

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### «Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (STCW) Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΣΤΟ ΔΗΜΟΣΙΟ ΚΑΙ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΚΑΙ Η ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ »

Κυριακίδου Καλλιόπη Αλεξάνδρα  
MN13045

Διπλωματική Εργασία

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

Πειραιάς

Νοέμβριος 2017

## **Δήλωση Αυθεντικότητας και ζητήματα Copyright**

« Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιας 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 και χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.»

Κυριακίδου Καλλιόπη-Αλεξάνδρα

## **Η Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή**

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

Μέλη της Επιτροπής:

1. Γεώργιος Σαμιώτης - Αναπληρωτής Καθηγητής (Επιβλέπων)
2. Βασίλειος-Στυλιανός Τσελέντης - Καθηγητής
3. Σωτήριος Θεοδωρόπουλος - Καθηγητής

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

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να εκφράσω τις ιδιαίτερες ευχαριστίες μου στον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Σαμιώτη Γεώργιο, για τη καθοριστική συμβολή του κατά την εκπόνηση της εργασίας μου μέσω της πολύτιμης καθοδήγησης του και συνεργασίας. Οι πολλαπλές συμβουλές του και οδηγίες του υπήρξαν σημαντικές για τη διεκπεραίωση της.

Ευχαριστώ επίσης όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος για τη συμβολή τους στην απόκτηση σημαντικών γνώσεων και εμπειριών.

Τέλος, ευχαριστώ τους γονείς μου για τη συμπαράσταση και ενθάρρυνση που μου προσέφεραν όλα αυτά τα χρόνια για την επιτυχή ολοκλήρωση των σπουδών μου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	11
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΙΜΟ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ</b> .....	13
1.1 Η Διεθνής Συνθήκη για τη Προστασία της ζωής στη θάλασσα – SOLAS 1974.....	13
1.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της θάλασσας από τα πλοία – MARPOL 73 / 78 ....	15
1.3 Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης – ISM.....	16
1.4 Η Διεθνής Σύμβαση για τη Πιστοποίηση και τα Προσόντα των Ναυτικών– STCW .....	17
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ STCW</b> .....	18
2.1 Εισαγωγή .....	18
2.2 Η Σύμβαση STCW 1978.....	20
2.3 Η Αναθεωρημένη Σύμβαση STCW 1995 .....	21
2.4 Η Τροποποιημένη Σύμβαση STCW 2010.....	24
2.5 Γενικές Απαιτήσεις ανά Βαθμίδα Ναυτικού .....	33
2.6 Είδη Πιστοποιητικών.....	42
2.7 Παραδείγματα Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης.....	48
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW</b> .....	62
3.1 Εφαρμογή της STCW στην Ελλάδα .....	62
3.1.1 Εφαρμογή της STCW στον Δημόσιο τομέα .....	62
3.1.2 Εφαρμογή της STCW στον Ιδιωτικό τομέα .....	72
3.2 Η Εφαρμογή της STCW στην Ευρωπαϊκή Ένωση .....	77
3.3 Η Εφαρμογή της STCW στον Διεθνή Χώρο μέσω των Port State Controls.....	79

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Η ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW ΣΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ .....</b>	<b>86</b>
4.1 Εισαγωγή .....	86
4.2 Η Ατυχηματική ρύπανση στη θάλασσα .....	88
4.3 Η Λειτουργική ρύπανση στη θάλασσα .....	91
4.4 Ρύπανση στη θάλασσα από επικίνδυνα φορτία .....	93
4.5 Η Προστασία του Περιβάλλοντος και η Ασφάλεια στη Ναυτιλία.....	96
4.5.1 Η Συμβολή του Ανθρώπινου Παράγοντα.....	96
4.5.2 Η Συμβολή της Εταιρείας.....	99
4.6 Η Σχέση της STCW με τον Κώδικα ISM.....	101
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....</b>	<b>107</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ.....</b>	<b>112</b>

## ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

2.1 Τομείς και διάρκεια εκπαίδευσης για την ασφάλεια στη θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW 2010.....	48
2.2 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους σύμφωνα με την STCW 2010.....	56
2.3 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για αξιωματικούς γέφυρας τήρησης φυλακών σύμφωνα με την STCW 2010.....	57
2.4 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για Μηχανικούς Α' και Β' σύμφωνα με την STCW 2010.....	58
2.5 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για αξιωματικούς μηχανοστασίου τήρησης φυλακών σύμφωνα με την STCW 2010.....	58
2.6 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για Ηλεκτροτεχνίτες αξιωματικούς σύμφωνα με την STCW 2010.....	59
2.7 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για για τα πληρώματα που αποτελούν μέρος της φυλακής γέφυρας και μηχανοστασίου σύμφωνα με την STCW 2010.....	59
2.8 Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για για τα πληρώματα που έχουν θέση ναύτη καταστρώματος και μηχανοστασίου σύμφωνα με την STCW 2010.....	60
3.1 Ερωτηματολόγιο κατά την διάρκεια της CIC.....	84
3.2 Τα πιο συχνά είδη ψευδών πιστοποιητικών.....	85
4.1 Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης.....	87
4.2 Στοιχεία του κώδικα ISM που είναι σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της STCW 1995-2010 .....	102

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ**

2.1 Στόλος με Ελληνική σημαία ως ποσοστό επί του συνόλου της Ε.Ε.....	62
2.2 Ελληνόκτητος στόλος και παγκόσμιος στόλος.....	62
3.1 Κορυφαίες 20 χώρες πλοιοκτησίας του Παγκόσμιου Στόλου (σε dwt).....	77

## **ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΕΙΚΟΝΩΝ**

3.1 Μνημόνια κατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων (MoUs).....	81
4.1 Πηγές αποβλήτων πλοίων.....	93



## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Διεθνής Σύμβαση για τη πιστοποίηση και τα προσόντα των Ναυτικών (STCW) καθορίζει τα απαραίτητα πρότυπα προσόντα που πρέπει να έχουν οι καπετάνιοι, αξιωματικοί, μηχανικοί και το υπόλοιπο πλήρωμα για τα εμπορικά πλοία. Η σύμβαση πρώτη φορά εφαρμόστηκε το 1978 από το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό IMO και τροποποιήθηκε το 1995 και το 2010. Η Διεθνής Σύμβαση STCW ήταν η πρώτη η οποία εφάρμοσε τις βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση των ναυτικών σε διεθνή επίπεδα. Πριν από αυτή τα πρότυπα των ναυτικών ελέγχονταν από τις κυβερνήσεις των χωρών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να διαφέρουν πολύ μεταξύ τους. Η Ελλάδα, ως παραδοσιακή ναυτιλιακή χώρα, έχει εγκαθιδρύσει ένα εκπαιδευτικό σύστημα, που εγγυάται την υψηλού επιπέδου επαγγελματική κατάρτιση των Ελλήνων ναυτικών ούτως ώστε αυτοί να μπορούν να ανταποκρίνονται πλήρως στις ολοένα και αυξανόμενες απαιτήσεις που επιβάλλονται από τη διεθνή δραστηριότητα της ναυτιλίας, από την τεχνολογική εξέλιξη και φυσικά από το θεσμικό πλαίσιο που τη διέπει σε εθνικό, ενωσιακό και διεθνές επίπεδο. Σε αυτή την εργασία θα μελετηθούν η εφαρμογή της σύμβασης STCW στο δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, στην Ελλάδα, στην Ευρωπαϊκή Ένωση και Διεθνώς καθώς επίσης η αποτελεσματικότητα της εφαρμογής της στην προστασία του περιβάλλοντος και στην ασφάλεια στη θάλασσα.

## ABSTRACT

The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (or STCW), establishes the necessary qualification standards for masters, officers, watchkeeping crew and ratings on seagoing merchant ships. The STCW Convention was first adopted in 1978 by the International Maritime Organization (IMO), and was significantly amended in 1995 and 2010. The STCW Convention 1978 was the first to set the basic requirements for the training, certification and watch keeping for seafarers on an international level. Prior to this, these standards were established by individual governments, mostly without reference to practices in other countries. As a result, standards and procedures varied widely, even though shipping is extremely international by nature. Greece, as a traditional maritime

country, has created an education system that guarantees the high level professional training of Greek seafarers to fully meet the growing demands imposed by the international shipping, technological development and, of course, the institutional national and international framework. In this project light will be shed on the implementation of the STCW Convention on the public and private sector, in Greece, the European Union and internationally as well as the effectiveness of its implementation in environmental protection and maritime safety.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η διπλωματική εργασία έχει σαν βασικό στόχο την ανάλυση των ρυθμίσεων και υποχρεώσεων της Διεθνούς Σύμβασης του IMO, STCW, η οποία αφορά στα προσόντα των ναυτικών πάνω στο πλοίο και την τυπική και ουσιαστική πιστοποίηση τους ώστε να αναβαθμιστεί ο παράγοντας ανθρώπινη εργασία στο πλοίο για τη καλύτερη και ασφαλέστερη σύγχρονη ναυτιλία. Ειδικότερα, γίνεται λεπτομερής ανάλυση και εκτίμηση των τροποποιήσεων και ρυθμίσεων της ανωτέρω Σύμβασης διεθνώς και όσον αφορά στην ελληνική πραγματικότητα τόσο στον δημόσιο τομέα όσο και στη παράλληλη προσπάθεια του ιδιωτικού ναυτιλιακού κλάδου για τη προαγωγή και εφαρμογή των ίδιων ρυθμίσεων. Στους στόχους της εργασίας περιλαμβάνεται και η κριτική αποτίμηση του επιπέδου εφαρμογής της τροποποιημένης Διεθνούς Σύμβασης STCW για τη Πιστοποίηση και τα προσόντα των ναυτικών STCW όταν εφαρμόζεται από τα κράτη μέλη καθώς και η αποτελεσματικότητα της σε ζητήματα όπως η προστασία του περιβάλλοντος αλλά και γενικότερα η προαγωγή της ασφάλειας στη ναυτιλία.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός IMO και η σύσταση των Διεθνών Συμβάσεων για τη προστασία της ζωής στη θάλασσα SOLAS, και τη ρύπανση της θάλασσα ζαπό τα πλοία MARPOL καθώς και του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ISM., που αναφέρονται στη ναυτική εργασία και έχουν στόχο την βελτιστοποίηση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και γενικότερα της ναυτιλίας.

