Advance Training in Fire Fighting	ATFF
Automatic Identification System	AIS
Auxiliary Machinery System	AMS
Automatic Radar Plotting Aid	ARPA
Ballast Water Management	Ballast Water
Basic Maritime Computer Course	BMC
Basic Safety Course with Personal Safety and Social Responsibility	BSC W/ PSSR
Bridge Resource Management	BRM
Bridge Team Management	BTM
Cargo Handling and Care of Cargo	CHCC
Control Engineering	CNTRL ENGINEERING
Crude Oil Washing / Inert Gas System	COW/IGS
Security Awareness Training and Seafarers with Designated Security Duties	COP-SAT-SDSD
Dangerous, Hazardous & Harmful Cargoes	HAZMAT
Engine Resource Management	ERM
Engine Room Simulator	ERS
Engine Team Management	ETM
Fast Rescue Boats	FRB
Garbage Management Plan	GMP
General Tanker Familiarization	GTF
General Operators Certificate	GOC
General Operators Certificate for GMDSS (INMARSAT/SRROC/GMDSS)	GOC/GMDSS
Hydraulics / Pneumatics	HYDRAULICS / PNEUMATICS

International Safety Management (Officer)	ISM (OFFICERS)
International Safety Management (Rating)	ISM (RATINGS)
Incident Investigation & Root Cause Analysis	IIRCA
Management Level Course	MLC
Marine Pollution 73/78 (Annex I)	MARPOL I
Marine Pollution 73/78 (Annex II)	MARPOL II
Marine Pollution 73/78 (Annex VI)	MARPOL VI
Maritime English	MARITIME ENG

Πίνακας 5.2.3 Υποχρεωτική και μη εκπαίδευση ενός ναυτικού (abbreviations)

5.2.1 Αριθμός των Πιστοποιητικών Ικανότητας των ναυτικών της ΕΕ.

Σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία³¹ ναυτικών στη Ευρωπαϊκή Ένωση, κατόπιν μελέτης της EMSA (European Maritime Safety Agency), κατέδειξε πέντε Κράτη Μέλη της ΕΕ που διέθεταν περισσότερους πλοιάρχους και αξιωματικούς κατόχους πιστοποιητικών ικανότητας (COC) που τους είχαν χορηγηθεί το 2015. Τα Κράτη ήταν το Ηνωμένο Βασίλειο, η Πολωνία, η Γαλλία, η Κροατία και η Ισπανία. Επιπλέον εμφάνισε τα πέντε Κράτη Μέλη εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης που εμφάνισαν περισσότερους πλοιάρχους και αξιωματικούς κατόχους COC. Αυτά ήταν οι Φιλιππίνες, η Ουκρανία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Ινδία και η Τουρκία.

Τα παραπάνω πρόσφατα στοιχεία βασίζονται σε δεδομένα που απορρέουν από πιστοποιητικά και επικυρώσεις που έχουν καταχωρηθεί από τα Κράτη Μέλη της ΕΕ μέχρι και 31/12/15 και εμφανίζονται στο πληροφοριακό σύστημα της STCW. Μπορεί έτσι να γίνει αντιληπτή η τάση του εργατικού δυναμικού με όρους αριθμού ναυτεργατών που κατέχουν πιστοποιητικά και επικυρώσεις που είναι σε ισχύ για το 2015. Τα στοιχεία που δημοσιοποιήθηκαν καταδεικνύουν την ύπαρξη 182.662 πλοιάρχων και αξιωματικών κατόχων πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας που χορηγήθηκαν από Κράτη Μέλη της ΕΕ, ενώ υπάρχουν 102.861 πλοίαρχοι και αξιωματικοί κάτοχοι COC, χορηγηθέντα από Κράτη εκτός ΕΕ με επικυρώσεις Κρατών Μελών της ένωσης με τις οποίες βεβαιώνουν την αναγνώριση τους.

³¹ Περιοδικό ' ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ', ΑΡ. ΦΥΛ.455, Χρόνος 49^{ος}, Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2017

5.3 Διαδικασία και πρότυπα ιατρικής πιστοποίησης

Η ιατρική πιστοποίηση είναι υποχρεωτική για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία. Κάθε φορά που ένας ναυτικός πρόκειται να ενταχθεί σε ένα πλοίο πρέπει να διεξαχθεί νέα ιατρική εξέταση. Η εταιρία απαιτεί πριν από την έναρξη των εργασιών σε ένα πλοίο οι ναυτικοί είναι κάτοχοι έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού το οποίο βεβαιώνει ότι για όλη τη διάρκεια της σύμβασής τους είναι ιατρικά ικανοί να εκτελούν τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελούν στη θάλασσα. Η ιατρική πιστοποίηση πρέπει να είναι σύμφωνη με τα πρότυπα της ILO MLC 2006 και της Εταιρίας. Η ιατρική πιστοποίηση πραγματοποιείται από ιατρό με τα κατάλληλα προσόντα, στην περίπτωση πιστοποιητικού που αφορά αποκλειστικά την όραση, από πρόσωπο αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή ως αρμόδιο για την έκδοση τέτοιου πιστοποιητικού.

Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό θα αναφέρει ειδικότερα για την ακρόαση ή την όραση (έγχρωμη όραση) του ενδιαφερόμενου ναυτικού . Ο ενδιαφερόμενος ναυτικός ελέγχεται ότι δεν υποφέρει από ιατρική κατάσταση που ενδέχεται να επιδεινωθεί λόγω υπηρεσίας στη θάλασσα ή να καταστήσει τον ναυτικό ακατάλληλο για τέτοια υπηρεσία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων επιβατών. Τα ιατρικά πιστοποιητικά ισχύουν όπως αναγράφονται στο εκδοθέν πιστοποιητικό, αλλά σε καμία περίπτωση δεν ισχύουν περισσότερο από μια μέγιστη περίοδο δύο ετών και μια μέγιστη περίοδο έξι ετών. Σε περίπτωση που ένας ναυτικός έχει αρνηθεί να λάβει πιστοποιητικό ή έχει επιβληθεί περιορισμός στην ικανότητά του να εργαστεί, ιδίως σε σχέση με το χρόνο, τον τομέα εργασίας ή τον τόπο συναλλαγών, θα πρέπει να δοθεί η δυνατότητα περαιτέρω εξέτασης από άλλο ανεξάρτητο ιατρό. Στην απίθανη περίπτωση κατά την οποία η διάρκεια ισχύος ενός πιστοποιητικού λήγει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, το πιστοποιητικό συνεχίζει να ισχύει μέχρι τον επόμενο λιμένα κατάπλου στον οποίο ο ναυτικός θα λάβει ιατρικό πιστοποιητικό από ειδικευμένο ιατρό, υπό την προϋπόθεση ότι η περίοδος δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες. Τέλος όλα τα ιατρικά πιστοποιητικά πρέπει να παρέχονται τουλάχιστον στα αγγλικά .Αναγνώριση πιστοποιητικού (endorsement) από αντίστοιχη σημαία πλοίου και αυθεντικότητα αυτού θα πρέπει επίσης να υπάρχει.

Η Εταιρία θα απαιτήσει από όλους τους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα να υποβληθούν σε εξετάσεις για ναρκωτικά και αλκοόλ πριν από την έναρξη του συμβολαίου. Τα πληρώματα και οι αξιωματικοί που συμμετέχουν στο ίδιο πλοίο πρέπει να ελέγχονται κάθε 6 μήνες πριν από την είσοδό τους στο σκάφος. Η εξέταση αλκοόλ και φαρμάκων κατά την προκαταρκτική διαδικασία θα διεξαχθεί με εξέταση αίματος που παρουσιάζει ηπατική

λειτουργία ή ανάλυση ούρων. Τα μη φυσιολογικά αποτελέσματα θα αναφερθούν στην Εταιρία και ενδέχεται να προταθούν περαιτέρω έρευνες. Η άρνηση υποβολής σε τεστ για τα ναρκωτικά και το οινόπνευμα θα οδηγήσει σε μη μισθωμένο άτομο.

Κατά τη διακριτική ευχέρεια του Πλοιάρχου, οι Αξιωματικοί και οι Βαθμολογίες μπορούν να δοκιμάζονται για το αλκοόλ πριν από την έναρξη κρίσιμων ενεργειών επάνω στο πλοίο, κάθε φορά που υπάρχει υποψία χρήσης αλκοόλ πριν από τις ενέργειες αυτές ή όποτε το θεωρεί απαραίτητο. Η κατάλληλη εκπαίδευση ενημέρωσης σχετικά με τα ναρκωτικά και το αλκοόλ αποτελεί μέρος της υποχρεωτικής εκπαίδευσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σημείας.

5.3.1 Ειδική αναφορά στα PEME

Τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες έχουν αντιμετωπίσει πολυάριθμες αξιώσεις που προέκυψαν από ασθένειες των ναυτικών των Φιλιππίνων λόγω ιατρικών καταστάσεων που προϋπήρχαν όσο ήταν εν πλω, αλλά δεν ανιχνεύθηκαν από την τακτική ιατρική εξέταση πριν από την πρόσληψη (PEME)³². Οι αξιώσεις αυτές περιλαμβάνουν το κόστος του επαναπατρισμού, της ιατρικής περίθαλψης, της αποζημίωσης και των μισθών ασθενείας. Στις περισσότερες περιπτώσεις τα ποσά ήταν ογκώδη και επηρεάζουν και την κατάσταση των υπολοίπων πάνω στο πλοίο.

Ο πρωταρχικός στόχος του προγράμματος PEME του P& I CLUB είναι να προστατεύσει τους εφοπλιστές από τις αξιώσεις που απορρέουν από τις ιατρικές συνθήκες που προϋπήρχαν της απασχόλησης και να παρέχει στο πλήρωμα έναν αυστηρά δομημένο υγειονομικό έλεγχο πριν από την είσοδο στη θάλασσα. Έτσι λοιπόν πρέπει να επανεξετάζετε προσεκτικά ο κατάλογος των εξετάσεων με τα τμήματα του προσωπικού τους και τους πράκτορες για κάθε χώρα από την οποία απασχολούνται ναυτικοί. Οι διαχειριστές επίσης θα πρέπει να ελέγχουν τακτικά την εγκυρότητα των PEMEs με κλινικές εξ ονόματος των μελών και πρέπει να εξασφαλίζεται (είτε άμεσα είτε μέσω του manning agent) ότι ο ναυτικός πρέπει να έχει valid Peme (σε ισχύ).

³² <http://www.american-club.com/page/pemes>

Το American Club λόγω χάρη απαιτεί από τους ναυτικούς που προέρχονται από τη Βουλγαρία, την Ινδία, την Ινδονησία, τη Λετονία, τις Φιλιππίνες, την Πολωνία, τη Ρουμανία, τη Ρωσική Ομοσπονδία και την Ουκρανία να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Προγράμματος Club PEME. Πχ το ιατρικό έντυπο American Club θα πρέπει να συμπληρωθεί, να υπογραφεί και να χρονολογηθεί. Όλες οι απαιτούμενες δοκιμές πρέπει να συμπληρωθούν σύμφωνα με τις οδηγίες PEME του Club, τα μέλη δεν μπορούν να επιλέξουν και να επιλέξουν δοκιμές και οι κλινικές δεν θα εκδώσουν έντυπα Club PEME εάν δεν ολοκληρωθούν όλες οι απαιτούμενες δοκιμές. Το American Club PEME θα ισχύει για δύο (2) χρόνια σύμφωνα με τον Κανονισμό 1.2 (Ιατρικό Πιστοποιητικό), Πρότυπο A1.2, παράγραφος 7 (α) της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας του 2006.

Έχουν σημειωθεί κάποιες αλλαγές στις εξετάσεις και έτσι τα μέλη πρέπει να ελέγξουν προσεκτικά τις τροπολογίες αυτές. Γενικότερα τα μέλη θα πρέπει να παραμείνουν σε επαγρύπνηση με τους manning agents ώστε να διασφαλίσουν ότι τα PEME διεξάγονται με βάση τις νέες αλλαγές.

Οι ακόλουθες παράμετροι πρέπει να χρησιμοποιούνται ως καθοδήγηση για την εξέταση ενός ναυτικού ή άλλου προσωπικού επί του πλοίου ως ιατρικά «κατάλληλου για υπηρεσία». Υπάρχουν διαφορές στα πρότυπα αποδοχής που εξαρτώνται από πολλούς διαφορετικούς παράγοντες, αλλά αυτά είναι τα πρότυπα που το American club έτσι ώστε να θεωρείται ο ναυτικός ως κατάλληλος για το καθήκον:

1. Ερωτηματολόγιο για το ιατρικό ιστορικό. Ζητείται να βεβαιώνεται ότι το ερωτηματολόγιο ιατρικού ιστορικού ολοκληρώθηκε και, ειδικότερα, η δήλωση κατά την ολοκλήρωση της συμπλήρωσης αυτής της φόρμας. Η δήλωση είναι σημαντική εάν υπάρχει μελλοντικός ισχυρισμός που μπορεί να σχετίζεται με μια προ υπάρχουσα κατάσταση που ίσως δεν έχει αναφερθεί.
2. Φυσική Εξέταση. Μια βασική φυσική εξέταση πρέπει να περιλαμβάνει, τουλάχιστον, μετρήσεις ύψους, βάρους και αρτηριακής πίεσης.
3. Οδοντιατρική εξέταση. Οπτική εξέταση για την ταυτοποίηση των δοντιών με προβλήματα (στραβωμένη, κοιλότητα, αφαίρεση κλπ.) και τεκμηρίωση αυτών των ανωμαλιών. Εάν υπάρχουν οδοντόκρεμες ή στοματικές καταστάσεις που θα μπορούσαν ενδεχομένως να επιδεινωθούν και να χρειαστούν προσοχή οδοντιάτρου κατά τη διάρκεια της σύμβασης του ναυτικού στη θάλασσα, αυτές θα πρέπει να διορθωθούν πριν θεωρηθούν «κατάλληλες για καθήκον».

4. Ψυχολογική. Σε ορισμένες δικαιοδοσίες, ένας ναυτικός μπορεί επίσης να παρέχει στρατιωτικό εισιτήριο ή πιστοποιητικό που αποδεικνύει ότι δεν είχαν δεσμευτεί σε ψυχιατρικό νοσοκομείο ή εγκατάσταση.
5. Οπτικοί έλεγχοι. Το προσωπικό φύλαξης στο κατάστρωμα θα πρέπει να έχει, τουλάχιστον, όραση 20/20.
6. Χρώμα Όραμα. Οι υπεύθυνοι για τη φύλαξη με καθήκοντα φυλακής θα πρέπει να δίνουν την εγγύηση ότι δεν υπάρχουν προβλήματα διαφοροποίησης χρώματος με κόκκινο και πράσινο χρώμα. Για το προσωπικό που δεν ασχολείται με την τήρηση φυλακών, εξετάζετε κατά περίπτωση.
7. Audiometry. Πρότυπη δοκιμασία ακρόασης και δοκιμασία "Whisper Test". Η δοκιμή Whisper πραγματοποιείται 3-6 μέτρα (10 έως 20 πόδια) μακριά από τον αιτούντα για να διαπιστωθεί εάν μπορούν να ακούσουν από απόσταση. Για το προσωπικό του καταστρώματος, η ελάχιστη απόσταση για τη δοκιμή Whisper είναι 3 μέτρα (10 πόδια). Για το προσωπικό του μηχανοστασίου, η ελάχιστη απόσταση για τη δοκιμή Whisper είναι 3,5 μέτρα (11,5 πόδια).
Όσον αφορά τη χρήση βοηθημάτων ακοής, συνιστάται οι ναυτικοί να αξιολογούνται κατά περίπτωση, ανάλογα με τη λειτουργία της θέσης εργασίας του ναυτικού και τους τυχόν περιορισμούς της σημαίας του κράτους, εφόσον υπάρχουν.
8. X-Ray στο στήθος. Ετήσια ακτινογραφία θώρακα (δηλ. μία φορά το χρόνο) για να ελέγξει για τυχόν αναγνωρίσιμες ανωμαλίες. Οι ακτίνες X θα πρέπει να φέρουν κατάλληλη επισήμανση ως "Προηγούμενο / Πίσω" ή "Οπίσθιο / Προηγούμενο".
9. Ηλεκτροκαρδιογράφημα (ECG ή EKG)
10. Ουριακές εξετάσεις. Εάν παρατηρηθεί αιματουρία (αίμα στα ούρα), τότε πρέπει να διεξαχθεί υπερηχογράφημα και ίσως δείξει ένα πιθανό πρόβλημα (π.χ. υπέρταση, νεφρικά προβλήματα ή διαβήτη).
11. Αποτρίχωση (απαιτείται μόνο για την υπηρεσία τροφίμων ή το προσωπικό χειρισμού τροφίμων). Είναι μη υποχρεωτική για το κανονικό πλήρωμα πλοίου, αλλά υποχρεωτική για το προσωπικό της υπηρεσίας τροφίμων.
12. Πλήρης ανάλυση αίματος. Οι εξετάσεις πρέπει να γίνονται για χοληστερόλη, θρομβοκύτταρα, αριθμός αιμοπεταλίων, λευκών αιμοσφαιρίων κτλ.
13. Υπερηχογραφική εξέταση. Μια υπερηχογραφική εξέταση θα πρέπει να διεξάγει γενική αξιολόγηση της κοιλίας και της λεκάνης με ιδιαίτερη προσοχή στην ανίχνευση των χολόλιθων και των νεφρών.