Εν συνεχεία, στο δεύτερο κεφάλαιο, παρατίθενται η αρχική Διεθνής Σύμβαση STCW 1978 και οι αναθεωρημένες Συμβάσεις 1995 και 2010, και αναλύονται οι τροποποιήσεις της, με εστίαση στις γενικές απαιτήσεις πιστοποίησης επάρκειας για τους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα του καταστρώματος και της μηχανής και για τους ηλεκτροτεχνίτες. Γίνεται διάκριση των πιστοποιητικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της τροποποιημένης STCW 2010 και δίνονται παραδείγματα υποχρεωτικής εκπαίδευσης του πληρώματος, με επίκεντρο την εκπαίδευση στα σωστικά μέσα, την προχωρημένη πυρόσβεση, τα ταχύπλοα σκάφη διάσωσης κοκ.

Το τρίτο κεφάλαιο περιέχει εκτενή αναφορά και ανάλυση της εφαρμογής των τροποποιήσεων της STCW στην Ελλάδα στον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα, μέσω των Ακαδημιών Εμπορικού Ναυτικού και των Κέντρων Κατάρτισης καθώς και των Ιδιωτικών

Κέντρων Εκπαίδευσης και των Νηογνομόνων αντίστοιχα, την εφαρμογή τους στην Ευρωπαϊκή Ένωση καθώς και στον Διεθνές χώρο μέσω των Port State Controls.

Στο επόμενο κεφάλαιο ιδιαίτερη μνεία γίνεται στις αρνητικές επιπτώσεις της ναυτιλίας στον θαλάσσιο περιβάλλον λόγω της ατυχηματικής και λειτουργικής ρύπανσης από τα πλοία, του λάθους χειρισμού επικίνδυνων φορτίων και γενικότερα παρουσιάζεται η συμβολή τον ανθρώπινου παράγοντα και των ναυτιλιακών εταιρειών στην ασφάλεια στην ναυτιλία και κατ'επέκταση στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μέσω της διεξοδικής αναφοράς που γίνεται στις απαιτήσεις για την εκπαίδευση των ναυτικών και στην εφαρμογή τους αλλά και στην σύνδεση της αντίστοιχης σύμβασης STCW που τις επιβάλλει με τον Κώδικα ISM για την ασφάλεια στην ναυτιλία, διαφαίνεται η σημασία τους για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την διάθεση πρόληψης μοιραίων ναυτικών ατυχημάτων που αναστέλλουν την πραγματοποίηση της αειφόρου ανάπτυξης των επόμενων ετών.

Ακολουθούν τα συμπεράσματα, συνοδευόμενα από προτάσεις για την αποτελεσματικότερη εφαρμογή της STCW, η βιβλιογραφία και επισυνάπεται σχετικό παράρτημα.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΙΜΟ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ**

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός ΙΜΟ είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός, στα πλαίσια του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών, που ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και απαριθμεί 163 κράτη –μέλη. Ο ΙΜΟ έχει ως αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ναυτικής ασφάλειας, της ασφαλούς ναυσοπλοΐας και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης.

Για την υλοποίηση των παραπάνω στρατηγικών στόχων ο ΙΜΟ υιοθετεί Διεθνείς Συμβάσεις και Κώδικες και ενθαρρύνει τα κράτη-μέλη του να τα ενσωματώσουν και να προβούν στην εφαρμογή τους, τα πιο σημαντικά από τα οποία είναι:

1. Η Διεθνής Συνθήκη για την Προστασία της Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea- SOLAS)
2. Η Διεθνής Σύμβαση για την Ρύπανση της Θάλασσας από τα Πλοία MARPOL 73/78 (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships)
3. Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (International Safety Management Code- ISM)
4. Η Διεθνής Σύμβαση για τη πιστοποίηση και τα προσόντα των Ναυτικών (STCW)

### 1.1 Η Διεθνής Συνθήκη για τη Προστασία της ζωής στη θάλασσα – SOLAS 1974

Η Σύμβαση SOLAS στις διαδοχικές της μορφές θεωρείται ως η σημαντικότερη από όλες τις διεθνείς συνθήκες σχετικά με την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914, ως απάντηση στην καταστροφή του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η τρίτη το 1948 και η τέταρτη το 1960. Η τελευταία αναθεωρημένη και ισχύουσα σήμερα σύμβαση SOLAS 74, εγκρίθηκε τη 1<sup>η</sup> Νοεμβρίου 1974 και τέθηκε σε ισχύ την 25<sup>η</sup> Μαΐου 1980 περιλαμβάνει τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής, η οποία προβλέπει ότι μια τροποποίηση θα

τεθεί σε ισχύ την ορισμένη ημερομηνία, εκτός εάν, πριν από την ημερομηνία αυτή, έχουν ληφθεί αντιρρήσεις σχετικά με την τροπολογία από συμφωνημένο αριθμό συμβαλλομένων μερών. Η σύμβαση ενημερώνεται έτσι ώστε να πληροί τα πρότυπα ασφαλείας της σύγχρονης ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Πιο αναλυτικά, ο κύριος στόχος της σύμβασης SOLAS είναι να καθοριστούν τα ελάχιστα πρότυπα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, συμβατά με την ασφάλειά τους. Τα κράτη σημαίας είναι υπεύθυνα για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους με τις απαιτήσεις τους και ορισμένα πιστοποιητικά προβλέπονται στη σύμβαση ως απόδειξη ότι αυτό έχει γίνει. Οι διατάξεις ελέγχου επιτρέπουν επίσης στα συμβαλλόμενα κράτη να επιθεωρούν τα πλοία των άλλων συμβαλλομένων κρατών εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι να πιστεύουν ότι το πλοίο και ο εξοπλισμός του δεν συμμορφώνονται ουσιαστικά με τις απαιτήσεις της σύμβασης - αυτή η διαδικασία είναι γνωστή ως έλεγχος από το κράτος του λιμένα. Η ισχύουσα σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει άρθρα που καθορίζουν γενικές υποχρεώσεις, διαδικασία τροποποίησης κ.ο.κ., ακολουθούμενη από ένα παράρτημα, που έχει ως αντικείμενο τα παρακάτω θέματα:

1. Κατασκευές -και σταθερότητα, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις
2. Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και πυρκαγιά
3. Ραδιοεπικοινωνίες
4. Ασφάλεια πλοήγησης
5. Μεταφορά φορτίων και επικίνδυνων εμπορευμάτων
6. Πυρηγικά πλοία
7. Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων
8. Μέτρα ασφαλείας για ταχύπλοα σκάφη
9. Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου
10. Μέτρα ασφαλείας για πλοία που λειτουργούν σε πολικά ύδατα

## 1.2 Η Διεθνής Σύμβαση για τη Ρύπανση της Θάλασσας από τα πλοία – MARPOL 73 / 78

Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από τα Πλοία (MARPOL) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία από επιχειρησιακά ή τυχαία αίτια.

Η σύμβαση MARPOL εγκρίθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 στη Διεθνή Συνδιάσκεψη για τη Θαλάσσια Ρύπανση που πραγματοποιήθηκε στο Λονδίνο, με τη συμμετοχή 77 κρατών-μελών και 7 κρατών-παρατηρητών,. Το πρωτόκολλο του 1978 υιοθετήθηκε ως απάντηση σε μια σειρά από ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων το 1976-1977. Δεδομένου ότι η σύμβαση MARPOL του 1973 δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ, το πρωτόκολλο MARPOL του 1978 απορρόφησε τη μητρική σύμβαση. Το συνδυασμένο μέσο τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Το 1997 εγκρίθηκε ένα πρωτόκολλο για την τροποποίηση της σύμβασης και προστέθηκε ένα νέο παράρτημα VI το οποίο τέθηκε σε ισχύ στις 19 Μαΐου 2005. Η MARPOL ενημερώθηκε με τροποποιήσεις κατά τη διάρκεια των ετών.

Η MARPOL δεν έχει γεωγραφικούς περιορισμούς και εφαρμόζεται σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Δεν αναφέρεται σε θαλάσσιες περιοχές, αλλά σε πλοία. Εφαρμόζεται και σε εσωτερικά ύδατα σε παράκτιες περιοχές όπως κόλπο, λιμένες κλπ.

Η σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς που αποβλέπουν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία - τόσο ακούσια ρύπανση όσο και ρύπανση από συνήθεις δραστηριότητες - και περιλαμβάνει σήμερα έξι τεχνικά παραρτήματα:

1. Κανονισμοί για την πρόληψη της ρύπανσης από το πετρέλαιο
2. Κανονισμοί για τον έλεγχο της ρύπανσης από επικίνδυνες υγρές ουσίες χύμα
3. Πρόληψη της ρύπανσης από επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται από τη θάλασσα σε συσκευασίες, εμπορευματοκιβώτια, φορητές δεξαμενές ή βυτιοφόρα οχήματα
4. Πρόληψη της ρύπανσης από τα λύματα από τα πλοία
5. Πρόληψη της ρύπανσης από απορρίμματα από πλοία
6. Πρόληψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης από τα πλοία

### 1.3 Ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης – ISM

Τον Μάιο του 1994 κατά τη συνδιάσκεψη του IMO, στα πλαίσια της σύμβασης SOLAS, μετά από τα ατυχήματα των επιβατηγών Estonia (1994) και Herald Of Free Enterprise (1987), δημιουργήθηκε ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης ISM, ο οποίος επέφερε τεράστιες αλλαγές στην οργάνωση και την διαχείριση ενός πλοίου. Αυτές είναι:

1. Πολιτική ασφαλείας και προστασίας του περιβάλλοντος
2. Γραπτές διαδικασίες για τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων και προστασίας του περιβάλλοντος.
3. Διαδικασίες προετοιμασίας και αντίδρασης σε καταστάσεις ανάγκης.
4. Διαδικασίες για την αναφορά των ατυχημάτων και μη συμμορφώσεως.
5. Διαδικασίες για εσωτερικό έλεγχο.
6. Χωριστά επίπεδα εξουσίας και δίαυλους επικοινωνίας μεταξύ του προσωπικού της εταιρίας στη στεριά και του πληρώματος του πλοίου.

Η εφαρμογή του Κώδικα ISM είναι υποχρεωτική για όλα τα πλοία που υπόκεινται στους κανονισμούς του IMO. Η προθεσμία συμμόρφωσης των πλοίων με αυτόν ήταν διαφορετική για κάθε τύπο πλοίου. Πιο συγκεκριμένα για όλα τα δεξαμενόπλοια άνω των 500 κόνων μικής χωρητικότητας, επιβατηγά, φορτηγά, LNG Και LPG μέχρι τον Ιούλιο του 1998 ενώ για τα υπόλοιπα φορτηγά πλοία η προθεσμία έληγε τον Ιούνιο του 2002.

Ο Κώδικας, εφόσον θέτει στόχους, απαιτεί τη δημιουργία συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας (SMS) από την Εταιρεία, η οποία πρέπει να θεσπίσει και να εφαρμόσει μια πολιτική για την επίτευξη αυτών των στόχων. Αυτό περιλαμβάνει την παροχή των απαραίτητων πόρων και την υποστήριξη στη ξηρά. Οι διαδικασίες που απαιτούνται από τον κώδικα πρέπει να τεκμηριώνονται και να καταρτίζονται σε ένα εγχειρίδιο διαχείρισης της ασφάλειας, αντίγραφο του οποίου πρέπει να διατηρείται επί του σκάφους. Η πιστοποίηση εφαρμογής του Κώδικα ISM αποτελεί ένα πλεονέκτημα για μια εταιρία. Η διαδικασία ελέγχου και πιστοποίησης είναι αρμοδιότητα του νηογνώμονα και πρέπει να γίνεται και αυτή σύμφωνα με τα πρότυπα του ISM. Ο Κώδικας ISM οφείλει να προσαρμόζεται στα δεδομένα που υπάρχουν σε οικονομικό και



τεχνολογικό επίπεδο ώστε να συνεχίσει να διατηρεί τη σημασία και το κύρος που τον διέπει μέχρι και σήμερα.

#### 1.4 Η Διεθνής Σύμβαση για τη Πιστοποίηση και τα Προσόντα των Ναυτικών–STCW

Είναι ευρέως γνωστό ότι σχεδόν το 80% των ατυχημάτων μεταφορών οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος. Είναι το ανθρώπινο στοιχείο επί του πλοίου που μπορεί, είτε να παρέχει τις δεξιότητες που μπορεί να αποτρέψει μια καταστροφή, ή την αδυναμία ή απλά έλλειψη αρμοδιότητας που μπορεί να προκαλέσει μια καταστροφή. Και, ενώ η ικανότητα, η πολυπλοκότητα και η τεράστια δύναμη της τεχνολογίας φαίνεται να επιταχύνεται εκθετικά, το ανθρώπινο στοιχείο παραμένει ένα βασικό συστατικό με όλες του τις δυνάμεις και όλες τις αδυναμίες του. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έχει στραφεί σε μια προσέγγιση, η οποία επιδιώκει παραδοσιακά τεχνικές λύσεις σε προβλήματα που σχετίζονται με την ασφάλεια εστιάζοντας στο ρόλο του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.<sup>1</sup>

Η Σύμβαση STCW είναι μία από τις πολλές βασικές πρωτοβουλίες που στηρίζουν αυτή τη νέα φιλοσοφία του IMO. Η STCW είναι ο μοναδικός ναυτιλιακός κώδικας που ξεκίνησε από τις ανάγκες των ναυτιλιακών εταιρειών. Επιδιώκει να δημιουργήσει ένα πρότυπο αναφοράς για την κατάρτιση και εκπαίδευση των ναυτικών σε όλο τον κόσμο, δίνοντας έμφαση στον ποιοτικό έλεγχο και την κατάρτιση βάσει ικανοτήτων, καθιερώνει μια δομή που μπορεί να εξασφαλίσει όχι μόνο ότι τα πρότυπα τηρούνται, αλλά ότι φαίνεται να πληρούνται. (Απόσπασμα από την ιστοσελίδα του IMO).<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> <http://www.stcw.org/training.html>

<sup>2</sup> <http://www.stcw.org/training.html>

# ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: Η ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ STCW

## 2.1 Εισαγωγή

Η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων έχει άμεσο αντίκτυπο στην ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα καθώς και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Για να λειτουργήσει ομαλά λοιπόν το πλοίο, βασίζεται στην ικανότητα των ναυτικών.

Το κλειδί για τη διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος και τη διατήρηση των καθαρών ωκεανών μας έγκειται σε όλους τους ναυτικούς σε όλο τον κόσμο, τηρώντας υψηλά πρότυπα ικανότητας και επαγγελματισμό στα καθήκοντα που επιτελούν.

Ο ανθρώπινος παράγοντας ωστόσο, δεν αποτελείται μόνο από το πλήρωμα πάνω στο πλοίο, αλλά και από τους υπαλλήλους μίας ναυτικής εταιρείας, το ναυπηγείο που χτίζεται το πλοίο, τους νομοθέτες κ.ο.κ. Η αρμονική συνεργασία τους βάσει μίας κοινής κουλτούρα θα φέρει το καλύτερο αποτέλεσμα.

Ο IMO κατανοώντας την ανάγκη αυτών των προτύπων, με σκοπό την ανάπτυξη μιας κουλτούρας για την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, η οποία θα είναι ευρέως αποδεκτή, προχώρησε στη κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης για τη πιστοποίηση και τα προσόντα των Ναυτικών STCW ώστε να καθορίζει τα πρότυπα αυτά και να διέπει την απονομή πιστοποιητικών και ρυθμίσεων ελέγχου τήρησης φυλακών.

Η Σύμβαση του IMO για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW) είναι ένα ολοκληρωμένο σύνολο διεθνών κανονισμών που σκοπό έχει να εξασφαλίσει την διατήρηση των υψηλότερων προτύπων ικανότητας των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο.

Οι διατάξεις της ισχύουν όχι μόνο για τους ναυτικούς, αλλά και για τους πλοιοκτήτες, τα εκπαιδευτικά ιδρύματα και τις εθνικές ναυτιλιακές διοικήσεις. Τα παραπάνω ενδιαφερόμενα μέλη έχουν ουσιαστικά έναν κοινό στόχο, την ομαλή λειτουργία του πλοίου και κατ'επέκταση τη διατήρηση ενός ασφαλούς θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Ένα άρτια εκπαιδευμένο και πιστοποιημένο πλήρωμα σε σχέση με ένα ανειδίκευτο πλήρωμα είναι φανερό πώς θα οδηγήσει στην ορθότερη και ομαλότερη λειτουργία του πλοίου και θα ελαχιστοποιήσει την εμφάνιση των ναυτικών ατυχημάτων, που οφείλονται σε ανθρώπινο λάθος που μπορεί να καταλήξει για παράδειγμα σε μία βλάβη συσκευών και εξαρτημάτων.

Αν μπορεί να διατυπωθεί διαφορετικά, ένα απλό συμβάν μπορεί να εξελιχθεί σε σοβαρό ατύχημα λόγω του ανθρώπινου παράγοντα. Συνεπώς, υπάρχει σοβαρό οικονομικό κίνητρο για να εκτιμηθούν οι κίνδυνοι που προέρχονται από το ανθρώπινο λάθος και να ληφθούν μέτρα για να περιοριστούν οι κίνδυνοι.