14. Αντιγόνο Hep B. Εάν η εξέταση είναι θετική, τότε πρέπει να ληφθεί υπόψη το περαιτέρω προφίλ ανάλογα με την έκθεση του ναυτικού. Εάν οι υποψήφιοι είναι θετικοί ως προς HBsAg, πρέπει να εξετασθούν περαιτέρω δοκιμές .
15. Αντισώματα Hep C .Πρέπει να διεξάγεται το αντι HCV (έλεγχος ανίχνευσης αντισωμάτων έναντι της ηπατίτιδας C). Η αποκοπή είναι θετική ή αρνητική.
16. Δοκιμή HIV. Ο Αμερικανικός Όμιλος έχει απαιτήσει δοκιμές για ιό του aids, ωστόσο υπάρχουν χώρες όπου αυτές οι δοκιμές είναι είτε παράνομες είτε πρέπει να διεξάγονται με τη συναίνεση του ναυτικού. Πρέπει να ληφθούν υπόψη οι σχετικοί νόμοι και κανονισμοί κάθε έθνους σχετικά με το πώς και αν πρέπει να διεξαχθεί η δοκιμασία.
17. Έλεγχος πίεσης μέσω του τεστ κοπώσεως. Οι δοκιμασίες θα πρέπει να διενεργούνται υπό δύο συνθήκες εάν ο ναυτικός είναι κάτω των 40 ετών ή μεγαλύτερος.
19. Διαβήτης .Ένας ναυτικός μπορεί να θεωρηθεί «κατάλληλος για υπηρεσία» με περιορισμούς κατά περίπτωση για όσους λαμβάνουν μόνο από του στόματος φαρμακευτική αγωγή.
20. Εργαστηριακό αίμα σε κατάσταση ολονύκτιας νηστείας .Οι υποψήφιοι συνιστώνται να αναφέρουν στην κλινική μια κατάσταση ολονύκτιας νηστείας 12 έως 14 ωρών μετά το δείπνο. Οι υποψήφιοι πρέπει να ενημερώνονται για να αποφεύγουν την κατανάλωση ποτών όπως το γάλα, το τσάι, ο καφές, τα αεριούχα ποτά ή οι χυμοί.
21. Δοκιμές λειτουργίας ηπατικής λειτουργίας.
22. Δοκιμή αλκοόλ / φαρμάκων. Πρέπει να εξετάζονται τουλάχιστον οι δοκιμές για κάνναβη, κοκαΐνη, βαρβιτουρικά και αμφεταμίνες.
24. Σπυρομέτρηση
25. Πίεση αίματος. Η αρτηριακή πίεση μετράτε μεταξύ 110/60 έως το ανώτατο όριο των 140/90.

Τέλος είναι σημαντικό να τονίσουμε ότι τα μέλη επιβαρύνονται με όλες τις άλλες λειτουργικές δαπάνες που σχετίζονται με την αποστολή του ναυτικού στην κλινική, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών των επιβαινόντων, των αμοιβών της POEA, των εξόδων μεταφοράς κ.λπ. Πρόκειται για κόστος που θα έπρεπε να προκύψει ούτως ή άλλως. Όταν λοιπόν ελεγχθούν οι ως άνω βασικές και κύριες προϋποθέσεις ο ναυτικός μας είναι έτοιμος να ανέβει στο πλοίο για το οποίο τον έχουμε επιλέξει.

5.4 Διαδικασία εκπαίδευσης του ναυτικού βάσει του συστήματος της εταιρίας

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει η υποχρεωτική εκπαίδευση (statutory/mandatory training) συμπεριλαμβανομένων των σημαιών και των κυβερνητικών απαιτήσεων πρέπει να

ολοκληρωθεί πριν από την υπογραφή συμβολαίου του ναυτικού. Χωρίς αυτά ο ναυτικός απαγορεύεται να αναλάβει καθήκοντα. Θα μπορούμε λοιπόν να δούμε μερικά από αυτά έτσι όπως έχουν ορισθεί στο πίνακα του κεφαλαίου 5.2.

Σημαντικό είναι να τονισθεί ότι η σχολή η οποία θα αναλάβει την εκπαίδευση στα κάτωθι πρέπει να είναι συμβεβλημένη και πιστοποιημένη έτσι ώστε να προσφέρει τέτοιου είδους υπηρεσίες . Μία συνήθη λίστα για τα απαραίτητα πιστοποιητικά που θα έχει ένας ναυτικό ώστε να υποστηρίξει την ειδικότητα του και να θεωρηθεί υποψήφιος για την επάνδρωση του πλοίου αναλύονται στο παρακάτω πίνακα ³³ανά ειδικότητα:

	STCW '78, as AMENDED	MASTER	CH/OFFICER	2nd OFFICER	3rd OFFICER	DECK CADET	CH. ENGINEER	IAE	2AE	3AE	ELECTRICIAN	ELEC CADET	ENG CADET	FITTER	BOSUN	AB	OS	OILER	WIPER	CH/CK/STEW	ASST. COOK	MESSMAN
STATUTORY CERTIFICATION (DOCUMENTS)																						
National Certificate of Competency [COC]	National	S	S	S	S		S	S	S	S	S		S	S	S	S	S	S	S	S		
General Operators Certificate (GOC)		S	S	S	S																	
National and Flag State Medical Fitness Certificate		S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Flag State Endorsement		S	S	S	S		S	S	S	S												
Flag State Special Qualifications		S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
*STATUTORY TRAINING																						
Advanced Fire Fighting (AFF)	Reg VI/3	S	S	S	S		S	S	S	S												
Basic Safety Training* (BST)	Reg VI/1	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Bridge Team Management (BTM)	Reg II/1, Reg	S	S	S	S																	
Bridge Resource Management (BRM)	Reg II/1, Reg	S	S	S	S																	
Engine Resource Management (ERM)	Reg III/1, Reg						S	S	S	S												
Electronic Chart Display & Information System (ECDIS)	Reg II/1, Reg	S	S	S	S																	
Medical Care (MC)	Reg VI/4-2	S	S	S																		
Medical Emergency First Aid (MEFA)	Reg VI/4-1	S	S	S	S		S	S	S	S												
Proficiency in Fast Rescue Boat (PFRB)	Reg VI/2-2	S	S	S	S																	
Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat (PSCRB)	Reg VI/2-1	S	S	S	S		S	S	S	S					S	S		S				
Shipboard Security Awareness Course (SSA)	Reg VI/6			S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Proficiency in Designated Security Duties	Reg VI/6			S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S	S
Ship Security Officer Course (SSO)	Reg VI/5	S	S																			
Specific type Electronic Chart Display & Information System (ECDIS)	Reg II/1, Reg II/2	S	S	S	S																	

5.4.1. Training Matrix - statutory

Συμπληρωματικά η εκάστοτε εταιρία αναλόγως της σημαία του πλοίου, τις πλόες του, τον τύπο του πλοίου καθιερώνει υποχρεωτική επιπρόσθετη εκπαίδευση των ναυτικών της ούτως ώστε να είναι κατάλληλα καταρτισμένα σύμφωνα με τις τρέχουσες ανάγκες της αγοράς και τις απαιτήσεις των ναυλωτών. Τα πιο συνήθη υποχρεωτικά πιστοποιητικά που θα πρέπει να έχει ένας ναυτικός αναλύονται στο παρακάτω πίνακα³⁴:

³³ STCW 2010 Manila Amendments

³⁴ Training Matrix for mandatory trainings of Case study Company

	STCW '78, as AMENDED	MASTER CH/OFFICER	2nd OFFICER	3rd OFFICER	DECK CADET	ENGINEER	1.AE	2.AE	3.AE	N	ELEC CADET	ENG CADET	FITTER	BOSUN	AB	OS	OILER	WIPER	CH/CK/STEW	ASST. COOK	MESSMAN
MANDATORY TRAINING																					
Advanced Fire Fighting (AFF)	Reg VI/3									M			M	M	M	M	M	M	M	M	M
Proficiency in Fast Rescue Boat (PFRB)	Reg VI/2-2						M	M						M	M		M				
Ship Security Officer Course (SSO)	Reg VI/5			M	M																
Specific type Electronic Chart Display & Information System (ECDIS)	Reg II/1, Reg II/2																				
Free Fall Lifeboat Familiarization Course	Sec B-I/14			M	M				M	M		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Basic Welding and Fabrication													M								
Marpol 73/78 Annexes I to VI / Consolidated Marpol I-VI (STCW 2010)	Sect A-II/1 / Sect A-II/2	M	M	M	M		M	M	M	M											
Risk Management and Incident Investigation Course /	TMSA - 8B	M	M	M			M														
Ship Handling and Maneuvering Course (SHMC)	Reg II/1, Reg	M	M																		
Ships Safety Officer (SOT)			M	M	M																
MAN ME Electronically Controlled Diesel Engines						M	M			M											
Cyber Security - Smart, Safe Shipping Video		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Rest Hours Management (E-learning)		M	M	M	M		M	M	M	M											
Environmental Compliance Training		M	M	M	M		M	M	M	M											
Cyber Security Awareness (E-learning)		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Navigating Ballast Water Regulations (NBWR)		M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M	M
Oil Record Book Part I Workshop		M	M				M	M													
Culinary Training																				M	

5.4.2 Training Matrix – Optional

Κοιτώντας τους παραπάνω πίνακες μπορούμε να παρατηρήσουμε πως εκπαιδεύσεις ναυτικών που ορίζονται ως υποχρεωτικές από την STCW σε κάποιες ειδικότητες, στη περίπτωση κατώτερων πληρωμάτων μπορούν αυτές να ορισθούν ως ‘επιπρόσθετες’ εκπαιδεύσεις.

Για παράδειγμα το AFF (Advanced Fire Fighting) ενώ εφαρμόζεται υποχρεωτικά για αξιωματικούς, πολλές εταιρείες το επικεντρώνουν και σε ratings. Η διδακτέα ύλη του ‘AFF’ επικεντρώνεται στη κατανόηση των αρχών που διέπουν τον έλεγχο των πυροσβεστικών πράξεων επί του σκάφους, στον έλεγχο πυρόσβεσης σε πλοίο, στην οργάνωση και εκπαίδευση πυροσβεστικών μέσων, στον έλεγχο και συντήρηση συστημάτων και εξοπλισμού πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης και τέλος στη διερεύνηση και σύνταξη εκθέσεων σχετικά με περιστατικά πυρκαγιάς.

Επιπλέον παράδειγμα είναι το SSO (ship security officer) το οποίο μπορεί να διδαχθεί και από τα υπόλοιπα μέλη εκτός από το πλοίαρχο και τον υποπλοίαρχο που για αυτούς είναι

άκρως απαραίτητα, έτσι ώστε να διασφαλίζετε καλύτερα η ασφάλεια του πλοίου . Η σειρά μαθημάτων ικανότητας ταχείας διάσωσης είναι ένα ακόμα παράδειγμα.

Επιπροσθέτως, υπάρχουν υποχρεωτικές εκπαιδεύσεις που ορίζονται από τη χώρα προέλευσης των ναυτικών όπως π.χ. στις Φιλιππίνες όπου ζητείτε οι ναυτικοί να παρακολουθήσουν εκπαιδεύσεις όπως το Pre departure orientation seminar (PDOS) & Anti-Piracy. Το κυβερνητικό σεμινάριο, PDOS χρησιμεύει ως "εναρκτήρια εκπαίδευση " για τους νέους ναυτικούς που έχουν να εργαστούν στα πλοία και είναι έτοιμοι να πλεύσουν σε διάφορες ξένες χώρες. Δίνονται βασικές κατευθυντήριες γραμμές αναφορικά με αποζημιώσεις, λογιστικά και χρηματοοικονομικά θέματα, την υγιεινή και την ασφάλεια της Υγείας, καθώς και τα θέματα Εκπαίδευσης και Catering συζητούνται. Αντίστοιχα το Anti Piracy training καλύπτει βασικά θέματα σχετικά με τον Κώδικα Δεοντολογίας για την καταστολή της Πειρατείας και της ένοπλης ληστείας κατά των πλοίων στον Δυτικό Ινδικό Ωκεανό και στον Κόλπο του Άντεν που εγκρίθηκε στις 29 Ιανουαρίου 2009 (συνάντηση στο Τζιμπούτι) και στις καλύτερες διαχειριστικές πρακτικές για την αποτροπή της πειρατείας την Ακτή της Σομαλίας και την περιοχή της Αραβικής Θάλασσας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

6. Η ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Όταν λοιπόν τελειοποιήσουμε όλα τα παραπάνω και υποθέσουμε ότι ο ναυτικός είναι κατάλληλος, έχει τα απαραίτητα προσόντα και έχει στην κατοχή του τη σωστή τεκμηρίωση και τις θεωρήσεις, είναι απαραίτητο να του δοθεί μια ενημέρωση πριν από την αναχώρηση (πηγή³⁵³⁶). Αυτό θα πρέπει να διεξάγεται από ανώτερο διευθυντή του προσωπικού επάνδρωσης και μπορεί να θεωρείται αρχικό μέρος της διαδικασίας εξοικείωσης (familiarization), κάτι που επίσης ορίζεται για όλους τους ναυτικούς βάσει της STCW. Η ενημέρωση θα καλύπτει το πρόγραμμα του πλοίου, ημερομηνία αναχώρησης του ναυτικού, των στοιχείων επικοινωνίας τόσο του τοπικού πράκτορα του πλοίου όσο και του ταξιδιωτικού πράκτορα σε περίπτωση καθυστέρησης ταξιδιού ή έκτακτης ανάγκης, ειδικές λεπτομέρειες για το πλοίο, συμπεριλαμβανομένου του προγραμματισμένου δρομολογίου και τυχόν ασυνήθιστων απαιτήσεων πχ επισκευής καθώς και το διάστημα που παράδοσης παραλαβής καθηκόντων επί του πλοίου.

Το πρώτο και σημαντικότερο ταξιδιωτικό έγγραφο επίσης είναι το διαβατήριο. Αυτό εκδίδεται από την κυβέρνηση της χώρας ιθαγένειας των ναυτικών και ισχύει συνήθως για διάστημα έως δέκα ετών. Ωστόσο, όπως και το διαβατήριο, πολλές χώρες απαιτούν από τους επισκέπτες να διαθέτουν έγκυρη θεώρηση εισόδου. Ορισμένες χώρες, όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες, απαιτούν επίσης ειδικές θεωρήσεις για τους ναυτικούς για να τους επιτρέψουν να διέλθουν από τις Ηνωμένες Πολιτείες κατά την είσοδο ή την έξοδο από πλοίο. Δεδομένου ότι πολλά σκάφη μπορούν να επισκεφθούν τις ΗΠΑ και πολλές πτήσεις συνεπάγονται αλλαγή πτήσης στις ΗΠΑ, ορισμένες εταιρείες καθιστούν υποχρεωτική την υποχρέωση όλων των ναυτικών να έχουν έγκυρη θεώρηση C1 και D ανά πάσα στιγμή, ακόμη και αν τα σκάφη που εξυπηρετούν δεν εμπορεύονται με τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Κάποτε ήταν δυνατόν οι ναυτικοί να ταξιδεύουν με τα δελτία ταυτότητάς τους, αλλά αυτό δεν συμβαίνει πλέον. Ωστόσο, είναι σημαντικό οι ναυτικοί να φέρουν μαζί τους την ταυτότητά τους και το ναυτικό φυλλάδιο τους. Εξυπηρετούν το σκοπό της απόδειξης ότι ο κομιστής είναι στην πραγματικότητα ναυτικός.

³⁵ Crew Management Seminar Notes from Cpt Ioannis Filippatos / Hellenic management center (2016)

³⁶ Diploma in Crew Management 2013 / 2014 (Module 6, Competency and People Management) edited by Captain Rodger MacDonald, Secretary General of the International Federation of Shipmasters' Associations, UK. / NORTH WEST KENT COLLEGE

Εκτός από το ιατρικό πιστοποιητικό ο ναυτικός πρέπει να φέρει και πιστοποιητικό εμβολιασμού (vaccination³⁷). Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν υποβληθεί σε ορισμένους εμβολιασμούς, συμπεριλαμβανομένης της χολέρας και του κίτρινου πυρετού. Είναι σημαντικό ότι ο πράκτορας θα έχει εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί έχουν τους σωστούς εμβολιασμούς, καθώς ορισμένες χώρες είναι πολύ ιδιαίτερες σχετικά με αυτό το θέμα και μια επιθεώρηση από το λιμενικό κράτος θα μπορούσε να οδηγήσει σε επιβολή προστίμου και / ή κράτηση στο πλοίο εάν διαπιστωθεί ότι ορισμένα μέλη του πληρώματος δεν έχουν τους απαιτούμενους εμβολιασμούς. Για οδηγίες σχετικά με τους εμβολιασμούς των ναυτικών, όλες οι απαραίτητες πληροφορίες συμπεριλαμβάνονται στο βιβλίο 'International Travel and Health' το οποίο ενημερώνεται κάθε χρόνο. Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι, καθώς και οι αναγκαίοι εμβολιασμοί, όλοι οι ναυτικοί που ταξιδεύουν σε μια περιοχή όπου η ελονοσία μπορεί να είναι διαδεδομένη θα πρέπει επίσης να εκδίδονται με μια σειρά κατάλληλων φαρμάκων κατά της ελονοσίας. Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να φέρουν ένα ισχύον διεθνές πιστοποιητικό εμβολιασμού στον οποίο καταγράφονται οι εμβολιασμοί.

Ο ναυτικός επίσης θα φέρει μαζί του την υπογεγραμμένη σύμβαση απασχόλησης εργασίας (contract of employment or seafarers employment Agreement –SEA-) .Σε αυτή τη σύμβαση η εταιρία εξασφαλίζει ότι οι όροι για την απασχόληση επί του πλοίου είναι σύμφωνοι με τα πρότυπα MLC 2006 για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται. Οι συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών ενσωματώνουν σε όλες τις περιπτώσεις τους σχετικούς νόμους και κανονισμούς σχετικά με τη διοίκηση σημαίας, τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις και τις απαιτήσεις της σύμβασης για τη ναυτική εργασία του 2006. Οι 'SEA' περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα στοιχεία που απαριθμούνται στο πρότυπο MLC A2.1.³⁸ Πχ οι ναυτικοί δικαιούνται επαρκή αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας που προκύπτει από την απώλεια του πλοίου κτλ. Το εν λόγω δικαίωμα θα ενσωματωθεί στη σχετική SEA σύμφωνα με το πρότυπο MLC A2.6 - Αποζημίωση ναυτικού για την απώλεια ή τη θραύση του πλοίου. Η σύμβαση απασχόλησης των ναυτικών υπογράφεται τόσο από τον ναυτικό όσο και από την εταιρία ή από έναν αντιπρόσωπο της εταιρίας (σε

³⁷ <http://www.who.int/ith/updates/20160727/en/>, (World Health Organization) *last log in 01/12/2017
Από τις 11 Ιουλίου 2016 το πιστοποιητικό εμβολιασμού κατά του κίτρινου πυρετού ισχύει για τη ζωή του εμβολιασμένου προσώπου. Αυτή η διάρκεια ισχύος ισχύει αυτόματα για όλα τα υπάρχοντα και τα νέα πιστοποιητικά, αρχίζοντας 10 ημέρες μετά την ημερομηνία του εμβολιασμού. Ως εκ τούτου, από τις 11 Ιουλίου 2016 δεν απαιτείται επανεμβολιασμός ή αναμνηστική δόση εμβολίου κίτρινου πυρετού για τους διεθνείς ταξιδιώτες ως προϋπόθεση εισόδου σε ένα συμβαλλόμενο κράτος, ανεξάρτητα από την ημερομηνία που εκδόθηκε αρχικά το διεθνές πιστοποιητικό εμβολιασμού τους.

³⁸ MLC 2006 - http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf (last log in 10/10/2017)

περίπτωση που υπάρχει manning agent). Οι συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών συμφωνούνται από τον ναυτικό υπό συνθήκες που εξασφαλίζουν ότι ο ναυτικός έχει τη δυνατότητα να επανεξετάσει και να ζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμφωνίας και να τις αποδεχθεί ελεύθερα πριν υπογράψει.

Οι ναυτικοί που υπογράφουν συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να εξετάζουν και να ζητούν συμβουλές σχετικά με τη συμφωνία πριν από την υπογραφή, καθώς και άλλες αναγκαίες διευκολύνσεις για να εξασφαλίσουν ότι έχουν συνάψει ελεύθερα συμφωνία με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων τους και ευθύνες. Κατά τη διάρκεια αυτής της διαδικασίας, ο ναυτικός θα ενημερώνεται επίσης για τυχόν ιδιαίτερους όρους που ισχύουν για την εργασία για την οποία πρόκειται να προσληφθεί και για τις συγκεκριμένες πολιτικές της Εταιρίας που σχετίζονται με την απασχόλησή τους.

Υπογεγραμμένο πρωτότυπο της σύμβασης εργασίας των ναυτικών θα φυλάσσεται από τον ενδιαφερόμενο ναυτικό, ένα αντίγραφο θα διαβιβάζεται στο πλοίο (προκειμένου να είναι προσβάσιμο για έλεγχο από αξιωματούχους αρμόδιας αρχής) και ένα αντίγραφο θα φυλάσσεται από την Εταιρία. Η συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών και κάθε ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας πρέπει να είναι και στα αγγλικά. Στις περιπτώσεις που η εταιρία επιθυμεί να επεκτείνει την υπηρεσία ενός ναυτικού (με τη συγκατάθεση του ναυτικού) ή να προωθήσει τον ναυτικό σε προαγωγή τότε μπορεί να υπογραφεί μια νέα σύμβαση εργασίας του ναυτικού. Ωστόσο, η συμφωνία αυτή πρέπει να συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις αυτής της διαδικασίας και τις διατάξεις του MLC του 2006. Το αντίγραφο της συμφωνίας απασχόλησης των ναυτικών, θα πρέπει επίσης να είναι προσβάσιμο για επανεξέταση επί του πλοίου από αξιωματούχους αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένων εκείνων των λιμένων που πρόκειται να επισκεφθούν. Για το σκοπό αυτό, διαβιβάζονται στο πλοίο οι υπογεγραμμένες συμφωνίες απασχόλησης, καθώς και κάθε άλλη ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας .

Πριν όπως από τη διαδικασία επαναπατριsmού του ναυτικού και όταν ένα νέο μέλος ανεβαίνει στο πλοίο μετά τη προηγούμενη διαδικασία η διαδικασία της παράδοσης παραλαβής καθηκόντων είναι εξίσου αναγκαία. Πχ ο πλοίαρχος πρέπει να καταρτίσει ένα αρχείο πληροφοριών με σκοπό να εξοικειώσει τον διάδοχό του στο πλοίο . Αυτή η εγγραφή πρέπει να περιλαμβάνει πληροφορίες όπως:

- Φορτίο επί του πλοίου, λιμένα φόρτωσης, λιμάνι εκφόρτωσης
- Κατάσταση φορτίου, κατάσταση ευστάθειας, χρονοδιαγράμματα, επικίνδυνο φορτίο
- Προγραμματισμός ταξιδιού
- Χαρακτηριστικά του πλοίου, εξοπλισμός, συντήρηση

- Ναυλωμένο συμβαλλόμενο μέρος (εάν υπάρχει)
- Πιστοποιητικά πλοίου
- Ναυπηγεία πλοίων, προμήθειες
- Τα προς αποστολή μηνύματα ρουτίνας
- Αξιολόγηση πληρώματος
- Προϋπολογισμός και κεφάλαια του πλοίου κτλ.

Ο διάδοχος έτσι θα αναλάβει την ευθύνη ότι όλα τα καθήκοντα είναι σωστά όπως υπολογίστηκαν και θα πρέπει να εξοικειωθεί με την κατάσταση του πλοίου και το φορτίο με σκοπό την ασφάλεια του πλοίου. Στην αντίστοιχη αλλαγή πρώτου μηχανικού οι κάτωθι πληροφορίες εναλλάσσονται αναφορικά με :

- Πρόγραμμα συντήρησης
- Κατάσταση και έκθεση μηχανών και μηχανημάτων
- Διαχείριση, αποθέματα, προϋπολογισμός
- Τεχνικός εξοπλισμός και χαρακτηριστικά
- Αξιολόγηση πληρώματος κινητήρα κτλ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

7. ΕΠΑΝΑΠΑΤΡΙΣΜΟΣ

Σύμφωνα με το σχετικό κανονισμό της MLC³⁹ κάθε μέλος εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί σε πλοία που φέρουν τη σημαία του πλοίου δικαιούνται τον επαναπατρισμό εάν η σύμβαση απασχόλησης των ναυτικών λήγει ενώ βρίσκονται στο εξωτερικό, όταν τερματίζεται η σύμβαση εργασίας των ναυτικών από τον εφοπλιστή ή από τον ναυτικό για βάσιμους λόγους και επίσης όταν οι ναυτικοί δεν είναι πλέον σε θέση να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους. Κάθε Μέλος απαγορεύει στους εφοπλιστές να απαιτούν από τους ναυτικούς να κάνουν μια προκαταβολή για το κόστος του επαναπατρισμού κατά την έναρξη της απασχόλησης, καθώς και από την ανάκτηση του κόστους επαναπατρισμού από τους μισθούς των ναυτικών ή άλλα δικαιώματα. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί δεν θίγουν κανένα δικαίωμα του εφοπλιστή για την ανάκτηση του κόστους επαναπατρισμού βάσει συμβατικών ρυθμίσεων τρίτων.

Είναι σημαντικό λοιπόν να διατηρούμε τη συνεχή επικοινωνία τόσο με τον πλοιοκτήτη όσο και με το πλοίο όταν πρόκειται να οργανώσουμε τη διαδικασία παραίτησης. Το τμήμα πληρωμάτων πρέπει να εγκρίνει αρχικά το άτομο που θα αντικαταστήσει σε αυτόν που δήλωσε τη σχετική παραίτηση. Επίσης σπουδαίο ρόλο παίζει το λιμάνι της αλλαγής του πληρώματος διότι μπορεί να είναι ακατάλληλη επιλογή λόγω ειδικών απαιτήσεων ή της γεωγραφικής θέσης του λιμένα ή επιπλέον δαπανών για τη προσέγγιση στο συγκεκριμένο λιμένα. Ένας πλοιοκτήτης μπορεί να προτείνει την αναβολή / παράταση ορισμένων αντικαταστάσεων για διάφορους λόγους. Σε όλες σχεδόν τις περιπτώσεις πρέπει ο κύριος υπόχρεος, το τμήμα πληρωμάτων να έχει καλύτερη γνώση του χρονοδιαγράμματος του πλοίου από τον πράκτορα επάνδρωσης, manning agent βεβαιώνοντας ότι τα προγράμματα αλλαγής υπόκεινται σε αλλαγές σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Ένα λοιπόν από τα μεγαλύτερα έξοδα που συνδέονται με το προσωπικό που εισέρχεται και φεύγει από τα πλοία είναι το κόστος των αεροπορικών ναύλων. Αν και οι ναύλοι αεροπορικών εισιτηρίων έχουν μειωθεί, εξακολουθεί να αποτελεί το σημαντικότερο κόστος που συνδέεται με τους περισσότερους ταξιδιωτικούς προορισμούς του πληρώματος. Ένα επίσης επιπλέον έξοδο είναι η μεταφορά του ναυτικού από το αεροδρόμιο στο πλοίο και αντίστροφα. Υπάρχουν διάφοροι ταξιδιωτικοί πράκτορες που ειδικεύονται στο ταξίδι του πληρώματος, το οποίο είναι μια πολύ διαφορετική διαδικασία από την διαδικασία που

³⁹ Regulation 2.5 – Repatriation MLC 2006

ακολουθούν οι πράκτορες που αναλαμβάνουν πακέτα αναψυχής. Ορισμένες αεροπορικές εταιρείες επίσης προσφέρουν μειωμένους ναύλους για τους ναυτικούς και πολλοί από αυτούς θα προσφέρουν στους ναυτικούς αυξημένο επίδομα αποσκευών, χωρίς πρόσθετο κόστος, το οποίο αποτελεί σημαντικό παράγοντα. Οι εξειδικευμένοι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι εξοικειωμένοι με όλους τους μεταφορείς και τις διατάξεις τους όσον αφορά τους ναυτικούς. Ορισμένες από αυτές παρέχουν επίσης μια υπηρεσία έκτακτης ανάγκης 24 ωρών που μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τους ναυτικούς εάν συναντήσουν οποιοδήποτε πρόβλημα .

Τέλος αξίζει να σημειωθεί πως οι ναυτικοί θα πρέπει να κρατούν τη σύμβασή τους για απασχόληση, μεταξύ του ναυτικού και του πράκτορα επάνδρωσης για ένα συγκεκριμένο πλοίο, αναφερόμενο και το συγκεκριμένο ποσοστό αμοιβής. Ωστόσο, μόλις ο ναυτικός υπογράψει τη σύμβαση, η οποία πρέπει να χρονολογείται την ημερομηνία υπογραφής (όχι μεταχρονολογημένη ή προηγούμενη), δικαιούται μόνο βασική αμοιβή. Όταν ο ναυτικός ενταχθεί στο πλοίο, κάτι το οποίο θα καταγραφεί και στο ημερολόγιο του πλοίου θα δικαιούται τη πλήρη αμοιβή. Όταν φεύγουν από το πλοίο , αντίστοιχα και στη συνέχεια δικαιούνται βασική αμοιβή μέχρι να επιστρέψει ξανά στο λιμάνι της χώρας του .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

8. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

8.1 Εισαγωγή

Όλες οι έρευνες που σχετίζονται με τα ζητήματα υποστήριξης των ναυτικών θα πρέπει να απευθύνονται στον αντιπρόσωπο Crewing και ένα αντίγραφο που θα παραδοθεί στο τμήμα πληρώματος του διευθυντή. Ο υπάλληλος του Crew θα αναλάβει την ευθύνη να αναγνωρίσει οποιαδήποτε αιτήματα και τις παραλαβές παραιτήσεων. Όταν αναφερόμαστε σε παραίτηση ναυτικού εννοούμε την γραπτή προειδοποίηση ενός ναυτικού για επαναπατρισμό. Εφόσον λοιπόν ο ναυτικός επαναπατριστεί θα διενεργηθεί αξιολόγηση αυτού όπου είναι και το βασικό θέμα της παρούσης παραγράφου .

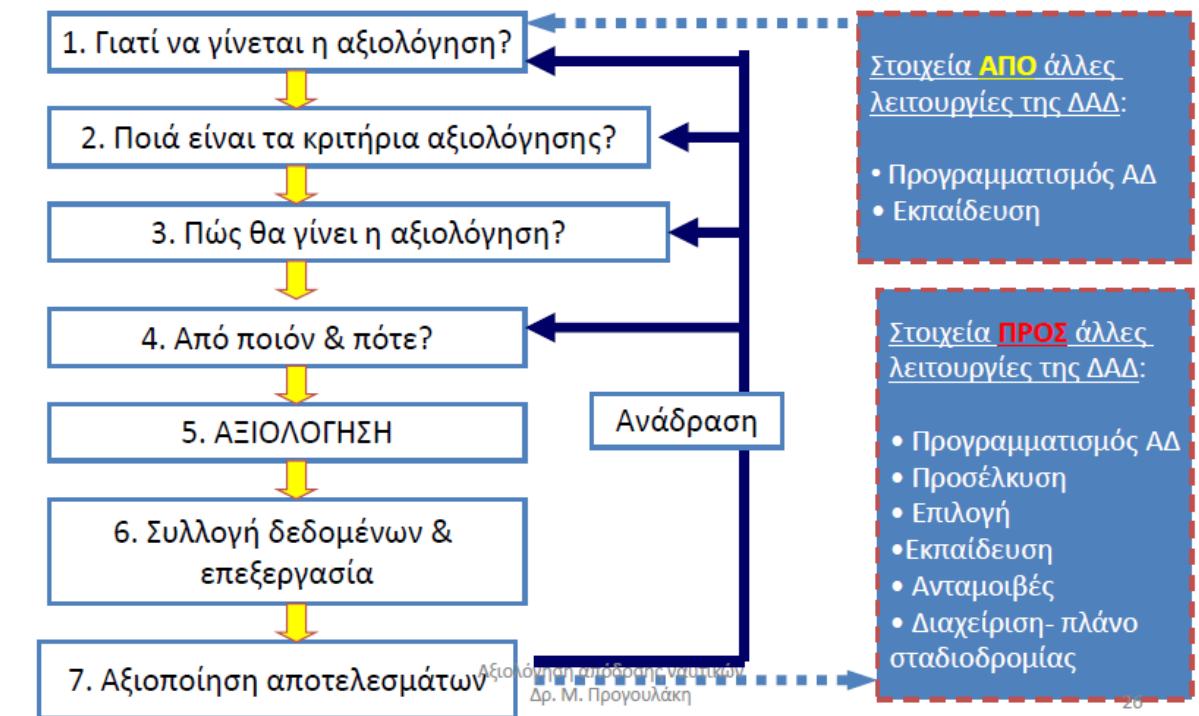
Η έννοια της αξιολόγησης απόδοσης είναι ένα μέρος του συστήματος διοίκησης απόδοσης που εμπλέκει ως εργαλεία το σύστημα αμοιβής , τη πρόσληψη , την εκπαίδευση, την επαναπληροφόρηση του εργαζομένου καθώς και τη βελτίωση του συστήματος προσέλκυσης και επιλογής.