Είναι απαραίτητο να σημειωθεί ότι το ναυτικό επάγγελμα διαφοροποιείται από τα υπόλοιπα και οι συνθήκες εργασίας είναι ιδιαίζουσας μορφής εφόσον επηρεάζονται από τις αντίξοες καιρικές συνθήκες, τη μεταβολή κλιματολογικών συνθηκών, την ασφάλεια του μεταφερόμενου φορτίου καθώς και τη ψυχολογική κατάσταση του ναυτικού, ο οποίος είναι υποχρεωμένος σε παραμονή πάνω στο πλοίο και να υποβάλλεται σε διαπροσωπικές σχέσεις άλλοτε ευχάριστες κι άλλοτε δυσάρεστες. Επιπρόσθετα, πέρα από τις παραπάνω διαφορές που αφορούν στις συνθήκες πρόκλησης, ανομοιότητες προκύπτουν και στα μέτρα πρόληψης αλλά και στις συνέπειες του ατυχήματος., μιας και στο τομέα της ναυτιλίας ένα ανθρώπινο λάθος μπορεί να έχει ευρέως επιδραστικές συνέπειες.

Κατά τα τέλη του 1980, ήταν σαφές ότι η STCW-78 δεν κατάφερε την επίτευξη του στόχου της αύξησης των επαγγελματικών προτύπων σε όλο τον κόσμο, έτσι τα μέλη του IMO αποφάσισαν να την τροποποιήσουν. Αυτό έγινε στις αρχές του 1990, και η τροποποιημένη σύμβαση ονομαζόταν τότε STCW-95. Οι τροποποιήσεις της Μανίλας του 2010 είχε ως στόχο να συμπεριλάβει όλες τις αλλαγές που συμφωνήθηκαν από το 1995, την αντιμετώπιση της νέας τεχνολογίας, τις ασυνέπειες, τις ερμηνείες και τις παρωχημένες διατάξεις. Υπήρξε ιδιαίτερη έμφαση στη βελτίωση των διατάξεων στο κεφάλαιο 1 για τον έλεγχο και την επικοινωνία των πιστοποίησης και την αντιμετώπιση των ειδικών απαιτήσεων των υπεράκτιων και των θαλάσσιων μεταφορών μικρών αποστάσεων.

Υπήρχε επίσης μια γενική δέσμευση εναρμόνισης με την τροποποιημένη Σύμβαση STCW, όπου ήταν εφικτό, με τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (MLC) 2006. Αν και η σύμβαση STCW-78 επικεντρώθηκε σχεδόν αποκλειστικά στη γνώση, η έμφαση της

σύμβασης STCW-95 έχει μετατοπιστεί σε πρακτικές δεξιότητες και ικανότητες που υποστηρίζονταν από θεωρητικές γνώσεις.

Οι τροποποιήσεις του 2010 συνέχισαν να δίνουν έμφαση στην αρμοδιότητα και όχι στη θαλάσσια υπηρεσία ή την περίοδο της εκπαίδευσης. Το πρότυπο που θέτει η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε ναυτικούς όλων των βαθμών που υπηρετούν σε ποντοπόρα εμπορικά πλοία που είναι νηολογημένα υπό τις σημαίες των χωρών που είναι μέλη της σύμβασης. Ο όρος «ποντοπόρα πλοία» περιλαμβάνει όλα τα εμπορικά πλοία που εκτελούν εσωτερικές ή διεθνείς πορείες.

## 2.2 Η Σύμβαση STCW 1978

Η STCW εγκρίθηκε το 1978 στη διάσκεψη του IMO στο Λονδίνο και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Προσανατολισμένη σχεδόν ολοκληρωτικά στη θεωρητική γνώση που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί, επιχείρησε να εισάγει τις απαραίτητες προδιαγραφές για την εκπαίδευση, την έκδοση των συναφών πιστοποιητικών, την τήρηση φυλακών και την ασφάλεια του πληρώματος και να προσδιορίσει και να αξιολογήσει τα προσόντα των αξιωματικών, για την εξασφάλιση της ασφαλούς και αποτελεσματικής λειτουργίας εν πλω, που οι χώρες είναι υποχρεωμένες να πληρούν ή να υπερβαίνουν.. *«Ασχολείται με ζητήματα προσδιορισμού και επιβεβαίωσης των προσόντων των αξιωματικών, έχοντας ως απώτερο στόχο, τον περιορισμό της εκτεταμένης πλαστογραφίας ναυτικών διπλωμάτων, που εκείνη την εποχή ήταν σε άνθιση»<sup>3</sup>*

Απώτερος σκοπός της ήταν ο περιορισμός της μεγάλης απάτης διπλωμάτων που είχε εξαπλωθεί ιδίως στις χώρες της Άπω Ανατολής. Επίσης, στοχεύει στην αποδοχή και εφαρμογή των πιστοποιητικών από το σύνολο των PortStateControls.

Γενικά η STCW '78 επικεντρώνεται στον ανθρώπινο παράγοντα περιλαμβάνοντας 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις συμπεριλαμβάνονται σε ειδικό παράρτημα. Τα επιμέρους κομμάτια της σχετίζονται με τις γενικές διατάξεις που αφορούν τις διαδικασίες ελέγχου, με

---

3 Κορρές Άλκης, Θανάπουλος Ιωάννης, *Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ανάπτυξης*, Interbooks, Αθήνα 2005.

εκείνες που γίνεται λόγος για θέματα πλοιάρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε συγκεκριμένες απαιτήσεις για τα δεξαμενόπλοια καθώς και στις συγκεκριμένες ικανότητες που είναι απαραίτητες όταν κάποιος βρίσκεται σε σκάφος διασώσεως.

### 2.3 Η Αναθεωρημένη Σύμβαση STCW 1995

Ο IMO προέβη σε μια συνολική αναθεώρηση του STCW την 7η Ιουλίου 1995 ώστε να ανταποκριθεί στην αναγνωρισμένη ανάγκη να επικαιροποιηθεί η σύμβαση και να απαντηθεί στους επικριτές που επεσήμαναν τις πολλές ασαφείς φράσεις, με αποτέλεσμα να γίνονται διαφορετικές ερμηνείες περιέχει τις τεχνικές λεπτομέρειες που σχετίζονται με τις διατάξεις της σύμβασης. Οι τροποποιήσεις τέθηκαν σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997. Τα συμβαλλόμενα μέρη της Σύμβασης STCW'95 πρέπει να συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW'95 από την 1η Φεβρουαρίου 2002.

Η έμφαση της STCW-95 έχει μετατοπιστεί σε πρακτικές δεξιότητες και ικανότητες βασισμένες στη θεωρητική γνώση. Γενικά ο στόχος της τροποποιημένης STCW 1995 είναι να εδραιώσει την εκπαίδευση, την επιβεβαίωση και την εκτίμηση των γνώσεων (δηλ. της δεξιάτητας, της αντίληψης και της πλέον αποδεδειγμένης ικανότητας) των ναυτικών. Η σύμβαση STCW- 95, περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- Βασικές συμφωνίες που έχουν συναφθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης.
- Βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών όπως συμφωνήθηκε το 1995.
- Μέρος Α: Υποχρεωτικά πρότυπα που αφορούν τις διατάξεις που βρίσκονται στο παράρτημα της σύμβασης λεπτομερώς, κατά κύριο λόγο σε μορφή πινάκων.
- Μέρος Β: Συνιστώμενη καθοδήγηση σχετικά με τις διατάξεις της σύμβασης STCW και παράρτημα.

Ένα χαρακτηριστικό της αναθεώρησης ήταν η διαίρεση του τεχνικού παραρτήματος σε κανονισμούς, χωρισμένους σε κεφάλαια όπως πριν, και ενός νέου κώδικα STCW, στον οποίο

μεταφέρθηκαν πολλοί τεχνικοί κανονισμοί. Ο Κώδικας έχει ως αντικείμενο ζητήματα ποιοτικού προβιβασμού της ναυτικής κατάρτισης, τα προσόντα και τις προϋποθέσεις του διδακτικού προσωπικού και διάφορες άλλες οδηγίες σχετικές με την παροχή και την αναγνώριση της εκπαίδευσης. Το Μέρος Α του Κώδικα είναι υποχρεωτικό ενώ συνιστάται το Μέρος Β. Η αρίθμηση των κανονισμών στο παράρτημα της Σύμβασης είναι παρόμοια με την αρίθμηση που χρησιμοποιείται στον κώδικα. Ο ΙΜΟ εξέδωσε το STCW'95, έκδοση η οποία περιέχει το κείμενο της σύμβασης, το Παράρτημα αλλά και τον Κώδικα.