Τα Στάδια του συστήματος αξιολόγησης είναι: α) ο σχεδιασμός Αξιολόγησης β) διαδικασία αξιολόγησης γ) διαδικασία ανάλυσης αποτελεσμάτων δ) διαδικασία αναπληροφόρησης (feedback).

8.2 Χαρακτηριστικά αξιολόγησης και αξιολογητή

Για να είναι αποτελεσματικό όμως ένα σύστημα αξιολόγησης θα πρέπει να είναι συγκεκριμένο και σαφές σε όλους, ταιριαστό με τις ιδιαιτερότητες της κάθε επιχείρησης, αποδεκτό από τους αξιολογούμενους, αξιόπιστο & αντικειμενικό, να προσδιορίζει τους στόχους τα αποτελέσματα και τα σημεία και να είναι αποδοτικό σε σχέση με τον απαιτούμενο χρόνο διαχείρισης του. Επιπροσθέτως ο αξιολογητής θα πρέπει να είναι ικανός στην κατανόηση εννοιών των κριτηρίων αξιολόγησης και μονάδων μέτρησης, να μπορεί να στοχοθετεί και να μετράει τα αποτελέσματα, να αναλύει τα αίτια απόκλισης μεταξύ επιθυμητών και & πραγματοποιηθέντων επιδόσεων και τέλος να μπορεί να αξιολογήσει τις αδυναμίες με σκοπό την βελτίωση του ναυτικού.

Σύστημα αξιολόγησης



Πίνακας από το Σεμινάριο με θέμα ‘Αξιολόγηση απόδοσης ναυτικών’ Φεβ 2016, Κ. Προγουλάκη Διδάκτωρ.

Το πιο σημαντικό όμως είναι το πρόσωπο που το διενεργεί, ποιος είναι, πότε γίνεται, αν γίνεται εγγράφως ή προφορικά και αν γίνεται ομαδική ή ατομική αξιολόγηση. Για παράδειγμα οι ανώτατοι αξιωματικοί πρέπει να εξετάζονται από τον αρχιπλοίαρχο και αρχιμηχανικό της εταιρίας και για τα κατώτερα πληρώματα από τον ίδιο το καπετάνιο και πρώτο μηχανικό αντίστοιχα.

Ένα είδος αξιολόγησης πραγματοποιείται όταν και ένας αντιπρόσωπος του γραφείου ανεβαίνει πάνω σε πλοίο. Αυτή ουσιαστικά είναι η άτυπη αξιολόγηση και συνήθως εξετάζεται η προσωπικότητα ο χαρακτήρας, η συμπεριφορά και η αποτελεσματικότητα του ναυτικού εν ώρα εργασίας. Τα κριτήρια αξιολόγησης διαφέρουν για κάθε ναυτικό στο πλοίο για παράδειγμα για τους αξιωματικούς σημασία έχει η επαγγελματική φιλοδοξία, η σταδιοδρομία στη ναυτιλία και η μακροχρόνια σχέση με την εταιρία, η τεχνογνωσία, η ωριμότητα, η εμπειρία (απαραίτητη θαλάσσια υπηρεσία), η σωστή λήψη πρωτοβουλιών και τέλος η ικανότητα επικοινωνίας κτλ. Για το κατώτερο πλήρωμα σημασία έχει η επαγγελματική συνείδηση, η ναυτοσύνη, η ομαδικότητα, η συμμόρφωση με τη προστασία του περιβάλλοντος και την ασφάλεια του

πλοίου, η επιμέλεια, η ταχύτητα, η υπευθυνότητα, η πειθαρχία και το πιο σημαντικό η συμβολή στη σωστή κατάσταση του πλοίου.

Για να έχουμε σωστή διαδικασία ανάλυσης αποτελεσμάτων θα πρέπει να υπάρχουν οι κατάλληλες φόρμες και το εγχειρίδιο αξιολόγησης το οποίο θα είναι πάντα στη διάθεση του crew manager, manning agent/ crewing company. Αναλυτικότερα θα δούμε αντίστοιχες φόρμες και τι θα πρέπει να εμπεριέχουν. Πρέπει να γίνεται σύγκριση ανά θέση ,εθνικότητα κτλ. Μέρος της διαδικασίας επίσης είναι ο έλεγχος του retention rate (παραμονή του προσωπικού στην εταιρία), ο συνυπολογισμός των αμοιβών και των αναγκών προσλήψεων.

Περαιτέρω όμως της αξιολόγησης θα πρέπει να κρίνεται και το κατά πόσο θα βελτιώσουμε τη απόδοση των ναυτικών μας, δίδοντας του τα κατάλληλα κίνητρα έτσι ώστε να είμαστε σε θέση να αποφασίσουμε για το πόσο κρίνεται αναγκαία η επαναπρόσληψη τους μετά το πέρας κάθε συμβολαίου . Κάτωθι μπορείτε να δείτε υπόδειγμα φόρμας για αξιολόγηση πλοιάρχου⁴⁰:

MASTER & CHIEF ENGINEER OFFICER PERFORMANCE APPRAISAL FORM

Name :	Job Title:
Vessel:	Time in Current Job:
Date of Appraisal:	Appraiser:

TO BE COMPLETED BY APPRAISEE – EXCEPT SECTION 5

1. REVIEW OF THE YEAR

What have been your key objectives since the last appraisal? How well have you been able to achieve them? What external influences have helped or hindered your achievement?

Key Objective	Results	Influences	Appraisers' comments
1			
2			
3			

⁴⁰ Sample of Appraisal form from: Diploma in Crew Management 2013 / 2014 (Module 6, Competency and People Management) edited by Captain Rodger MacDonald, Secretary General of the International Federation of Shipmasters' Associations, UK. / NORTH WEST KENT COLLEGE

**MASTER & CHIEF ENGINEER OFFICER
PERFORMANCE APPRAISAL FORM**

2. SKILLS/STRENGTHS/DEVELOPMENT AREAS

1. Looking back over the year, what are your strengths and skills that have contributed to your achievements?

2. What are the areas in your skills/knowledge base that should be developed?

3. What aspects of your performance could have been improved?

3. TRAINING – (INCLUDE ON THE JOB TRAINING)

Consider training and development over the year. What training have you had? How have you applied this training to your job?

<u>TRAINING & DEVELOPMENT</u>	<u>APPLICATION</u>	<u>Would you recommend we continue to use this training? (give reasons)</u>
1		
2		
3		
4		

Did your training and development activity meet your personal aspirations?

MASTER & CHIEF ENGINEER OFFICER PERFORMANCE APPRAISAL FORM

4. PERSONAL ASSESSMENT

(This is an opportunity for you and your Manager to examine the way you undertake your work and the factors that may have influenced it.)

1. **What is the main purpose of your role?**

2. **Are there any aspects of your role or responsibilities about which you are unclear?**

3. **Are there any barriers between you and the level of success you believe you are capable of? (Please be specific.)**

4. **What additional help from the Company or your manager would assist you to be your best?**

5. **How much initiative are you able to exercise? Do you need or wish for more or less guidance?**

6. **Which personal capabilities need to be acquired or strengthened?**

MASTER & CHIEF ENGINEER OFFICER PERFORMANCE APPRAISAL FORM

5. Appraisers Summary of overall performance

Using the following definitions, (where applicable) describe areas where the employee has excelled and areas where further development would be of assistance to their own progress or the teams.

- a) **Man Management** – How has the individual dealt with others to achieve their own objectives (eg influencing, negotiating, presenting, supporting)

Main Achievements in Year:

Focus for Coming Year:

- b) **Technical/Operational** – How has the individual applied the technical skills and analysis required to perform the work effectively.

Main Achievements in Year:

Focus for Coming Year:

- c) **Motivation/Leadership** – Has the individual shown the desire to undertake the work and the leadership to improve how it is done.

Main Achievements in Year:

Focus for Coming Year:

8.3 Προαγωγή μετά την αξιολόγηση

Μέρος όμως του σωστού συστήματος αξιολόγησης είναι και η δημιουργία κινήτρων και στόχων των ναυτικών όπως για παράδειγμα προαγωγή. Καταρχήν είναι προαπαιτούμενο στοιχείο να είναι πιστοποιημένοι αξιωματικοί. Γενικότερα υπάρχει η πολιτική στις εταιρείες να προσλαμβάνει αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανικούς που είναι ειδικευμένοι και έμπειροι σε υψηλότερα επίπεδα από εκείνους που απαιτούνται από τα ελάχιστα πρότυπα επάνδρωσης που καθορίζονται από το κράτος σημαίας κάθε σκάφους. Επίσης η απαραίτητη θαλάσσια υπηρεσία είναι βασική προϋπόθεση. Ο όρος "θαλάσσια υπηρεσία" χρησιμοποιείται όπως ορίζεται στον Κώδικα STCW ως υπηρεσία επί του πλοίου σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικού ικανότητας ή άλλου τίτλου. Οι υποψήφιοι πλοίαρχοι πχ πρέπει να είναι κάτοχοι πιστοποιητικού ικανότητας (Π / 2) που εκδίδεται από κράτος σημαίας.

Οι προαγωγές στις ανώτερες θέσεις θα γίνονται συνήθως μέσω εσωτερικής προώθησης, υπό την προϋπόθεση ότι υπάρχουν κατάλληλοι υποψήφιοι εντός της εταιρίας με τα κατάλληλα προσόντα τις ικανότητες και την εμπειρία. Όταν θεωρείται ότι δεν υπάρχουν κατάλληλοι υποψήφιοι, η εταιρία διατηρεί το δικαίωμα να εξετάσει εξωτερικούς υποψηφίους.

Μερικά από τα κριτήρια που μπορεί να εξετάσει μία εταιρία για το αν ο ναυτικός πληρεί τις κατάλληλες προϋποθέσεις είναι οι εξής :

- Ελάχιστη θαλάσσια υπηρεσία σε συγκεκριμένη μεταφορά φορτίου
- Ελάχιστη ολική θαλάσσια υπηρεσία
- Ελάχιστη θαλάσσια υπηρεσία με την συγκεκριμένη εταιρία
- Ελάχιστη βαθμολογία βάσει αξιολόγησης
- **Πιστοποιητικό ικανότητας**
- **Όλα τα πιστοποιητικά για τη θεώρηση STCW'95**
- Όλες οι υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης της εταιρίας
- Αριθμός καλών αναφορών αξιολόγησης με σύσταση προώθησης
- Θετικά αποτελέσματα μετά από διενέργεια συνέντευξης με τον υπεύθυνο πληρωμάτων

8.4 Ανάγκη επιπρόσθετης εκπαίδευσης κατόπιν αξιολόγησης (Training after evaluation)⁴¹

⁴¹ Σημειώσεις σεμινάριο στις Φιλιππίνες: "Employee development programme during Crew Conference in Manila (Scope of this Presentation: Building Corporate Identity and Performance) "

Μέσα από τη διαδικασία αξιολόγησης όμως θα πρέπει να εντοπίσουμε τα μειονεκτήματα του εκάστοτε ναυτικού και να επενδύσουμε στην καλυτέρευση της απόδοσης του μέσα από μετ' εκπαιδευτικά ειδικά προγράμματα. Φυσικά, μια εταιρία πρέπει να αποφασίσει πόσο μπορεί να επενδύσει οικονομικά σε οποιοδήποτε εκπαίδευση, αν και θα πρότεινα ότι η ειδική εκπαίδευση πρέπει να είναι στους βασικούς στόχους μιας εταιρίας. Για παράδειγμα εάν ένας ναυτικός έχει σημειωθεί ότι ακολούθησε μια είδους μικρή αντιπεριβαλλοντογική πράξη θα πρέπει να παρακολουθήσει ένα σεμινάριο σχετικά με την σχετική θεματολογία. Μία τέτοια είδους διαδικασία εμπνέει τους πελάτες και φυσικά το ίδιο το προσωπικό του πλοίου.

Επίσης ένα από τα συνήθη Training που διενεργούνται ιδιαίτερα για ανώτατους αξιωματικούς είναι σχετικό με την ικανότητα ηγεσίας. Η ηγεσία της ομάδας είναι να κάνουμε τα μέλη της ομάδας να εργάζονται προς τη σωστή κατεύθυνση με τον πλέον κατάλληλο τρόπο. Το να είσαι ηγέτης ομάδας ή αξιωματικός δεν έχει να κάνει με τον έλεγχο των εργαζομένων ή με την πλήρη ελευθερία τους. Στο πλοίο ο αξιωματικός είναι, πρωτίστως και κυρίως, υπεύθυνος για την ανάπτυξη και την καλλιέργεια ενός περιβάλλοντος του. Σκοπός είναι να υπάρχει συνείδηση, κοινός στόχος, αλληλεπίδραση, δυνατότητα δράσης με ενιαίο τρόπο. Πολλές φορές στην διαδικασία του ταξιδιού η ένταση κυριαρχεί και πολλές φορές μπορεί να τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια του πλοίου. Εάν λοιπόν έχουν παρατηρηθεί τέτοια γεγονότα, το πλήρωμα μας θα ήταν γόνιμο να παρακολουθήσει ένα σεμινάριο συμπεριφοράς ονόματι "Conflict Management". Σκοπός αυτού του σεμιναρίου είναι να πηγαίνουμε στο πρόβλημα, όχι για το άτομο αλλά για το κοινό στόχο. Εάν το πρόσωπο αισθάνεται ότι απειλείται, θα είναι η φυσική αντίδρασή του να υπερασπιστεί τον εαυτό του. Εάν το άτομο επιτεθεί προσωπικά, δεν πρέπει να αφηθεί κανείς σε μία λάθος συναισθηματική αντίδραση. Αντιθέτως συστήνεται η αποφυγή αυτής διατηρώντας μια ορθολογική και προσανατολισμένη στο στόχο προοπτική. Πρέπει να προσδιορίζεται η αιτία, αντί να εντοπίζουμε μόνο τα δικά μας συμφέροντα έτσι ώστε να κατανοούμε και τη στάση του άλλου ατόμου καθώς και τις βασικές του ανάγκες. Επομένως, είναι σημαντικό να προσδιορίσουμε το πρόβλημα με τρόπο αμοιβαία αποδεκτό και στα δύο μέρη.

Επιπροσθέτως ένα training το οποίο συχνά αναλαμβάνουν επιχειρήσεις είναι αυτό της "αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης" (Emergency response training). Πολλές φορές ένας ναυτικός μπορεί να έχει εμπλακεί σε ένα ατύχημα μπορεί όμως και όχι. Θα μπορούσε όμως αυτή η μετ. ' εκπαίδευση να του παρουσιαστεί ως ένα επιπλέον κίνητρο για να βελτιστοποιήσει την απόδοσή του στο πλοίο την επόμενη φορά. Αυτό λοιπόν το σεμινάριο μειώνει τους

κινδύνους απώλειας, ζημιάς και βλάβης ανθρώπινης και μη, καθώς και να προστατεύει τη φήμη της εταιρίας ταυτόχρονα. Το προσωπικό λοιπόν μπορεί πλέον να ανταποκρίνεται αποτελεσματικά και να κάνει τη σωστή λήψη αποφάσεων γρήγορα και με αυτοπεποίθηση.

Επιπροσθέτως μπορεί μία εταιρία να επενδύσει σε σεμινάρια μηχανικών που να αφορούν νέες τεχνολογικές εξελίξεις σε κινητήρες κτλ. Είναι γεγονός πως η αγορά των ναυτικών κινητήρων επηρεάζεται από τις τεχνικές εξελίξεις αλλά κυρίως από τη δραστηριότητα νέων ναυπηγήσεων και την εξέλιξη στα μεγέθη των πλοίων. Αυτά με τη σειρά τους εξαρτώνται από την παγκόσμια οικονομία και την ανάγκη για αντικατάσταση παλαιότερων πλοίων. Η αλληλεξάρτηση της αγοράς και των τεχνολογικών εξελίξεων διαπιστώνεται καθαρά στην περίπτωση των ναυτικών μηχανών. Για το ορατό μέλλον, πχ οι κινητήρες diesel θα συνεχίσουν να έχουν τη συντριπτική πλειονότητα στις εγκαταστάσεις πλοίων. Για το κοντινό μέλλον οι στόχοι είναι για κινητήρες που συνδυάζουν ευελιξία καυσίμου, σχεδόν μηδενικούς ρύπους, βέλτιστη προσαρμοστικότητα στις συνθήκες λειτουργίας και διά βίου αξιοπιστία. Η ακαδημία MAN PrimeServ πχ προσφέρει μαθήματα τόσο σε μαθήματα ME-C, ME-B όσο και σε μηχανήματα ME, όπως το μάθημα "ME Standard electrician maintenance". τα μαθήματα σε υπερσυμπιεστές, καθώς και στη προηγμένη συντήρηση κτλ..

Τέλος πολλές φορές ακόμα συστήνεται σε μάγειρες επί των πλοίων να παρακολουθήσουν σεμινάρια έτσι ώστε βελτιώνεται η απόδοση τους με μεγαλύτερη ασφάλεια σε ένα συγκεκριμένο φάσμα τεχνικών και τροφίμων. Διδάσκονται η λειτουργία της κουζίνας, ο προγραμματισμός στην σωστή παραγγελία τροφίμων, τα υγιέστερα φαγητά και δημιουργία ειδικών διατροφών. Ακόμα και σε πλοία που ποικίλουν οι εθνικότητες, υπάρχει διδακτέα ύλη επί των λαών αυτών βάσει των πολιτιστικών και θρησκευτικών απαιτήσεων. Η σωστή διατροφή των ναυτικών είναι ένα πολύ σοβαρό ζήτημα ιδιαίτερα πριν την έναρξη συγκεκριμένων βαρδιών.

Τέλος σε περίπτωση απόλυσης ενός ναυτικού από το πλοίο, η ναυτιλιακή εταιρία ή ο εργοδότης του ναυτικού θα πρέπει συγκαλέσει ακρόαση στην ξηρά για να επανεξετάσει τις συνθήκες της απόλυσης του ναυτικού και να αποφασίσει εάν πρέπει να επιβεβαιωθεί η απόλυση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

9.ΑΠΟ ΤΗ ΘΕΩΡΙΑ ΣΤΗ ΠΡΑΞΗ

9.1 Επίτευξη διαφάνειας

Σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.1.5 της MLC υπάρχει συγκεκριμένη διαδικασία παραπόνων (complaint procedure) όπου κάθε Μέλος απαιτεί τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να έχουν διαδικασίες επί του σκάφους για την εύλογη, αποτελεσματική και ταχεία διεκπεραίωση των καταγγελιών των ναυτικών για τυχόν παραβιάσεις των απαιτήσεων της παρούσας σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών). Η διαδικασία αυτή επιδιώκει την επίλυση των καταγγελιών στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο. Ωστόσο, σε όλες τις περιπτώσεις, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να παραπονούνται απευθείας στον πλοίαρχο και, όπου θεωρούν απαραίτητο. Οι διαδικασίες καταγγελιών επί του πλοίου περιλαμβάνουν το δικαίωμα του ναυτικού να συνοδεύονται ή να εκπροσωπούνται κατά τη διάρκεια της διαδικασίας καταγγελιών. Εκτός από αντίγραφο της σύμβασης εργασίας των ναυτικών, σε όλους τους ναυτικούς παρέχεται αντίγραφο των διαδικασιών καταγγελίας που ισχύουν για το πλοίο. Αυτό περιλαμβάνει στοιχεία επαφής της αρμόδιας αρχής που φέρει τη σημαία Κράτος ακόμα και όταν είναι διαφορετικό, στη χώρα διαμονής των ναυτικών. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει, σε στενή συνεργασία με τους εφοπλιστές και τους ναυτικούς, να αναπτύξει ένα μοντέλο για δίκαιους, ταχύτατους και καλά τεκμηριωμένους τρόπους διαδικασίας χειρισμού παραπόνων για όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του μέλους. Στην ανάπτυξη αυτών των διαδικασιών πρέπει να λαμβάνονται υπόψη τα ακόλουθα θέματα: (α) πολλές καταγγελίες μπορούν να αφορούν ακόμη και τον πλοίαρχο του πλοίου. Σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις οι ναυτικοί θα πρέπει επίσης να είναι σε θέση να διαμαρτύρονται απευθείας στον πλοίαρχο και να υποβάλλουν καταγγελία. (β) προκειμένου να αποφευχθούν προβλήματα θυματοποίησης των ναυτικών (ο όρος "θυματοποίηση" καλύπτει οποιεσδήποτε δυσμενείς ενέργειες από οποιοδήποτε πρόσωπο σε σχέση με ναυτικό) οι διαδικασίες θα πρέπει να ενθαρρύνουν τον διορισμό ενός ατόμου επί του σκάφους που μπορεί να συμβουλευεί τους ναυτικούς σχετικά με τις διαδικασίες που έχουν στη διάθεσή τους και εφόσον ζητηθεί από τον καταγγέλλοντα ναυτικό να παραστούν επίσης σε οποιαδήποτε συνεδριάσεις ή ακροάσεις για το αντικείμενο της καταγγελίας.

Θέτοντας λοιπόν ως παράδειγμα τη συγκεκριμένη εταιρία διαχείρισης θα δούμε παρακάτω επιπλέον τρόπους στο σύστημα διαχείρισης ναυτικών πέραν των υποχρεωτικών ή συνηθισμένων όπως αναλύσαμε παραπάνω. Σκοπός αρχικά της εταιρίας είναι η παροχή άριστων υπηρεσιών με βιωσιμότητα, εξασφαλίζοντας την υγεία, την ασφάλεια του πληρώματος, του περιβάλλοντος, του πλοίου και και του φορτίου. Δημιουργώντας ένα στόλο περίπου 60 πλοίων μέσα σε διάστημα δύο ετών τα κριτήρια επιλογής ναυτικών είναι επαυξημένα λόγω του ότι η απότομη και ογκώδη πρόσληψη ατόμων ενέχει το κίνδυνο του ρίσκου λόγω του ότι δεν υπήρχε ήδη προ υπάρχουσα συνεργασία της εταιρίας με τους ναυτικούς της .

Αναφορικά με τον έλεγχο που ασκεί η εταιρία στους πράκτορες επάνδρωσης των ναυτικών της , ένα χρήσιμο εργαλείο είναι αυτό της ανώνυμης κατάθεσης περιστατικών προς το κεντρικό γραφείο πληρωμάτων. Η διαδικασία αυτή έχει σχεδιαστεί για να αντιμετωπίσει τις ανησυχίες που ανακύπτουν σε σχέση με προσωπικά παράπονα ναυτικών ως προς τους όρους της απασχόλησης αλλά και για άλλες πτυχές της σχέσης εργασίας ή πειθαρχικών θεμάτων. Αυτές οι καταγγελίες αντιμετωπίζονται με απόλυτη εμπιστευτικότητα. Μπορεί να ληφθούν παράπονα σχετικά με ένα ποινικό αδίκημα επί του πλοίου, μη συμμόρφωση ενός ατόμου με τις νομικές υποχρεώσεις ή με τις πολιτικές, διαδικασίες και κανονισμούς της εταιρίας, οικονομική απάτη ή κακή οικονομική διοίκηση ή αθέμιτη πρακτική ή παρατυπία κτλ. Επίσης μπορεί να κατατεθούν περιστατικά ενός μάρτυρα σε ένα γεγονός που ήταν συσχετιζόμενο με την ασφάλεια του πλοίου ή άλλης επικίνδυνης κατάστασης για την υγεία και την ασφάλεια οποιουδήποτε ατόμου. Τέλος θέματα ανήθικης συμπεριφοράς επίσης εξετάζονται.

Ενισχύοντας λοιπόν τη διαφάνεια, την αποφυγή απόκρυψης πληροφοριών η εταιρία δεσμεύεται να διεξάγει τις δραστηριότητές της με ειλικρίνεια και ακεραιότητα. Είναι καθήκον όλων των εργαζομένων να διασφαλίζουν ότι οι δραστηριότητές τους διεξάγονται με φιλικό προς το περιβάλλον τρόπο και σύμφωνα με όλους τους ισχύοντες νόμους καθώς και με τις πολιτικές και τις διαδικασίες της εταιρίας που ορίζονται στο σύστημα Διαχείρισης. Οι εργαζόμενοι που γνωστοποιούν τέτοια είδους ανώνυμα περιστατικά σαφώς προστατεύονται, ανεξάρτητα από το αν διατηρείται ή όχι η ανησυχία. Ένας υπάλληλος ο οποίος έχει ζητήσει καθοδήγηση ή έχει κάνει γνωστοποίηση στο πλαίσιο αυτής της διαδικασίας και ο οποίος θεωρεί ότι, ως εκ τούτου, έχει υποστεί δυσμενή μεταχείριση, του δίδεται η απαραίτητη προσοχή ακόμα και από το εξουσιοδοτούμενο πρόσωπο ξηράς (DPA Designated persone ashore). Η έρευνα για την ύπαρξη αποδεικτικών στοιχείων επακόλουθα θα διενεργηθεί.

9.2 Εργαλεία Αξιολόγησης (Apro Test / Ability Profiling & Ces Test/ Crew Evaluation System / Personality tests)

Το εργαλείο αξιολόγησης της Psychometric Seagull⁴², το Πρόγραμμα Προγραμματισμού Ικανότητας (APRO), αναπτύχθηκε ως εργαλείο για την πρόσληψη. Το APRO προήλθε από ένα ερευνητικό και αναπτυξιακό πρόγραμμα με επικεφαλής το Νορβηγικό Ινστιτούτο Έρευνας Θαλάσσιων Τεχνολογιών, με την υποστήριξη του Πανεπιστημίου του Όσλο, της Det Norske Veritas (DNV) και της Νορβηγικής ένωσης πλοιοκτητών. Είναι το μόνο πρόγραμμα ψυχομετρικής αξιολόγησης που αναπτύχθηκε ειδικά για τη ναυτιλιακή βιομηχανία. Προκειμένου να εξασφαλιστεί η σωστή αξιολόγηση των υποψηφίων, απαιτείται ο ναυτικός να παρακολουθήσει μαθήματα μιας ημέρας. Η αξιολόγηση αποτελείται από επτά διαφορετικούς τύπους δοκιμών ειδικά επιλεγμένους για να εκτιμήσουν τον τρόπο με τον οποίο ένας υποψήφιος αντιλαμβάνεται, επεξεργάζεται και ενεργεί με πληροφορίες. Στην ουσία μετρά την ταχύτητα έναντι της ακρίβειας. Η ψυχομετρική δοκιμή έχει μια τυποποιημένη μέθοδο χορήγησης και βαθμολόγησης με τα ποσοτικά αποτελέσματα και σε σύγκριση με όλους τους άλλους λήπτες. Κατ' αυτό το τρόπο λοιπόν προβλέψετε νωρίτερα την ικανότητα και η απόδοση ενός υποψηφίου.

Το CES (Crew Evaluation System) είναι ένα ηλεκτρονικό εργαλείο αξιολόγησης για την αξιολόγηση των βασικών γνώσεων των ναυτικών με στόχο τον προσδιορισμό των αναγκών κατάρτισης. Αποτελείται από μια βάση δεδομένων ερωτήσεων με πάνω από πέντε χιλιάδες ερωτήσεις πολλαπλής επιλογής, ειδικά για τις περιοχές γνώσης που ορίζονται στο STCW. Το CES βοηθάει στη διαδικασία ελέγχου προσλήψεων για να μετρηθεί το επίπεδο γνώσης των υφισταμένων αξιωματικών και του πληρώματος. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιηθεί ως αναπόσπαστο μέρος μιας στρατηγικής προώθησης. Το σύστημα αυτό είναι πλέον διαθέσιμο OnLine για εύκολη πρόσβαση από διαφορετικές τοποθεσίες. Η λειτουργία δοκιμής προσφέρει προκαθορισμένους τύπους δοκιμών με προηγμένη τυχαιοποίηση ερωτήσεων για να αποφευχθεί η απομνημόνευση συγκεκριμένων δοκιμών από τους χρήστες.

Τέλος θα αναφερθούμε στην εκτεταμένη αξιολόγηση των ναυτικών ως προς την προσωπικότητα τους⁴³. Ένας από τους μεγαλύτερους προπονητές στην ιστορία του NBA, ο Πατ Ράιλι, κάποτε είπε: «Δώσε μου ένα μεγαλοφυές σχέδιο και μέτριους παίκτες και δεν θα καταφέρουμε τίποτα». Ο λόγος που ο συγκεκριμένος προπονητής εκστόμισε αυτή την ατάκα

⁴² Online psychometric platform: www.seagull.com

⁴³ Πηγή: www.testbiz.gr

είναι ότι στην πολυετή και γεμάτη νίκες καριέρα του είχε καθοδηγήσει ομάδες με τεράστιο ταλέντο και ομάδες με λιγότερο ταλέντο. Τα συστήματα, οι τακτικές, η προετοιμασία που ακολουθούσε ήταν πάντα ίδια. Οι παίκτες που μετουσίωναν αυτά τα συστήματα σε πράξη ήταν αυτοί που έκαναν την διαφορά. Το ίδιο ισχύει και στον τομέα της ναυτιλίας.

Οι ειδικοί και οι πεπειραμένοι και επιτυχημένοι επαγγελματίες στην ναυτιλία ομόφωνα πιστεύουν ότι η επιλογή προσωπικού είναι ένας από τους κεντρικότερους παράγοντες επιτυχίας και ομαλής λειτουργίας. Χρησιμοποιώντας έτσι μια επαναστατική πλατφόρμα που επιτρέπει στους γενικούς διευθυντές να αξιολογήσουν με ακρίβεια, αξιοπιστία και εγκυρότητα στοιχεία προσωπικότητας και ικανότητες έτσι ώστε να διασφαλίσουν ότι επιλέγουν ως συνεργάτες τους τα καλύτερα ταλέντα. Περιλαμβάνει 10 σταθμισμένα τεστ, τα οποία είναι ψηφιοποιημένα και έτοιμα προς άμεση χρήση. (Προσωπικότητα, Συναισθηματική Νοημοσύνη, Αξίες, Ηγεσία, Αριθμητική Ικανότητα, Γλωσσική Ικανότητα, IQ, Λήψη αποφάσεων, Αυτοεκτίμηση - Αυτάρκεια, Αφαιρετική & Κριτική Ικανότητα κ.α.). Τα τεστ συμπληρώνονται ηλεκτρονικά μέσω Internet ανά πάσα στιγμή παντού στον κόσμο. Με την συμπλήρωση του κάθε τεστ από τον υποψήφιο, η εταιρία που τα χρησιμοποιεί μπορεί να λάβει αυτοματοποιημένα Reports με τα αποτελέσματα, αριθμητικούς δείκτες, διαγράμματα, επεξηγηματική έκθεση και συγκριτικά στοιχεία. Η χρήση των τεστ είναι απλή, εύκολη και γρήγορη, με μεγάλη διαφοροποιητική ισχύ και σαν αποτέλεσμα παρέχουν σημαντική βοήθεια σε σχέση με αποφάσεις για την πρόσληψη νέων συνεργατών.