Μια άλλη σημαντική αλλαγή ήταν η απαίτηση για τα συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στον ΙΜΟ σχετικά με τα διοικητικά μέτρα που ελήφθησαν για να εξασφαλιστεί η συμμόρφωση με τη σύμβαση. Πρόκειται για την πρώτη φορά που ο ΙΜΟ είχε κληθεί να ενεργήσει σε σχέση με τη συμμόρφωση και την εφαρμογή - γενικά, η εφαρμογή εφαρμόζεται στα κράτη σημαίας, ενώ ο έλεγχος του κράτους του λιμένα διασφαλίζει επίσης τη συμμόρφωση. Σύμφωνα με το κεφάλαιο Ι του κανονισμού Ι / 7 της αναθεωρημένης σύμβασης, τα συμβαλλόμενα μέρη υποχρεούνται να παρέχουν λεπτομερείς πληροφορίες στον ΙΜΟ σχετικά με τα διοικητικά μέτρα που λαμβάνονται για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης με τη σύμβαση, τα μαθήματα εκπαίδευσης και κατάρτισης, τις διαδικασίες πιστοποίησης και άλλους παράγοντες σχετικούς με την υλοποίηση. Αναθεωρούνται από επιτροπές αρμόδιων προσώπων, που ορίζονται από συμβαλλόμενα μέρη της σύμβασης STCW, οι οποίοι αναφέρουν τα συμπεράσματά τους στον Γενικό Γραμματέα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, ο οποίος με τη σειρά του υποβάλλει έκθεση στην Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας σχετικά με τα συμβαλλόμενα μέρη που συμμορφώνονται πλήρως. Στη συνέχεια, η MSC καταρτίζει κατάλογο με "επιβεβαιωμένα συμβαλλόμενα μέρη" σύμφωνα με τη σύμβαση STCW.

Οι απαιτήσεις απευθύνονται σε ναυτικούς επί του σκάφους στα ποντοπόρα πλοία (ανεξαρτήτως μεγέθους του πλοίου) και έχουν δικαίωμα να φέρουν τη σημαία ενός μέλους της Σύμβασης STCW, εκτός από πολεμικά πλοία, αλιευτικά σκάφη, σκάφη αναψυχής τα οποία δεν εμπορεύονται και τέλος τα ξύλινα πλοία πρωτόγονης ναυπήγησης.

Η Σύμβαση προβλέπει ότι οι αξιωματικοί είναι αναγκαίο να έχουν γνώσεις σχετικές με τις σοβαρές επιπτώσεις της ρύπανσης των θαλασσών, που είναι αποτέλεσμα των λειτουργικών απορρίψεων που γίνονται από τα πλοία, όπως επίσης κι αυτής που είναι αποτέλεσμα

ατυχημάτων και έπειτα να παίρνουν τα κατάλληλα μέτρα πρόληψης ανάλογα με τους παγκόσμιους και λιμενικούς κανονισμούς.

Ακόμη, καθορίζονται διαδικασίες που πρέπει να γνωστοποιούνται για να γίνει η ανίχνευση των πιστοποιήσεων ικανότητας όλων των εθνικοτήτων των πληρωμάτων των εργαζομένων. Ταυτόχρονα για τη παροχή των σχετικών πιστοποιητικών θα αξιολογούνται οι ηλικίες των υποψήφιων, η ψυχική και σωματική τους υγεία καθώς και η απαιτούμενη σχετική προυπηρεσία.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να εγγυώνται ότι οι ναυτικοί έχουν υποβληθεί στις κατάλληλες διεργασίες εξάσκησης με τα ζητήματα ασφάλειας, τα ζητήματα διοίκησης εντός του πλοίου και τη χρονική διάρκεια των διακοπών από την εργατική απασχόληση για λόγους ανάπαυσης και πρέπει να ενισχύσουν την πεποίθηση του συνόλου των αξιωματικών ώστε να εμπλέκονται ενεργά στην κατάρτιση των καινούριων πληρωμάτων όπως επίσης και να αξιολογούν/επανεξετάζουν με συχνότητα την εξέλιξη του καινούριου προσωπικού στην κατάκτηση νέων γνώσεων και ικανοτήτων κατά τη διάρκεια της παροχής υπηρεσιών του.

Η συμμόρφωση στα συγκεκριμένα καθήκοντα εξαρτάται από την πολιτική των εκάστοτε εξουσιαζόντων. Η Σύμβαση θέτει ως όρο από την εξουσιάζουσα αρχή των κρατών της σημαίας καθώς και των παρακτίων κρατών να ορίσουν ποινές στις ναυτιλιακές εταιρείες που εσκεμμένα δεν υπακούουν στις καινούριες απαιτήσεις. Οι χώρες που βρίσκονται κοντά σε ακτές κατέχουν επίσημα την δυνατότητα επίβλεψης των ξένων πλοίων από τον Φεβρουάριο του 1997. Κατά την σύμβαση STCW 1995, ο έλεγχος των Port State Controls για συμμόρφωση στα πρότυπα ενισχύεται και δύο είναι οι βασικοί λόγοι, που αποτελούν ρίσκο σχετικά με την αφάθεια στο πλοίο, και απαιτούν τη κράτηση του πλοίου σε κάποιο λιμάνι:

1. Η αδυναμία αποκατάστασης τυχόν ζητημάτων: εάν η ανεπάρκεια που διαπιστώθηκε, δεν ελεγχθεί και δεν διορθωθεί και αυτό δημιουργεί κινδύνους είτε για την ζωή των φυσικών προσώπων που εμπλέκονται είτε για το περιβάλλον, δεν επιτρέπεται να φύγει το καράβι από το λιμάνι μέχρι την στιγμή που θα διορθωθούν αυτές οι αδυναμίες όπως η ανεπάρκεια των χρήσιμων πιστοποιητικών από τους ναυτικούς ή η ανικανότητα υποβολής στην Αρχή Ελέγχου των αποδεικτικών δεδομένων
2. Η μη ορθή επάνδρωση και παραμονή φυλάκων γέφυρας: η μη ύπαρξη διακανονισμού τήρησης μηχανοστασίου ή φυλακής γέφυρας κατά τις απαιτήσεις που υπαγορεύονται από

την Αρχή για το καράβι ή η έλλειψη παρουσίας κατά τη φυλακή ατόμου, το οποίο κατέχει ειδικευση στον χειρισμό του εξοπλισμού που είναι ουσιαστική για μια ασφαλή πλεύση, για την ασφάλεια στις ραδιοεπικοινωνίες ή την πρόληψη και καταπολέμηση ενδεχόμενης θαλάσσιας ρύπανσης καθώς και την ανικανότητα τηρήσης των φυλάκων στο πλοίο από όσους έχουν ξεκουραστεί όσο απαιτείται και έχουν την δυνατότητα να εκτελέσουν ορθά τις σχετικές υπηρεσίες και τα καθήκοντα.

Το βασικό αίτημα της τροποποιημένης σύμβασης STCW 1995 είναι η εγγυημένη διαπίστωση των κατάλληλων δυνατοτήτων των ναυτικών μέσω πιστοποίησης, η καθοδηγούμενη εκπαίδευση κατά την διάρκεια του ταξιδιού του πλοίου στην θάλασσα καθώς και η επιτακτική ανάγκη για γνώση της αγγλικής γλώσσας από το σύνολο των ναυτικών.

Οι τροποποιήσεις στην σύμβαση το 1995 όρισαν πιο αυστηρά κριτήρια, παρόλο που τα πιστοποιητικά που έχουν γνωστοποιηθεί από την προηγούμενη STCW 1978 τελούν εν ισχύως το έτος 2002, όχι όμως και η υποχρεωτική ναυτική κατάρτιση η οποία θεσπίστηκε από το έτος 1998 σύμφωνα με τις προδιαγραφές που ορίζει η «νέα» Σύμβαση. Έχει γνωστοποιηθεί επίσης πως η υλοποίηση και η λειτουργία των κύριων κανονισμών της STCW 1995 εξαρτάται μόνο από το κράτος που είναι δική του η σημαία, γι' αυτό το λόγο λοιπόν ο IMO διατύπωσε το αίτημα που ζητούσε από τα κράτη-μέλη της καινούριας ουσιαστικά Σύμβασης να αποδίδουν τεχνική υποστήριξη σε άλλα κράτη, όταν αυτό βέβαια θεωρείται απαραίτητο. Είναι κατατοπιστικό το γεγονός πως η σύμβαση STCW 1978 δεν ήταν τελικά τόσο αναγκαία όσο προέβλεπε η ίδια , και ότι η «νέα» STCW 1995 ήρθε με σκοπό να μεταβάλλει τα όσα ίσχυαν έως τότε

## 2.4 Η Τροποποιημένη Σύμβαση STCW 2010

Κατά τη διάρκεια του STW 37 (Ιανουάριος 2006)<sup>4</sup> που διεξήχθη στο Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, θεωρήθηκε ότι η Σύμβαση πρέπει να τροποποιηθεί ώστε να περιλαμβάνει:

- Προδιαγραφές εκπαίδευσης στον τομέα της ασφάλειας

---

<sup>4</sup> <http://www.sjofartsverket.se/pages/5939/37-WP1.pdf>



- Πρότυπα ικανότητας για κατώτερα πληρώματα
- Πρότυπα ικανότητας για δεξαμενόπλοια και LNGs
- Εντοπισμό εκπαίδευσης που χρήζει ανανέωσης (επανεκπαίδευσης) και επίδειξη της ικανότητας κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας
- Ανασκόπηση εναλλακτικής πιστοποίησης και
- Κριτήρια για την ασφαλή επάνδρωση και τις περιόδους ανάπαυσης.

Σημαντικές αναθεωρήσεις στη σύμβαση STCW<sup>5</sup> και στον αντίστοιχο κώδικα εγκρίθηκαν σε διπλωματική διάσκεψη στη Μανίλα, στις Φιλιππίνες το 2010, οι οποίες συνέχισαν να δίνουν έμφαση στην ικανότητα και όχι στη θαλάσσια υπηρεσία ή την περίοδο εκπαίδευσης.

Οι τροποποιήσεις STCW τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 με τη διαδικασία σιωπηρής αποδοχής και αποσκοπούν στην επικαιροποίηση της Σύμβασης και του Κώδικα με τις εξελίξεις από την αρχική τους υιοθέτηση και την αντιμετώπιση των ζητημάτων που αναμένεται να προκύψουν στο εγγύς μέλλον . Μέχρι και τον Ιανουάριο του 2017, οι νέες απαιτήσεις αυτές θα έπρεπε να εισαχθούν από την ναυτιλιακή διοίκηση με ένα μεταβατικό χρονοδιάγραμμα.

Τα πρότυπα που καθορίζονται από τη σύμβαση εφαρμόζονται σε ναυτικούς όλων των τάξεων που υπηρετούν σε εμπορικά πλοία που είναι νηολογημένα υπό σημαία χώρας συμβαλλομένης στη σύμβαση.

Οι τροποποιήσεις του Μανίλα του 2010 προορίζονταν να εξασφαλίσουν ότι τα πρότυπα STCW παραμένουν συναφή, έτσι ώστε οι ναυτικοί να συνεχίσουν να αναπτύσσουν και να διατηρήσουν τις επαγγελματικές τους δεξιότητες, να περιλαμβάνουν όλες τις αλλαγές που συμφωνήθηκαν να γίνουν από το 1995, να λάβουν υπόψιν τις νέες τεχνολογίες και τις τεχνικές εξελίξεις που επιβάλλουν νέες αρμοδιότητες πάνω στο πλοίο ,να συμμορφώσουν τις ναυτιλιακές εταιρίες και τα πληρώματα με τους κανόνες ωρών ανάπαυσης των ναυτικών, να τονίσουν ασυνέπειες και να δίνουν ερμηνείες.

---

<sup>5</sup> [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

Ιδιαίτερη έμφαση δόθηκε στη βελτίωση των διατάξεων ελέγχου και επικοινωνίας της πιστοποίησης στο κεφάλαιο 1 και στην αντιμετώπιση των ειδικών απαιτήσεων των υπεράκτιων και των ακτοπλοϊκών μεταφορών.

Υπήρξε επίσης μια γενική δέσμευση για εναρμόνιση της τροποποιημένης σύμβασης STCW 2010, όπου είναι πρακτικό, με τις διατάξεις της MLC 2006-ILO.<sup>6</sup>

Μεταξύ των τροπολογιών που εγκρίθηκαν, υπάρχουν ορισμένες σημαντικές αλλαγές σε κάθε κεφάλαιο της Σύμβασης και του Κώδικα, μεταξύ των οποίων:

- Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη δόλιων πρακτικών που σχετίζονται με τα πιστοποιητικά ικανότητας και ενίσχυση της διαδικασίας αξιολόγησης (παρακολούθηση της συμμόρφωσης των μερών με τη Σύμβαση).
- Νέες απαιτήσεις πιστοποίησης για τους ικανούς ναυτικούς.
- Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης, οι οποίες περιλαμβάνουν ελάχιστες ώρες ανάπαυσης σε τρεις περιόδους και όχι πια δύο, και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη της κατάχρησης ναρκωτικών και αλκοόλ, καθώς και ενημερωμένα πρότυπα σχετικά με τα πρότυπα ιατρικής ικανότητας των ναυτικών.
- Νέες απαιτήσεις σχετικά με την κατάρτιση στη σύγχρονη τεχνολογία, όπως οι ηλεκτρονικοί χάρτες και τα συστήματα πληροφοριών (ECDIS).
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και την κατάρτιση για την ευαισθητοποίηση του θαλάσσιου περιβάλλοντος στην ηγεσία και την ομαδική εργασία και συμμόρφωση με τη σύμβαση MARPOL: οι τροποποιήσεις περιλαμβάνουν την προσθήκη ζητημάτων ευαισθητοποίησης για το θαλάσσιο περιβάλλον στο μάθημα για την ατομική ασφάλεια και τις κοινωνικές ευθύνες που διενεργείται στο πλαίσιο της βασικής εκπαίδευσης για την ασφάλεια (Basic Safety Training).
- Νέες απαιτήσεις κατάρτισης και πιστοποίησης για ηλεκτροτεχνικούς αξιωματικούς.

---

<sup>6</sup>

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@normes/documents/normativeinstrument/wcms\\_090250.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf)

- Επικαιροποίηση των απαιτήσεων επάρκειας για το προσωπικό που εξυπηρετεί όλα τα είδη δεξαμενόπλοιων, συμπεριλαμβανομένων των νέων απαιτήσεων για το προσωπικό που εξυπηρετεί δεξαμενόπλοια υγροποιημένου αερίου.
- Νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, καθώς και διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για να αντιμετωπίσουν εάν το σκάφος τους επιτεθεί από πειρατές.
- Εισαγωγή σύγχρονης μεθοδολογίας κατάρτισης, συμπεριλαμβανομένης της εξ αποστάσεως εκπαίδευσης και της διαδικτυακής μάθησης.
- Νέες οδηγίες κατάρτισης για το προσωπικό που εξυπηρετεί τα πλοία που λειτουργούν στα πολικά ύδατα
- Νέες οδηγίες κατάρτισης για προσωπικό που χειρίζεται συστήματα δυναμικής τοποθέτησης.
- Νέες οδηγίες κατάρτισης για προσωπικό που εξυπηρετεί πλοία που λειτουργούν σε πολικά ύδατα.

Ακολουθεί μία ενδεικτική ανάλυση των παραπάνω τροποποιήσεων:

Εκπαίδευση για την ανανέωση της ασφάλειας: Ένα από τα βασικά στοιχεία των τροποποιήσεων του STCW 2010 φαίνεται να είναι η απομάκρυνση των κενών όσον αφορά την επανεκπαίδευση. Ο Κώδικας STCW, ο οποίος ήταν ασαφής σε αυτόν τον τομέα και σε πολλές χώρες, επέλεξε να ερμηνεύσει τις απαιτήσεις "εντός πέντε ετών" χαλαρά. Έχει αποφασισθεί ότι ορισμένα μαθήματα που μπορεί να επηρεάσουν την ασφάλεια και την επιβίωση του πληρώματος και των επιβατών σε έκτακτη ανάγκη δικαιολογούν την περιοδική επανεκπαίδευση. Τα μαθήματα ασφάλειας απαιτούν επανεκπαίδευση κάθε πέντε χρόνια και τα μαθήματα μπορεί να συντομεύονται κάπως από τα αρχικά μήκη του μαθήματος. Η εκπαίδευση που θα πρέπει να ανανεωθεί με εγκεκριμένη μέθοδο είναι:

1. Ικανότητα στα σκάφη επιβίωσης και διάσωσης
2. Προηγμένη πυρόσβεση
3. Βασική εκπαίδευση ασφαλείας
4. Ταχεία σκάφη διάσωσης

## 5. Ιατρική Εκπαίδευση

Εκπαίδευση «Tankerman» στα δεξαμενόπλοια: Υπάρχουν τώρα τρεις κατηγορίες εκπαίδευσης δεξαμενόπλοια και αυτές είναι για πετρέλαιο, χημικό και υγρό αέριο. Επιπλέον, κάθε κατηγορία Tankerman θα έχει δύο επίπεδα: βασικό και προηγμένο. Η κυριότερη αλλαγή είναι ο διαχωρισμός των χημικών από το πετρέλαιο και το καθένα απαιτεί τις δικές του προϋποθέσεις για τη θαλάσσια υπηρεσία σε κάθε τύπο σκάφους και ειδική εκπαίδευση.

Το Κεφάλαιο 2 αφορά στο πλήρωμα του Καταστρώματος. Η κύρια αλλαγή είναι η προσθήκη κατώτερου πληρώματος καταστρώματος. Όσον αφορά στους αξιωματικούς καταστρώματος σε επίπεδα Operational και Management, η εκπαίδευση στους ηλεκτρονικούς χάρτες και πληροφοριακά συστήματα ECDIS είναι απαραίτητη για όλους εκείνους που βρίσκονται σε πλοία εξοπλισμένα με ηλεκτρονικούς χάρτες ECDIS. Η εκπαίδευση ECDIS αντιμετωπίζεται όπως και οι εκπαιδεύσεις ARPA και GMDSS, των οποίων η έλλειψη αποτελεί περιορισμό κατά την STCW για να εργαστεί ο αξιωματικός στη γέφυρα.