9.3 Διαδικασία εκπαίδευσης του ναυτικού βάσει του συστήματος της εταιρίας

Η εκπαίδευση επί της χρήσης των σωστικών μέσων του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του εξοπλισμού σωστικών σκαφών, καθώς και η χρήση των πυροσβεστικών συσκευών του πλοίου, πρέπει να γίνεται το συντομότερο δυνατό αλλά όχι αργότερα από δύο εβδομάδες μετά την προσχώρηση του πληρώματος στο πλοίο. Ο κώδικας STCW, τμήμα B-I/14, παράγραφος 4, απαιτεί τα εξής: «Οι ναυτικοί που δεν αποκτούν αμέσως το επίπεδο εξοικείωσης που απαιτείται για την άσκηση των καθηκόντων τους έχουν την υποχρέωση να το γνωστοποιήσουν στον επιβλέποντα ή σε μέλος του πληρώματος που ορίζεται σύμφωνα με το τμήμα A-I/14, σημείο 2.2, και να προσδιορίσει κάθε εξοπλισμό, διαδικασία που παραμένει άγνωστη σε αυτόν. " Η παράγραφος 1 του τμήματος A-I / 14 του κώδικα STCW υποδηλώνει ότι η εταιρία και ο εκπρόσωπός της στο πλοίο, ο πλοίαρχος, πρέπει να λάβουν τις αναγκαίες ρυθμίσεις για να εξασφαλίσουν αποτελεσματικό συντονισμό για την ασφαλή λειτουργία. Οι ρυθμίσεις αυτές

πρέπει να περιλαμβάνουν την απαραίτητη εκπαίδευση και τις ασκήσεις των μελών του πληρώματος έτσι ώστε να συνεισφέρουν γνώση, ώστε να αποφεύγεται η λανθάνουσα κρίση σε περίπτωση ατυχήματος. Κάτι το οποίο ρητά εκτελείται από τη παρούσα εταιρία.

Η εταιρία επίσης έχει αναπτύξει ευρύ φάσμα προγραμμάτων κατάρτισης με υπολογιστή και βίντεο.⁴⁴ Πληροφορίες σχετικά με τα υποχρεωτικά, προαιρετικά και διαθέσιμα προγράμματα συμπληρωματικής εκπαίδευσης CTB / Video ανά βαθμίδα και απαιτήσεις ολοκλήρωσης παρέχονται Training Matrix. Όταν ένας νέος ναυτικός ενταχθεί σε ένα πλοίο, οι πλοίαρχοι θα ζητήσουν από τον πάροχο μοναδικό αναγνωριστικό και κωδικό πρόσβασης για να επιτρέψουν στον ναυτικό να έχει πρόσβαση στο λογισμικό εκπαίδευσης στο πλοίο. Ο πλοίαρχος επίσης εξασφαλίζει τη δημιουργία μηνιαίας αναφοράς προς το γραφείο. Ο πάροχος του συστήματος είναι υπεύθυνος να παρακολουθεί την πρόοδο της αναφοράς και να στείλει υπενθύμιση όταν η αναφορά κατάρτισης δεν έχει ληφθεί στο τέλος του μήνα. Το τμήμα Crewing αναλαμβάνει την ευθύνη για την επίλυση πολλαπλών μηνυμάτων που δεν απευθύνονται. Όλοι οι εκπαιδευόμενοι CBT / Video, πρέπει να ανανεώνονται με συχνότητα 24 μηνών και η σχετική παρακολούθηση γίνεται σε μηνιαία βάση από τα υπεύθυνα πρόσωπα . Κάτωθι μπορείτε να δείτε σχετικά test :

- ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΥΨΟΣ [ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ & ΠΛΑΤΦΟΡΜΑ)
- ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΜΑΘΗΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗΣ-ΚΙΝΗΤΗΡΑ
- ΠΕΛΑΤΗΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΜΑΖΙ ΜΑΣ
- ΑΠΟΒΛΗΤΑ ΚΑΙ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΝΕΡΟΥ
- ΑΣΦΑΛΗ ΑΝΕΠΑΡΚΕΙΑ ΦΟΡΤΙΩΝ
- ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006
- ΠΡΩΤΗ ΒΟΗΘΕΙΑ - ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΡΩΤΗ ΒΟΗΘΕΙΑ
- ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΩΝ ΤΡΟΦΙΜΩΝ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ - ΠΑΡΑΔΟΣΗ, ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗ, ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΟ
- ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΑΤΑΠΟΛΕΜΗΣΗΣ ΤΗΣ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗΣ
- ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΑΠΩΛΕΙΑΣ
- MARPOL VI - ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΡΥΠΑΝΣΗΣ ΑΕΡΑ ΑΠΟ ΠΛΟΙΑ
- ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ ΚΑΙ ΠΡΟΛΗΨΗ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ
- ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ STCW

⁴⁴ Videotel Platform

- ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ ΚΑΤΑΓΡΑΦΗΣ ΛΑΔΙΩΝ
- ΟΔΗΓΟΣ ΚΑΙ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ - ΠΩΣ ΝΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΕΤΕ ΤΟ ΜΑΘΗΜΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΣΑΣ
- ΠΡΟΛΗΨΗ ΤΗΣ ΠΥΡΚΑΓΙΑΣ -ΒΑΣΙΚΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ
- ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ, ΨΥΧΑΓΩΓΙΚΗ & ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ
- ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΜΕΣΑ ΣΤΗΝ ΘΑΛΑΣΣΑ
- ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΝΕΡΟΥ
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΚΑΘΗΚΟΝΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΣΚΑΦΟΥΣ

Ο πλοίαρχος και ο επικεφαλής μηχανικός επίσης θα εξασφαλίσουν ότι το εκπαιδευτικό πρόγραμμα κατώτερων πληρωμάτων θα διεξαχθεί όπως περιγράφεται λεπτομερώς στο βιβλίο καταγραφής εκπαίδευσης. Όλοι οι κατώτεροι πρέπει να έχουν επαρκή χρόνο για να εκτελέσουν την εργασία που απαιτείται για την ολοκλήρωση της εκπαίδευσης. Τόσο ο πλοίαρχος όσο και ο α' μηχανικός εξασφαλίζουν ότι όλοι οι δόκιμοι θα συμμετάσχουν στην εκπαίδευση και ότι όλα τα ολοκληρωμένα καθήκοντα καταγράφονται και υπογράφονται δεόντως. Σε περιπτώσεις που ένας δόκιμος φαίνεται να μην έχει εκπαιδευτεί κατάλληλα από τον αρμόδιο αξιωματικό του πλοίου, ο επικεφαλής του γραφείου πληρωμάτων θα πρέπει να υπενθυμίσει αυτή την υποχρέωσή του.

9.4 Οικονομική εξασφάλιση μισθοδοσίας ναυτικών & Ειδικές παροχές

Αξίζει να σημειωθεί ότι η τήρηση των χρηματοοικονομικών υποχρεώσεων από τη μεριά της εταιρίας στο ναυτικό αποτελεί βασική αιτία της καλής συνεργασιακής σχέσης και σημαντικό κριτήριο επιλογής των ναυτικών. Στη συγκεκριμένη εταιρία τηρείται η ίση αμοιβή για εργασία για όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται στο ίδιο πλοίο χωρίς διακρίσεις λόγω φυλής, χρώματος, φύλου, θρησκείας, πολιτικών πεποιθήσεων, ή κοινωνικής προέλευσης. Η συνολική πληρωμή του ναυτικού υπολογίζεται σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας του ναυτικού και σύμφωνα με τα πρότυπα που ορίζονται στον κανονισμό 2.2 στο κεφάλαιο αμοιβών της MLC 2006. Οι ναυτικοί πληρώνονται σε ενοποιημένη βάση όπου ο μισθός που καταβάλλεται περιλαμβάνει τις βασικές αμοιβές και άλλες παροχές που συνδέονται με την αμοιβή, συμπεριλαμβανομένων των κλειστών υπερωριών, όπως αναφέρεται στις σχετικές συμφωνίες απασχόλησης. Η κάθε έκπτωση από την αμοιβή επιτρέπεται μόνο στις περιπτώσεις

όπου υπάρχει ρητή διάταξη στις εθνικές νομοθεσίες ή κανονισμούς ή σε ισχύουσα συλλογική σύμβαση και ο ναυτικός ενημερώθηκε. Επίσης τα μητρώα όλων των υπερωριών που εργάστηκαν τηρούνται από τον πλοίαρχο και εγκρίνονται για τον ναυτικό σε μηνιαία διαστήματα. Σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης οι ναυτικοί έχουν επί του πλοίου τις ρυθμιζόμενες ώρες εργασίας ή ώρες ανάπαυσης σύμφωνα με τον κανονισμό και το πρότυπο A2.3 ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης του MLC 2006.

Η Εταιρία παρέχει χρηματοοικονομική ασφάλεια με τα κατάλληλα ασφαλιστήρια συμβόλαια P & I για όλα τα πλοία για να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί έχουν δεόντως επαναπατριστεί σύμφωνα με τις διατάξεις του MLC 2006. Επίσης αναλαμβάνει τα έξοδα που επιβαρύνουν εύλογα τον ναυτικό, συμπεριλαμβανομένου του κόστους επαναπατρισμού καθώς και τις απαραίτητες ανάγκες του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων ειδών διατροφής, των ειδών ένδυσης όπου χρειάζεται, του πόσιμου ύδατος, των βασικών καυσίμων για επιβίωση στο πλοίο, της απαραίτητης ιατρικής περίθαλψης και κάθε άλλου εύλογου κόστους ή επιβαρύνσεων λόγω πράξης ή παράλειψης που συνιστά επαναπατρισμό μέχρι την άφιξη του ναυτικού στο σπίτι.

Επιπλέον, η εταιρία αναλαμβάνει την υποχρέωση να πληροί όλες τις απαιτήσεις που καθορίζονται από το MLC 2006 στα πρότυπα A4.2.1 έως A4.2.7. Η Εταιρία διατηρεί επιπλέον χρηματοοικονομική ασφάλεια για να εξασφαλίσει την αποζημίωση των ναυτικών για θάνατο ή μακροχρόνια αναπηρία των ναυτικών λόγω επαγγελματικής βλάβης, ασθένειας. Το ελάχιστο ποσό άμεσης αποζημίωσης που ορίζεται σύμφωνα με τη διοίκηση σημαίας ή τη σύμβαση απασχόλησης των ναυτικών, όποιο είναι μεγαλύτερο, θα καταβληθεί πλήρως χωρίς καθυστέρηση. Ένας ναυτικός δεν θα πιέζεται να δεχθεί πληρωμή μικρότερη από το συμβατικό ποσό, εκτός εάν η φύση της μακροχρόνιας αναπηρίας του ναυτικού δυσχεραίνει την εκτίμηση της πλήρους αποζημίωσης στην οποία δικαιούται, οπότε μια ενδιάμεση πληρωμή θα γίνει στον ναυτικό για να αποφευχθεί κάθε είδους δυσκολία..

Τέλος εκτός από την χρηματοοικονομική ασφάλεια του ναυτικού θα αναφερθούμε και σε ειδικές πολιτικές προσέλκυσης της εταιρίας οι οποίες αποτελούν σπουδαίο ρόλο στην δημιουργία καλής φήμης της εταιρίας μέσα στο ναυτιλιακό κλάδο:

- Το επίδομα ταξιδιού από / προς το πλοίο ορίζεται σε 25 δολάρια, ο ναυτικός θα λάβει 25 δολάρια από τον πράκτορα πριν και μετά την αναχώρηση του.
- Το επίδομα πλυντηρίου έχει οριστεί για το messman ως μηνιαίο επίδομα των \$ 150 όταν υπάρχει μόνο ένας άνθρωπος.

- Το επίδομα ευημερίας του πληρώματος ορίζεται σε 100 \$ ανά πλοίο ανά μήνα. Το ποσό αυτό πρέπει να αφαιρείται σε μηνιαία βάση από τα μετρητά, να καταγράφεται στην αναφορά Master Cash Account και να φυλάσσεται σε φάκελο χωριστά στο χρηματοκιβώτιο. Μπορεί να χρησιμοποιηθεί το ποσό για την αγορά αντικειμένων πρόνοιας συμβουλευοντας πάντα το κεντρικό γραφείο και το τμήμα πληρωμών.
- Τα αναψυκτικά θα προσφέρονται σε όλα τα μέλη του πληρώματος κάθε Τρίτη, Πέμπτη και Κυριακή που θα καλύπτουν δύο αναψυκτικά (2) ανά ναυτικό. Μπορούν να μετατραπούν σε δύο περιπτώσεις εμφιαλωμένου νερού αντί για αυτούς που δεν θέλουν το αναψυκτικό .
- Εκπαίδευση Υποχρεωτικών μαθημάτων: Η εταιρία καλύπτει όλο το κόστος εκπαίδευσης των υποχρεωτικών μαθημάτων. Κατά τη διάρκεια των ημερών αυτών οι ναυτικοί λαμβάνουν μισθούς κατάρτισης (υπολογιζόμενοι κατ' αναλογία 50% του βασικού μισθού x # ημέρες εκπαίδευσης).
- Κατά την επίσκεψη των ναυτικών στο κεντρικό γραφείο για τη διαδικασία του familirization, οι ανώτεροι αξιωματικοί λαμβάνουν μετρητά συνυπολογιζόμενο κατ' αναλογία βασικό μισθό x # ημερών από την επίσκεψη (ο μισθός θα καταβάλλεται από την υπηρεσία ανάληψης καθηκόντων).
- Όλα τα πλοία είναι εξοπλισμένα με μηχανήματα Karaoke (ψυχαγωγικό πρόγραμμα). Εάν η μονάδα είναι κατεστραμμένη, ζητείται αντικατάσταση της μονάδας.
- Οι ναυτικοί έχουν τη δυνατότητα να ζητούν την μηνιαία μισθοδοσία τους σε δολάρια ΗΠΑ, λαμβάνοντας υπόψη την ικανότητα του Οργανισμού Manning να το κάνει. Επίσημη τιμή συναλλάγματος (για συναλλαγή σε USD) θα είναι η επίσημη από την Τράπεζα. Η χρέωση της τράπεζας θα επιβαρύνει τον κύριο που καλύπτει μία τραπεζική χρέωση ανά μήνα ανά ναυτικό.
- Εμφιαλωμένο νερό.

Συμπεράσματα

Είναι γεγονός ότι όταν μιλάμε για ένα ναυτικό επάγγελμα πρέπει να κατανοήσουμε την δυσκολία και την ιδιαιτερότητα της φύσης αυτού. Η λέξη «εύκολο» δεν υπάρχει στο επάγγελμα αυτό ανεξάρτητα από το εάν λαμβάνουν πολλά χρήματα. Θα ήταν καλύτερο αν λέγαμε ότι «ο ναυτικός παίρνει πολύ καλύτερα χρήματα από έναν εργαζόμενο γραφείου μιας και τα συγκεκριμένα χρήματα δεν πρέπει κανείς να ξεχνάει ότι στη θάλασσα βγαίνουν με πολύ μοναξιά, νοσταλγία για την οικογένεια μας και άλλα πολλά. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε πως συχνά οι απόψεις που διατυπώνονται από συνταξιούχους του ΝΑΤ εκφράζουν ένα παράπονο. Κάποιος συχνά επιλέγει να εργαστεί στο ναυτιλιακό κλάδο είτε γιατί έχει μια ναυτιλιακή παράδοση από την οικογένεια του είτε για οικονομικούς λόγους. Αυτό όμως που έχει σημασία είναι να υπάρχει συνειδητοποιημένος προσανατολισμός στη σταδιοδρομία αντί στην ευκαιριακή ναυτική εργασία. Να γίνει πλήρως αντιληπτό πως το πλοίο απαιτεί αέναη εργασία, κίνδυνο στις μεταβλητές καιρικές συνθήκες, προσωπική θυσία κτλ.

Ένα άλλο ζήτημα το οποίο επίσης αξίζει να σημειωθεί είναι ότι παρόλες τις ελκυστικές πλευρές αυτού του επαγγέλματος, όπως η εξερεύνηση διαφόρων λαών ή χρηματική ικανοποίηση ή οι σύγχρονοι μέθοδοι πλοήγησης κτλ. οι νέοι δεν θεωρούν ενδιαφέρουσα τη θέση εργασίας στη θάλασσα και δεν είναι τυχαία η απότομη μείωση του αριθμού των σπουδαστών των Ιδρυμάτων ναυτικής εκπαίδευσης. Χαρακτηριστικά το ποσοστό μείωσης στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι έως 30% και σε ορισμένα Κράτη Μέλη φτάνει και έως 70%. Ακόμα και αν τα υψηλά επίπεδα ανεργίας των νέων στη ξηρά είναι υψηλά φαίνεται να μην ανατρέπεται αυτή η πτώση.