Νέα απαίτηση για εκπαίδευση και πιστοποίηση των αξιωματικών γέφυρας σε λειτουργικό και διαχειριστικό επίπεδο (operational and management level) αφορά σε:

- διαχείριση των πόρων της γέφυρας (Bridge resource management)
- ηλεκτρονικοί χάρτες ECDIS
- ηγεσία και ομαδική εργασία – δεξιότητες διαχείρισης (Leadership and Teamwork – Managerial skills)
- διεθνή αεροναυτική και θαλάσσια έρευνα και διάσωση (IAMSAR)
- περιβαλλοντική συνείδηση (Environmental Awareness)

Το Κεφάλαιο 3 αφορά στο πλήρωμα του Μηχανοστασίου. Η κύρια αλλαγή είναι η προσθήκη κατώτερου πληρώματος μηχανοστασίου. Αυτό είναι ξεχωριστό από τον “Rating forming part of an engineering watch”. Πολλές χώρες είχαν μόνο το τελευταίο και αυτή η νέα βαθμίδα θα απαιτήσει κατάρτιση σύμφωνα με την STCW A-III / 5.

Το τμήμα A-III / 1 αναδιαμορφώνεται και αναδιοργανώνεται. Ο εκπαιδευόμενος δεν θα χρειάζεται πλέον να έχει τους 30 μήνες εγκεκριμένης εκπαίδευσης στο μηχανοστάσιο.

Η διατύπωση είναι πλέον πιο συγχρονισμένη με το τμήμα καταστρώματος και θα χρειάζεται τρία χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας με ένα χρόνο συνδυασμένων δεξιοτήτων εργαστηρίου και έξι μηνών μηχανικού.

Νέα απαίτηση για εκπαίδευση και πιστοποίηση των αξιωματικών μηχανής,σε λειτουργικό και διαχειριστικό επίπεδο (operational and management level) αφορά σε:

- διαχείριση των πόρων του μηχανοστασίου (Engine room resource management)
- ηγεσία και ομαδική εργασία (Leadership and Teamwork)
- εγκαταστάσεις υψηλής τάσης (High Voltage installations)
- περιβαλλοντική συνείδηση (Environmental Awareness)

Εισαγωγή νέων ειδικοτήτων, που είναι οι Ηλεκτροτεχνικοί αξιωματικοί (Electrotechnical Officers ETO) και Ηλεκτροτεχνικά κατώτερα πληρώματα ( Electrotechnical Ratings ETR), και αντίστοιχων απαιτήσεων κατάρτισης και πιστοποίησης τους.

Οι τροπολογίες στο Κεφάλαιο 6 περιλαμβάνουν τρία επίπεδα εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας:

Επίπεδο 1 - Ευαισθητοποίηση σχετικά με την ασφάλεια, για όλα τα μέλη του πληρώματος (Security Awareness)

Επίπεδο 2 - Άτομο με καθήκοντα ασφαλείας (Person with Security Duties)

Επίπεδο 3 - Αξιωματικός ασφαλείας πλοίου - Κώδικας ISPS (Ship Security Officer)

Η εκπαίδευση κατά της πειρατείας μπορεί να προστεθεί και σε κάθε επίπεδο. Μπορεί επίσης να πραγματοποιηθεί επί του σκάφους, σύμφωνα με την BMP4.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> Πειρατεία - Βέλτιστες πρακτικές διαχείρισης Έκδοση 4 (BMP4): Η 4η έκδοση των καλύτερων πρακτικών διαχείρισης ναυτιλίας για την προστασία από τη βασανιστήρια στη Σομαλία (BMP4) έχει πλέον κυκλοφορήσει. Όπως και με τις προηγούμενες εκδόσεις, η έκδοση 4 επικυρώνεται από όλες σχεδόν τις οργανώσεις της βιομηχανίας και από την UKMTO και την EU NAVFOR.

Η κάλυψη των ακόλουθων θεμάτων προστίθεται στην προσωπική ασφάλεια και κοινωνικές ευθύνες:

- Επικοινωνίες ( Communications)
- Έλεγχος κόπωσης (Control of Fatigue)
- Ομαρική εργασία (Teamwork)

Αυτό προκαλεί αύξηση της διάρκειας της βασικής εκπαίδευσης για την ασφάλεια (Basic Safety Training από τις συνήθεις πέντε ημέρες έως τουλάχιστον 5,5 ημέρες.

Το Κεφάλαιο 8 της STCW είναι εναρμονισμένο με την σύμβαση MLC. Όπως ο IMO επιθεωρεί την Σύμβαση STCW, έτσι και ο ILO επιθεωρεί την Σύμβαση MLC. Όταν ο ILO ενέκρινε νομοσχέδιο για τους ναυτικούς εργαζόμενους παγκοσμίως, όλες οι ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις, οι ναυτικοί και οι πλοιοκτήτες, καλωσόρισαν και αποδέχτηκαν αυτό το νέο πρότυπο εργασίας με εξέχουσα θέση στον πιο παγκοσμιοποιημένο τομέα του κόσμου.

Ο IMO είχε λάβει σημαντικά μέτρα για την οικοδόμηση προστασίας στους τομείς της ασφάλειας, της πιστοποίησης και της ρύπανσης, αλλά ο τομέας ήταν ήδη καλυμμένος από ένα ευρύ φάσμα διεθνών εργασιακών προτύπων.

Η Σύμβαση STCW-95 και STCW-10 είναι ένα βιβλίο που αποτελείται από τρία τμήματα:

**Τα άρθρα:** περιγράφουν τις νομικές ευθύνες τις οποίες ένα ενδιαφερόμενο μέρος πρέπει να τηρεί και ενδεικτικά αφορούν σε γενικές υποχρεώσεις που απορρέουν από τη σύμβαση, ορισμούς, είδη πλοίων όπου εφαρμόζεται άλλες συνθήκες και την ερμηνεία τους, πιστοποιητικά, μεταβατικές διατάξεις, έκδοση έγγραφου κατ'εξαιρέσης<sup>8</sup> ναυτικών, ελέγχους, έναρξη ισχύος, καταγγελία της σύμβασης, κλπ.

---

<sup>8</sup> Υπό την προϋπόθεση ότι δεν προκαλεί κίνδυνο για τα πρόσωπα, την ιδιοκτησία ή το περιβάλλον, το κράτος σημαίας μπορεί να εκδώσει κατ'εξαιρέση που επιτρέπει σε συγκεκριμένο ναυτικό να υπηρετεί σε συγκεκριμένο πλοίο για καθορισμένο χρονικό διάστημα που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες, σε βαθμίδα για την οποία δεν κατέχει το κατάλληλο πιστοποιητικό, υπό την προϋπόθεση ότι το πρόσωπο θα είναι επαρκώς εξειδικευμένο για να καλύψει την κενή θέση με ασφαλή τρόπο κατά τρόπο που να ικανοποιεί το κράτος σημαίας.

**Το παράρτημα (κεφάλαια 1 – 8):** παρέχει τεχνικές λεπτομέρειες σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να τηρούνται οι νομικές ευθύνες που αναφέρονται στα άρθρα. Οι κανονισμοί του παραρτήματος πρέπει να διαβάζονται σε συνδυασμό με το σχετικό τμήμα του κώδικα STCW (μέρος Α).

Κεφάλαιο 1	Γενικοί όροι: περιλαμβάνουν ορισμούς, πιστοποιητικά και θεωρήσεις, διαδικασίες ελέγχου, εθνικές διατάξεις, εκπαίδευση και αξιολόγησης και επικοινωνία της πληροφορίας.
Κεφάλαιο 2	Αξιοματικοί καταστρώματος: υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα πιστοποίησης και επάρκειας για τη ναυσιπλοΐα, τη διακίνηση του φορτίου και τη στοιβασία, τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου και τη φροντίδα των ατόμων επί του πλοίου.
Κεφάλαιο 3	Αξιοματικοί μηχανοστασίου: υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα πιστοποίησης και επάρκειας για τη θαλάσσια μηχανική (ηλεκτρική, ηλεκτρονική και μηχανική ελέγχου), συντήρηση και επισκευή, τον έλεγχο της λειτουργίας του πλοίου και φροντίδα του ατόμου επί του πλοίου.
Κεφάλαιο 4	Ραδιοχειριστές: υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα πιστοποίησης και επάρκειας για τις ραδιοεπικοινωνίες.
Κεφάλαιο 5	Εξειδικευμένη εκπαίδευση για προσωπικό σε ορισμένο τύπο πλοίων: υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις και πρότυπα πιστοποίησης και επάρκειας για τα δεξαμενόπλοια και τα επιβατηγά.
Κεφάλαιο 6	Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης, ασφάλεια στην εργασία, ιατρική φροντίδα και τεχνικές επιβίωσης: υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις για την εξοικείωση με την ασφάλεια, βασική εκπαίδευση για όλους τους ναυτικούς, έκδοση πιστοποιητικού επάρκειας των σωστικών σκαφών, λέμβοι διάσωσης και ταχείας διάσωσης, εκπαίδευση σε προηγμένη πυρόσβεση, έκδοση πιστοποιητικών επάρκειας για τους αξιωματικούς ασφαλείας πλοίων, κατάρτισης και διδασκαλία που περιλαμβάνει ευαισθητοποίηση σχετικά με την ασφάλεια και καθήκοντα ασφαλείας.
Κεφάλαιο 7	Εναλλακτική πιστοποίηση: όλοι οι ναυτικοί με καθήκοντα που απαριθμούνται στους πίνακες A-II/1 έως A-II/5 (Κεφ.2) ή A-III/1 έως A-III/5 (Κεφ.3) ή A-IV/2 (Κεφ.4) πρέπει να διαθέτουν πιστοποιητικά (certificate of competence or

proficiency).