Πρέπει να αντιληφθούμε λοιπόν τη σημασία της ναυτιλιακής παράδοσης έτσι ώστε να παραμένει αυτός ο κλάδος ανταγωνιστικός, διότι εάν μετατραπεί σε μη ανταγωνιστικός θα τεθεί σε κίνδυνο η ασφάλεια, το περιβάλλον κτλ. Επίσης εάν υπάρξει έλλειψη ναυτικών στην Ευρωπαϊκή Ένωση ή διεθνώς αυτό μπορεί να δημιουργήσει πρόβλημα σε ολόκληρο το φάσμα των συναφών κλάδων. Υπάρχει άλλωστε μια ευρεία σειρά δραστηριοτήτων στη ξηρά στις οποίες η πείρα στη θάλασσα θεωρείται πλεονέκτημα ή προϋπόθεση για την πρόσληψη προσωπικού. Χαρακτηριστικά οι ναυτιλιακές εταιρείες, οι οργανισμοί επιθεώρησης, οι διάφορες ασφαλιστικές εταιρείες, κατασκευαστικές εταιρείες κτλ. είναι κλάδοι οι οποίοι προτιμούν να προσλαμβάνουν ναυτικούς στις υπηρεσίες τους, επομένως αντιλαμβανόμαστε πόσο απαραίτητη είναι η ναυτική προϋπηρεσία ενός επαγγελματία. Είναι λοιπόν αναμενόμενο πως η έλλειψη ναυτικών θα οδηγήσει μακροπρόθεσμα σε κίνδυνο έλλειψης προσωπικού

δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τη ναυτιλία. Η επαγγελματική κληρονομιά μέσα από το ναυτικό επάγγελμα είναι αδιαμφησβήτη και οι ναυτικές σχολές πρέπει να υπάρχουν για συνεχίσει να υπάρχει η τεχνογνωσία για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και του ναυτιλιακού κλάδου γενικότερα.

Σε αυτό το σημείο λοιπόν αξίζει να αναφερθεί, πως στην προώθηση της ναυτικής εργασίας έχουν συμβάλει θετικά οι διεθνείς οργανισμοί. Χαρακτηριστικά η Ενοποιημένη Σύμβαση Ναυτιλιακής Εργασίας (ILO) προβλέπει τον καθορισμό από κάθε χώρα, ενός κατώτατου μισθολογικού ορίου παρόλο που δεν ορίζει συγκεκριμένο μισθό σε παγκόσμιο επίπεδο. Επίσης εγγυάται την κοινωνική κάλυψη της ασφάλειας του ατυχήματος και της αναπηρίας ακόμα και το ότι ένας ναυτικός πρέπει να προσφεύγει στη δικαιοσύνη μιας χώρας στην οποία νηολογεί το πλοίο του όσον αφορά της συνθήκες εργασίας του. Ο ILO θέτει σε εφαρμογή μηχανισμούς επιβολής σε όλους τους φορείς αποθαρρύνοντας τις όποιες σκέψεις χρήσης του μη σεβασμού των προτύπων απασχόλησης.

Επίσης τα Port State Controls, είναι ένα πολύτιμο εργαλείο ώστε να τηρούνται όλοι οι σχετικοί κανονισμοί με τα πρότυπα ναυτικής εργασίας πάνω στα πλοία. Επιπροσθέτως οι υπόλοιποι διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί που αναφέρθηκαν ως άνω, όπως οι BIMCO, INTERTANKER και INTERCARGO, επιδιώκουν μια εποικοδομητική προσέγγιση στο ναυτικό επάγγελμα, όσον αφορά τη διαμόρφωση κανονισμών και την επεξεργασία θεμάτων υψηλής σημασίας για τον κλάδο, όπως η πειρατεία ή οι εκπομπές ρύπων διοξειδίου. Ο IMO επίσης ασχολείται με θέματα που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο κύριος ρόλος του εν λόγω οργανισμού είναι η δημιουργία ενός δίκαιου και αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα μπορεί να υιοθετείται και να τίθεται σε εφαρμογή, από όλες τις χώρες του κόσμου. Για την υλοποίηση των ανωτέρω στόχων, ο IMO προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων και στη συνέχεια παρακινεί και ενθαρρύνει τα Κράτη Μέλη αυτού να προβούν στην επικύρωση - ενσωμάτωσή τους στην έννομη τάξη.

Άλλο παράδειγμα είναι η BIMCO όπου είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι μέσω της on - line εξυπηρέτησης με τα μέλη της, ενημερώνει ακόμα και για τη κατάσταση των πάγων σε λιμάνια και θαλάσσιες περιοχές και επιμελείται τη διοργάνωση διαφόρων επιμορφωτικών σεμιναρίων. Τέλος δεν ήταν τυχαία η αναφορά της ΠΙΝΟ στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας για την προστασία του ναυτικού επαγγέλματος, δημιουργώντας ένα πλαίσιο τιμής και

σεβασμού στον Έλληνα ναυτικό δίχως να φοβάται για την απόλυση του και την εκμετάλλευση τους σε εξαντλητικές ώρες κτλ..

Το έργο λοιπόν των εν λόγω οργανισμών είναι ιδιαίτερα σημαντικό έτσι ώστε να παραμένει το ναυτικό επάγγελμα ανταγωνιστικό και πιθανότατα να ακολουθήσουν και άλλες μεταρρυθμίσεις ανάλογα με τις τρέχουσες ανάγκες της παγκόσμιας αγοράς. **Είναι βέβαιο πως η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα θα οδηγήσει σε καλύτερους ναυτικούς και πλοιάρχους στο μέλλον.**

Αναφορικά με τους ρόλους και τις απαιτήσεις του ναυτικού επαγγέλματος είναι ευνόητο ότι απαιτείται πειθαρχία και πλήρη κατανόηση της ιεραρχίας των καθηκόντων. Πχ οι εργαζόμενοι επί του καταστρώματος οφείλουν να ακολουθούν τις εντολές του Πλοιάρχου, και αντίστοιχα της μηχανής, του πρώτου μηχανικού. Όλα τα μέλη του πληρώματος όπως αναλυτικά αναφέρονται και στο κεφάλαιο 1, από τον μάγειρα μέχρι και τον second officer θα πρέπει να εναρμονίζονται και να συνεργάζονται απόλυτα, με σεβασμό και αφοσίωση, για την επίτευξη του καλύτερου δυνατού έργου.

Σε αυτό το σημείο λοιπόν, όπως αναλύθηκε στο πρώτο κεφάλαιο της παρούσης διπλωματικής εργασίας αντιλαμβανόμαστε γιατί ο ρόλος του Πλοιάρχου είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτος. 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. Ο πλοίαρχος οφείλει να κυβερνά αυτοπροσώπως το πλοίο στις επικίνδυνες περιοχές, να τηρεί τα ναυτιλιακά έγγραφα (π.χ. έγγραφα εθνικότητας, ναυτολόγιο και ημερολόγια). Απόλυτα απαραίτητο προσόν για τον πλοίαρχο κάθε πλοίου είναι να έχει αυξημένη αντίληψη του χώρου και άριστο προσανατολισμό. Πρακτικά να μπορεί να υπολογίζει αποστάσεις, διαστάσεις, κατευθύνσεις, πορείες και ταχύτητες. Αυτό το χαρακτηριστικό σε συνδυασμό με τη μνήμη εργασίας και τη παρατηρητικότητα, τους επιτρέπει να παίρνουν αποφάσεις και να λύνουν προβλήματα με την ταχύτητα που απαιτεί η κατάσταση. Αντίστοιχα όπως και οι αξιωματικοί υπηρεσίας, οφείλουν να παρατηρούν τα πάντα στο περιβάλλον και στα όργανα, να τα αξιολογούν στιγμιαία και να αντιδρούν με ταχύτητα. Το ίδιο συμβαίνει και κατά τη διάρκεια της φορτοεκφόρτωσης. Απαιτείται σωστή αντίληψη του χώρου, εγρήγορση και οξεία παρατηρητικότητα για την πρόληψη ατυχημάτων και ζημιών. Γ 'αυτό το λόγο άλλωστε ένα τμήμα πληρωμάτων δίδει ιδιαίτερη σημασία στην ανάλυση των αποτελεσμάτων του 'ability' 'psychometric' test των ναυτικών της κατά τη διαδικασία του ελέγχου καταλληλότητας.

Πέραν όμως αυτού οι συναισθηματικές δεξιότητες που πρέπει να κατέχει είναι να μπορεί να κατανοεί τις ανάγκες του πληρώματός του καθώς και να μπορεί να επικοινωνεί με αποτελεσματικότητα γραπτώς και προφορικώς και με τρίτα πρόσωπα τα οποία συνεργάζεται ακόμα και αν αυτά προέρχονται από διαφορετικά πολιτισμικά περιβάλλοντα (ναυλωτές, πρόσωπα γραφείου της εταιρίας, αρχές κτλ.). Αντίστοιχα χαρακτηριστικά θα πρέπει να κατέχει και ο πρώτος μηχανικός καθώς και οι ανώτεροι αξιωματικοί έτσι ώστε να γίνεται αντιληπτή από το υπόλοιπο πλήρωμα η κατανόηση των οδηγιών. Ο εξετάζων του τμήματος πληρωμάτων θα πρέπει να έχει την ικανότητα να μπορεί να αντιληφθεί τα ως άνω πλεονεκτήματα στη προσωπικότητα του υποψηφίου. Η κυρία αιτία στην εκτεταμένη αναφορά του Πλοιάρχου στη παρούσα εργασία πηγάζει από την πολυπλοκότητα και το μέγεθος ευθύνης που αναλαμβάνει στο έργο αυτό.

Εφόσον λοιπόν κατανοήσαμε τη σπουδαιότητα του επαγγέλματος αυτού (δίνοντας σαν παράδειγμα τον ρόλο του Πλοιάρχου), την ανάγκη προστασίας του ναυτικού από διεθνείς και μη οργανισμούς, εν συνεχεία θα δούμε και τη σκοπιά από τη πλευρά των ναυτικών και τι είναι αυτό που τους επηρεάζει στην επιλογή εργασίας. Συχνά οι ενδιαφερόμενοι αναλαμβάνουν να απασχοληθούν σε επιχειρήσεις με καλή φήμη που δεν θέτει σε κίνδυνο τα οικονομικά τους συμφέροντα κτλ. Επίσης επιλέγουν να απασχοληθούν σε μεγαλύτερων μεγεθών πλοία έτσι ώστε ο βασικός μισθός να είναι μεγαλύτερος. Τέλος αυτό το οποίο ασκεί επιρροή σαφέστατα είναι η τάση της αγοράς. Είναι ευνόητο πως η πτωτική τάση των φορτηγών τα τελευταία χρόνια αποτελεί αποστροφή και φόβο των ναυτικών σε αυτά. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν από τους τρεις αυτούς λόγους, πως η οικονομική ανασφάλεια καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό στη μάστιγα της γενικής αυτής μείωσης. Πρέπει να δημιουργηθεί λοιπόν μια ελκυστική εικόνα για απασχόληση από το ναυτιλιακό κλάδο, σε ένα ευρύ φάσμα. Οι δημόσιες αρχές και οι κοινωνικοί εταίροι πρέπει να συνεργαστούν ώστε να προσελκύσουν τους νέους στο κλάδο αυτό. Λόγου χάρι θα μπορούσαν να μειωθούν οι κρατήσεις και οι φόροι εισοδήματος για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών. Να δημιουργηθούν πολιτικές που να αποσκοπούν στη βελτίωση της υγιεινής και της ασφάλειας στο χώρο εργασίας καθώς και των συνθηκών εργασίας. Παραδειγματικά, αναφέρεται το θέμα για τα κοινοτικά μέτρα των εγκαταλειμμένων πλοίων. Δεν είναι λίγες οι φορές που οι ναυτικοί παραμένουν απλήρωτοι και απροστάτευτοι και η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συγκεκριμένα προσπαθεί να τους εξασφαλίσει δημιουργώντας τους κανόνες ισάξιους με τους κοινοτικούς εργαζομένους. Ένας άλλος τρόπος βελτιστοποίησης του ναυτικού επαγγέλματος είναι οι εφοπλιστές να συμμετέχουν πιο ενεργά στην εκπαίδευση των ναυτικών και εν συνεχεία οι δημόσιες αρχές να ενθαρρύνουν τους πλοιοκτήτες μέσω της

ενίσχυσης ναυτικών ακαδημιών, διαδραματίζοντας έτσι μια δυνατή εικόνα για το ναυτιλιακό κλάδο.

Μετά τα κριτήρια επιλογής των ναυτικών, υπάρχουν και ανάλογα κριτήρια επιλογής των στελεχών του γραφείου για τη καλύτερη ανεύρεση ναυτικών. Τι χαρακτηριστικά πρέπει να τηρεί μία εταιρία και συγκεκριμένα το τμήμα πληρωμάτων για να στελεχώσει σωστά τα πλοία της με καλή ποιότητα ναυτικών;

Παραδειγματικά αναφέρεται πώς μία νεοσύστατη εταιρία επάνδρωσε ταχύτατα και επιτυχώς σχεδόν 60 πλοία της σε διάστημα 2 ετών, χωρίς καν να γνωρίζει τους ναυτικούς της σε προηγούμενη συνεργασία. Όταν όμως τηρούνται ο σωστός έλεγχος των πιστοποιητικών των νεοπροσληφθέντων ναυτικών, τα αυστηρά κριτήρια επιλογής και η επένδυση για την μετ' εκπαίδευση τους, όλα αυτά μειώνουν σημαντικά το ποσοστό του ρίσκου της αποτυχίας. Συνοψίζοντας λοιπόν το κεφάλαιο 4 της παρούσης μελέτης, είναι σημαντικό να αντιληφθούμε το ρόλο του τμήματος των πληρωμάτων.

Η διαχείριση ανθρώπινου δυναμικού, απαιτεί μεγάλη υπομονή, ευελιξία, ευθύτητα, ειλικρίνεια, αυστηρότητα και πνεύμα δικαιοσύνης. Ο εργαζόμενος του τμήματος πρέπει να διαθέτει την ικανότητα για πρόβλεψη της εξέλιξης των ατόμων στο πλοίο, γιατί η κατάσταση αυτή είναι πολύ διαφορετική από το να κριθεί κάποιος εργαζόμενος στη ξηρά. Στα πλοία απαιτείται αρκετός χρόνος για να μπορεί κάποιος να έχει σωστή και αντικειμενική κρίση για ένα άτομο. Οι εργαζόμενοι λοιπόν θα πρέπει να χαρακτηρίζονται από μεγάλη διορατικότητα. Το έμπυχο υλικό του πλοίου άλλωστε (Γουλιέλμος, 2006) αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες που εξασφαλίζουν την άριστη επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου. Γι' αυτό και η επιλογή των πληρωμάτων συνιστά μία από τις βασικότερες αρμοδιότητες του ναυτιλιακού γραφείου. Ο σοβαρότερος στόχος του Τμήματος Πληρωμάτων είναι κυρίως η εξεύρεση πληρωμάτων με καλή εκπαίδευση και κατάλληλη πείρα. Η επιλογή της εθνικότητας του πληρώματος αποτελεί επίσης μια απόφαση που πρέπει να ληφθεί σοβαρά. Οφείλουν λοιπόν να μπορούν να διαχειρίζονται ένα τεράστιο σύστημα μηχανογράφησης συσχετιζόμενο με το αρχείο ναυτικού, το αρχείο εκπαίδευσης, το ιατρικό ιστορικό κτλ.. Δεν πρέπει να ξεχνάει κανείς ότι απαιτούνται και επαφές και εκτός Ελλάδας. Δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι ακόμα και η ελληνική ναυτιλία τείνει προς τα αλλοδαπά πληρώματα και αυτό σαφώς συμβαίνει για να μειωθεί το κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου ειδικά τώρα που οι ναύλοι είναι σε τόσο χαμηλά επίπεδα. Γι' αυτό το λόγο λοιπόν το τμήμα πληρωμάτων πρέπει συχνά να συναλλάσσεται με τους φερόμενους manning agents, οι οποίοι είναι εξουσιοδοτημένοι από τον πλοιοκτήτη να τροφοδοτήσουν ξένα πληρώματα στο κεντρικό

γραφείο πληρωμάτων. Όπως κανείς μπορεί να φανταστεί, αυτό ενέχει πολλούς κινδύνους εκμετάλλευσης της ναυτικής εργασίας λόγω της έλλειψης της φυσικής παρουσίας του πλοιοκτήτη σε αυτό της έδρας των manning agents. Για το λόγο λοιπόν αυτό είναι γόνιμο να δημιουργηθούν τα κατάλληλα εργαλεία ελέγχου όπως είναι η διενέργεια τακτικών ελέγχων στα γραφεία τους και η ύπαρξη στατιστικών δεικτών που να αφορούν τα ποσοστά διατήρησης των ναυτικών με καλή απόδοση. Επίσης η κοινή χρήση της ηλεκτρονικής πλατφόρμας με όλη την απαραίτητη πιστοποίηση των ναυτικών εντός αυτής είναι επίσης ένα βοηθητικό μέσο. Ακόμα και η διαδικασία της ανοιχτής διαδικασίας καταγγελιών προς το κεντρικό γραφείο αποτελεί ένα μέσο ισχυρής επικοινωνίας του ναυτικού με την εταιρία για να τηρείται η διαφάνεια και έμμεσος έλεγχος του τι συμβαίνει στην άλλη χώρα. Σαφώς απαιτείται εμπιστοσύνη μεταξύ αυτών των μελών για την επίτευξη δικαίου και ποιοτικού αποτελέσματος στη διαδικασία επάνδρωσης.