Τήρηση φυλακών: καταλληλότητα για καθήκοντα, μέτρα για την πρόληψη της κόπωσης με περιόδους ανάπαυσης σε συνδυασμό με τη σύμβαση MLC 2006, ρυθμίσεις και αρχές περί φυλακής, ασφαλής επάνδρωση, ναρκωτικά και αλκοόλ, MLC και ISM.

**Ο Κώδικας STCW:** Οι κανονισμοί που περιέχονται στη σύμβαση υποστηρίζονται από τμήματα του κώδικα STCW. Σε γενικές γραμμές, η Σύμβαση περιέχει βασικές απαιτήσεις οι οποίες στη συνέχεια διευρύνονται και εξηγούνται στον Κώδικα, ο οποίος διευκρινίζει λεπτομερέστερα τις τεχνικές λεπτομέρειες που περιέχονται στο παράρτημα.

- Μέρος A: Το μέρος A του Κώδικα είναι υποχρεωτικό και περιέχει πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών. Τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας που απαιτούνται για το θαλάσσιο προσωπικό αναφέρονται λεπτομερώς σε σειρά πινάκων. Οι πίνακες που περιέχονται στον κώδικα STCW (μέρος A) παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το τι θα πρέπει να συμπεριλάβουν στο πρόγραμμα διδασκαλίας, είτε στα κριτήρια με τα οποία αξιολογείται η επάρκεια αλλά και τέλος στα προσόντα ικανότητας του ατόμου που εκτελεί την αρμοδιότητα. Οι κανονισμοί αυτοί εφαρμόζονται στην εκπαίδευση που παρέχεται τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά.
- Μέρος B: Το μέρος B του κώδικα περιέχει προτεινόμενες οδηγίες που αποσκοπούν να βοηθήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη να εφαρμόσουν τη σύμβαση. Τα προτεινόμενα μέτρα δεν είναι υποχρεωτικά, σχετίζονται με την κατάρτιση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών και αποσκοπούν αποκλειστικά στην περιγραφή του τρόπου με τον οποίο μπορούν να τηρηθούν ορισμένες απαιτήσεις της σύμβασης. Ωστόσο, οι συστάσεις γενικά αντιπροσωπεύουν μια προσέγγιση που έχει εναρμονιστεί με συζητήσεις στο πλαίσιο του IMO και διαβουλεύσεις με άλλους διεθνείς οργανισμούς.

Πιο συγκεκριμένα οι απαιτήσεις για εκπαίδευση περιλαμβάνουν τη καταγραφή της εκπαίδευσης σε βιβλία, την υποχρεωτική εκπαίδευση ασφάλειας, τις νέες κατηγορίες ναυτικών και αντίστοιχης πιστοποίησης, την εξειδικευμένη εκπαίδευση που απαιτείται για τα δεξαμενόπλοια, την επανεκπαίδευση, την ηγεσία και ομαδική εργασία, τα ιατρικά πρότυπα και τη πρόληψη για χρήση αλκοόλ.



Η τροποποιημένη σύμβαση STCW 2010 έχει αυστηρότερες απαιτήσεις για την πρόληψη, θέτοντας μεγαλύτερες ευθύνες στα μέλη για έκδοση πιστοποιητικών και θεωρήσεων. Η εκπαίδευση και η κατάρτιση πρέπει να έχουν εγκριθεί από τη σημαία που εκδίδει το πιστοποιητικό. Είναι κοινό για εκπαιδευτικά και επιμορφωτικά ιδρύματα να εκδίδουν τα δικά τους πιστοποιητικά για τα μαθήματα που δραστηριοποιούνται. Σύμφωνα με την τροποποίηση του 2010 υπάρχουν αυστηρότεροι έλεγχοι για την έγκριση των κέντρων κατάρτισης και οι διοικήσεις θα πρέπει να τηρούν μητρώο των εγκεκριμένων παρόχων. Όλοι οι εκπαιδευτές, επόπτες και αξιολογητές πρέπει να διαθέτουν τα προσόντα και την κατάλληλη εμπειρία στους συγκεκριμένους τύπους και επίπεδα εκπαίδευσης και αξιολόγησης στα οποία υπάρχουν. Θα πρέπει επίσης να γίνει κατανοητή η διδασκαλία τεχνικών. Για παράδειγμα, ένας εκπαιδευτής των τεχνικών πυρόσβεσης θα πρέπει να είναι ειδικός και να έχει πρακτική εμπειρία στη διδασκαλία των τεχνικών πυρόσβεσης.

Επιπρόσθετα, πριν από την εγγραφή σε κάθε μάθημα, ο ναυτικός πρέπει να γνωρίζει αν:

1. τα προγράμματα που προσφέρονται συμμορφώνονται με τα πρότυπα STCW και
2. το εκπαιδευτικό κέντρο έχει εγκριθεί από την αντίστοιχη σημαία για την παροχή των μαθημάτων και των υπηρεσιών που προσφέρονται .

## 2.5 Γενικές Απαιτήσεις ανά Βαθμίδα Ναυτικού

Σε αυτό το υποκεφάλαιο περιγράφονται οι υποχρεωτικές ελάχιστες απαιτήσεις και τα πρότυπα ικανότητας για πιστοποίηση αξιωματικών γέφυρας και μηχανοστασίου που είναι υπεύθυνοι φυλακής γέφυρας, μηχανοστασίου σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή μηχανικών καθορισμένων καθηκόντων σε περιδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο καθώς και ηλεκτρολόγων.

Ο όρος φυλακή σημαίνει είτε ένα άτομο η ομάδα προσωπικού που απαρτίζει τη φυλακή ή τη χρονική περίοδο ευθύνης για αξιωματικό κατά τη διάρκεια της οποίας μπορεί να απαιτείται η φυσική παρουσία του αξιωματικού αυτού στους χώρους γέφυρας και μηχανοστασίου.

Ο αξιωματικός υπεύθυνος φυλακής γέφυρας ή μηχανοστασίου είναι ο εκπρόσωπος του πλοιάρχου ή πρώτου μηχανικού αντίστοιχα και είναι πάντοτε ο κύριος υπεύθυνος για την ασφαλή και αποδοτική λειτουργία και συντήρηση, την επιθεώρηση και δοκιμή του εξοπλισμού των χώρων αυτών που ουσιαστικά επηρεάζουν την ασφάλεια του πλοίου.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού πλοιάρχου**

Για πλοιάρχους σε πλοία 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω απαιτείται:

α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: πληρότητα των απαιτήσεων για την πιστοποίηση ως αξιωματικού φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 GT και άνω και τουλάχιστον 36 μηνών αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία με την ιδιότητα αυτήν. Ωστόσο, η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί και σε λιγότερο από 24 μήνες, αν δεν έχει διανυθεί λιγότερο των 12 μηνών θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα υποπλοιάρχου.

β) Εκπαίδευση και Κατάρτιση: έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 2 του Κώδικα STCW για τους πλοιάρχους σε πλοία 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω.

Για πλοιάρχους σε πλοία 500 - 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας απαιτείται:

α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: πληρούν τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση ως αξιωματικού φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 GT και άνω και έχουν τουλάχιστον 36 μηνών αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία με την ιδιότητα αυτήν. Ωστόσο, η περίοδος αυτή μπορεί να μειωθεί και σε λιγότερο από 24 μήνες, αν δεν έχει διανυθεί λιγότερο των 12 μηνών θαλάσσια υπηρεσία με ειδικότητα υποπλοιάρχου.

β) Εκπαίδευση και κατάρτιση: έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκριση στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 2 του Κώδικα STCW για τους πλοιάρχους σε πλοία μεταξύ 500 και 3.000 κόρων ολικής χωρητικότητας.

Σημείωση: Οι ίδιες απαιτήσεις ισχύουν για τους πλοιάρχους σε πλοία κάτω των 500 GT χωρητικότητας που δεν εκτελούν παράκτιους πλόες.

Για πλοιάρχους σε πλοία κάτω των 500 κόνων ολικής χωρητικότητας απαιτείται:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη από 20 ετών.
- β) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των 12 μηνών ως αξιωματικού επικεφαλής της φυλακής γέφυρας.
- γ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 3 του κώδικα STCW για πλοιάρχους σε πλοία κάτω των 500 κόνων ολικής χωρητικότητας που εκτελούν μικρούς παράκτιους πλόες.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας υποπλοιάρχου**

Για υποπλοίαρχους σε πλοία 3.000 κοχ και άνω απαιτείται:

- α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: να πληρούν τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση ως αξιωματικοί φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 GT και άνω και να έχουν τουλάχιστον 12 μηνών αναγνωρισμένης θαλάσσιας υπηρεσίας με την ιδιότητα αυτήν.
- β) Εκπαίδευση και κατάρτιση: έχουν ολοκληρώσει αναγνωρισμένη κατάρτιση και εκπαίδευση και να ανταποκρίνονται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 2 του Κώδικα STCW για πλοιάρχους και υποπλοίαρχους σε πλοία 3000 GT και άνω.

Για