Στη συνέχεια θα συνοψίσουμε την υποχρεωτική διαδικασία που ακολουθείται από το τμήμα πληρωμάτων ως προς τον έλεγχο της πιστοποίησης του ναυτικού βάσει των νέων δεδομένων της Διεθνούς Σύμβασης για τα «Πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών» των ναυτικών, 1978, με τις από Μανίλα τροποποιήσεις (Standards of Training Certification and Watch-keeping for seafarers, 1978 – S.T.C.W “Including 2010 Manila Amendments”). Πρέπει να ελέγχονται τα πιστοποιητικά όλων των ναυτικών, ένα προς ένα εάν συμβαδίζουν με αυτές τις τροποποιήσεις. Τα μέτρα συνήθως αφορούν την πρόληψη πρακτικών πλαστών πιστοποιητικών ικανότητας, επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών, νέες απαιτήσεις για το κατώτερο προσωπικό (able seafarers), νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης στην σύγχρονη τεχνολογία, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης (ECDIS), κατάλληλη εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης και σε ηγετικά καθήκοντα ή ομαδική εργασία. Επίσης εμπεριέχει επικαιροποίηση των απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα. Επιπρόσθετα περιλαμβάνονται νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις για να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση πειρατικής επίθεσης κατά του πλοίου τους κτλ. Εντός αυτής της διαδικασίας δεν θα μπορούσαμε να μην αναφέρουμε και τη σημαντική διαδικασία της ιατρικής εξέτασης, καθώς δεν ήταν λίγες οι φορές που ο πλοιοκτήτης αντιμετώπισε ιατρικό συμβάν εν πλώ κάτι το οποίο όπως είναι ευνόητο δεν είναι εύκολα αντιμετωπίσιμο και δημιούργησε κίνδυνο για τις ζωές των υπολοίπων καθώς και επιπρόσθετο κόστος για την

εταιρία (κόστη επαναπατρισμού του ασθενούς, παροχή ιατρικής περίθαλψης επί του πλοίου κτλ.).

Εκτός όμως από την παραπάνω υποχρεωτική διαδικασία και εφόσον μιλάμε για το πιο σπουδαίο παράγοντα, αυτόν του ανθρώπινου, υπάρχουν και άλλα μέσα τα οποία φιλτράρουν τον κάθε υποψήφιο για την καταλληλότητά του. Η συνέντευξη πρέπει να διενεργείται μόνο από τα απολύτως καταρτισμένα άτομα στο αντικείμενο που ειδικεύονται (πχ ένας αρχιμηχανικός είναι σε θέση κυρίως να κρίνει την αποδοτικότητα ενός υποψήφιου τέταρτου μηχανικού). Επίσης η μέτρηση των αποτελεσμάτων ψυχολογικής αξιολόγησης είναι ένα σημαντικό εργαλείο ώστε να αποφευχθεί ατύχημα λόγω ανθρώπινου λάθους. Στοιχεία όπως η κριτική ικανότητα, η ευκολία στη λήψη αποφάσεων, η ικανότητα ηγεσίας για αξιωματικούς, η συναισθηματική νοημοσύνη και ο σεβασμός στη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι απαραίτητα κριτήρια επιλογής. Κάθε εταιρία οφείλει να χρησιμοποιεί ανάλογα τεστ ή ηλεκτρονικές πλατφόρμες έτσι ώστε να έχει έγκυρα αποτελέσματα.

Επομένως όταν κρίνουμε ότι ένας ναυτικός πλέον είναι δεκτός στην επιχείρησή μας, το επόμενο στάδιο το οποίο ακολουθεί είναι συνήθως αυτό της μετ' εκπαίδευσης του, βάσει όχι μόνο του συστήματος της εταιρίας αλλά και των προσωπικών του ελλείψεων και αναγκών. Μια εταιρία συνήθως που σέβεται την ύπαρξη της στον ναυτιλιακό κλάδο οφείλει να παρέχει προγράμματα που σχετίζονται με την πρόληψη μελλοντικών ατυχημάτων. Υπάρχουν σεμινάρια που περιγράφουν οδηγίες για τη σωστή διαχείριση επικίνδυνων και επιβλαβών εμπορευμάτων. Σε αυτά τα μαθήματα συνήθως παρέχεται εκπαίδευση σχετικά με τη νομοθεσία και τις απαιτήσεις πίσω από τις διαδικασίες επί του πλοίου έτσι ώστε να πληρούνται οι στόχοι και οι απαιτήσεις που ορίζει ο ΙΜΟ. Εταιρείες που έχουν υπό την πλοιοκτησία τους δεξαμενόπλοια μεταφοράς χημικών προϊόντων ή ουσιών πρέπει να παρέχουν αντίστοιχα σεμινάρια (δεδομένου πάντα ότι οι συμμετέχοντες κατέχουν κατάλληλο πιστοποιητικό και τα άλλα προσόντα σύμφωνα με την STCW όπως τροποποιήθηκε). Τελευταίο χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αυτό του σεμιναρίου διαχείρισης κόπωσης. Οι ναυτικοί είναι πιο επιρρεπείς στην έλλειψη ποιοτικού ύπνου και ανάπαυσης εξαιτίας των δυναμικών ωρών εργασίας τους, των απρόβλεπτων θαλάσσιων καιρικών συνθηκών κτλ. Αυτή η έλλειψη ποιότητας ύπνου και ανάπαυσης οδηγεί σε κόπωση, η οποία μπορεί να θέσει σε κίνδυνο τη συνολική ασφάλεια του σκάφους και του πληρώματος. Αυτό σαφώς είναι κάτι που μπορεί να συρρικνωθεί εάν η εταιρία είναι ευαισθητοποιημένη στον απρόβλεπτο ανθρώπινο παράγοντα.

Έτσι κάπως ολοκληρώνεται η διαδικασία επιλογής του υποψηφίου και πλέον η εταιρία είναι έτοιμη να αναλάβει την ‘διαδρομή’ του ναυτικού για το πλοίο, εφόσον πάντα έχει προηγηθεί η υπογραφή του συμβολαίου του. Κατόπιν υπογραφής της σύμβασης του λοιπόν, ο ναυτικός συμφωνεί ‘τη διάρκεια του ταξιδιού του’ και όλους τους ‘όρους του συμβολαίου του’. Εφόσον αναλαμβάνει τα νέα του καθήκοντα και κατόπιν συγκεκριμένης διαδικασίας - familirization onboard- , αντίστοιχα επαναπατρίζεται ο ναυτικός που αντικατέστησε. Σε αυτό το σημείο θα αναλυθεί η διαδικασία της αξιολόγησης για όσο διάστημα υπηρέτησε στο πλοίο.

Όπως περιληπτικά αναφέρεται στο κεφάλαιο 8 της παρούσης εργασίας, δίκαιο είναι να μην κριθεί μόνον ο εξεταζόμενος αλλά και ο αξιολογητής. Ο αξιολογητής θα πρέπει να χαρακτηρίζεται από τη άψογη γνώση του ναυτικού επαγγέλματος και των αρμοδιοτήτων που πρέπει να φέρει εις πέρας ο ναυτικός, καθώς και να είναι ικανός να επιχειρηματολογεί την αξιολόγηση του ως προς την απόδοση. Ένα σύστημα αξιολόγησης θα πρέπει να είναι σαφές και να εμπεριέχει κλίμακες, πεδία σε περαιτέρω σχόλια ή προτάσεις. Επίσης εφόσον γίνεται γραπτώς θα πρέπει να υπογράφεται από πολλά μέρη της εταιρίας έτσι ώστε να διατηρείται η αντικειμενικότητα του αξιολογητή. Επίσης κάθε φόρμα αξιολόγησης για να είναι επαρκής θα πρέπει να διαφοροποιείται ανά βαθμό (βάσει και των καθηκόντων όπως αναπτύχθηκε στο πρώτο κεφάλαιο). Ο αξιωματικός θα κριθεί ίσως για τη μακροχρόνια σχέση του με την εταιρία και τη τεχνογνωσία του σε αντίθεση με το κατώτερο πλήρωμα το οποίο θα κριθεί κυρίως για την ομαδικότητα του, τη συμμόρφωση του με τις πολιτικές ασφαλείας και την πειθαρχία του ως προς τους ανωτέρους του. Σαφώς πριν τη λήψη της εύκολης επιλογής της απόρριψης ενός ναυτικού θα πρέπει η εταιρία να λάβει υπόψη της, εάν ακολούθησε μια πειθαρχική διαδικασία για την προειδοποίηση συμμόρφωσης αυτού, αλλά ακόμα και εάν επένδυσε σωστά στην εκπαίδευση του ή ακόμα και εάν κατέχει τα εργαλεία για την επιμόρφωση του ναυτικού βάσει των αδυναμιών του.

Εν κατακλείδι λοιπόν σεβόμενοι όλοι το ναυτικό επάγγελμα και στοχεύοντας να το διατηρήσουμε ανταγωνιστικό θα πρέπει να το προστατεύσουμε αναδεικνύοντας στους νεότερους τις ελκυστικές του πλευρές εκτός από τις απαιτήσεις που ορίζονται παραπάνω. Οι εργαζόμενοι στο τμήμα πληρωμάτων θα πρέπει να είναι απόλυτα συνειδητοποιημένοι για το βαρυσήμαντο ρόλο τους στην επιλογή ναυτικών, έχοντας έντονο το συναίσθημα της ναυτοσύνης και της δικαιοσύνης. Η επιτυχία μίας ναυτιλιακής εταιρίας βασίζεται απόλυτα στην ποιότητα των ανθρώπων που εργάζονται στα πλοία της και στη δημιουργία ειδικών και πολλαπλών κριτηρίων επιλογής τους (όπως παραδειγματικά αναφέρεται και στο κεφάλαιο 9).

Η διαφάνεια, η προστασία του ναυτικού οικονομικά και ηθικά είναι κάτι το οποίο αντανακλάται στην συμπεριφορά και την απόδοση του εργαζόμενου σεβόμενος της εταιρία στην οποία εργάζεται.

Βιβλιογραφία

- ❖ Κιάντου-Παμπούκη Αλίκη (2005), ‘ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ Γ’, Έκδοση, Εκδόσεις Σάκκουλα
- ❖ Παναγιώτης Περ. Λυκούδης (2014), Επιμέλεια Δημ. Βασιλάκη, ‘ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ’, Γ’ Έκδοση (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954)
- ❖ Αλεξόπουλος Α., Φουρναράκης Ν. (2015), ‘ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ’, Γ’ έκδοση (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954)
- ❖ Ασημομύτης Ι (2001), ‘ΝΗΟΓΝΩΜΟΝΕΣ – ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ’, Εκδόσεις Εμμ. Ν. Σταυριδάκη
- ❖ Περιοδικό ‘ΠΛΟΙΑΡΧΙΚΗ ΗΧΩ’, ΑΡ. ΦΥΛ.455, Χρόνος 49^{ος}, Σεπτέμβριος – Οκτώβριος 2017
- ❖ ‘STCW Including 2010 Manila Amendments, STCW Convention and STCW Code’, (Edition 2011 London), International Maritime Organization
- ❖ Maritime Labour Convention, 2006, as amended. Adopted by the International Labour Conference at its 94th (Maritime) Session (2006). Amendments approved by the International Labour Conference at its 103rd (Session) 2014
- ❖ STCW A Guide for Seafarers Taking into account the 2010 Manila amendments, International Transport Worker’s Federation (Διαθέσιμος οδηγός επίσης στο εξής site: [http:// www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org))
- ❖ Αντωνόπουλος Χ., Διαμαντή Α., Δούναβης Γ., Ρασσιάς Δ. (2017), ‘ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ’, Γ’ Έκδοση (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954)
- ❖ Αθανάσιος Α. Πάλλης, Μαρία Β. Λεκάκου, Σωτήρης Θεοδωρόπουλος (2006), ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, Εκδόσεις Τυπωθητω – Γιώργος Δαρδάνος
- ❖ Γ.Π. Βλάχος (2014), Σημειώσεις για το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στο μάθημα ‘ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ’, (140 σελίδες)
- ❖ Παλαμιώτου Κ. (2016), ‘ΑΝΘΡΩΠΙΝΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ’, Β’ Έκδοση (Εκπαιδευτικό Κείμενο Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού, Ίδρυμα Ευγενίδου 1954)

Διαδικτυακοί τόποι

- ❖ www.elinyae.gr (Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας), *Last log in: 15/10/17
- ❖ www.naftikachronika.gr (Τεύχος 199, Απρίλιος 2017)
- ❖ <http://www.who.int/ith/updates/20160727/en/> (World Health Organization), *last log in 01/12/2017
- ❖ <https://toughnickel.com> (Article with the Different Ranks of Seafarers), * last log in 24/04/17
- ❖ <http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikis> (Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, άρθρα 37-83) *last log in 15/11/2017
- ❖ http://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf (STCW 2010 GUIDE FROM ITF)
- ❖ <http://www.ilo.org>, *last log in 10/11/2017
- ❖ www.bimco.org , *last log in: 12/11/2017
- ❖ www.ics-shipping.org, *last log in: 12/11/2017
- ❖ <http://www.e-nautilia.gr/alithies-gia-tous-misthous-twn-nautikwn> , *last log in 13/10/17
- ❖ <https://en.wikipedia.org>
- ❖ www.pno.gr, *last log in: 01/11/17
- ❖ <http://www.hcg.gr/node/5540> (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Πλεονεκτήματα της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006) *last log in 12/10/17
- ❖ <https://www.msiltd.com>, *last log in 30/11/17

- ❖ <http://www.american-club.com/page/pemes>
- ❖ www.seagull.com (Online psychometric platform)
- ❖ www.testbiz.gr
- ❖ <http://mlc2006.com>
- ❖ <https://videotel.com> (Videotel Platform)
- ❖ www.safety4sea.com
- ❖ e – Nomothesia.gr (Νομοθετικό Διάταγμα 187/1973 - ΦΕΚ Α-261/3-10-1973 κεφ. Α άρθρο 55, Κώδικας ιδιωτικού ναυτικού δικαίου ΚΙΝΔ) * last log in:01/11/17

Επιπλέον Υλικό

- Management system from Case Study Company (Questionnaire from Hr Department)
- Crew Management Seminar Notes (2016) from Cpt Ioannis Filippatos / Hellenic Management Centre
- Trends in Crew Management Seminar (2016), ‘Panel Trends in Crew Psychology, Safety and Sustainability’ presentation from Bengt Schager (HMON- Maritime Psychologist and part owner
- Trends in Crew Management Seminar (2016) ‘Loss Prevention in Crew Management- The P&I Club perspective’, Joanna Koukouli, LL.M. Claims Manager SCB (Hellas), Inc.
- Trends in Crew Management Seminar (2016), ‘Human Error, Stress Coping and Capacity for Situation Awareness’, Bengt Schager, M Sc, Maritime Psychologist, Marine Profile AB Sweden

- Σεμινάριο με θέμα ‘Αξιολόγηση απόδοσης ναυτικών’ Φεβ 2016, Διδάκτωρ Κ . Προγουλάκη
- Σημειώσεις από το σεμινάριο στις Φιλιππίνες (2017), ‘Employee development programme during Crew Conference in Manila (Scope of this Presentation: Building Corporate Identity and Performance) ’
- Diploma in Crew Management 2013 / 2014 (Module 6, Competency and People Management) edited by Captain Rodger MacDonald, Secretary General of the International Federation of Shipmasters’ Associations, UK. / NORTH WEST KENT COLLEGE
- Αλεξοπούλου Μαρία Πειραιάς (2012), με τίτλο ‘Το Πρόβλημα της Ναυτικής Εργασίας’, Διπλωματική Εργασία του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών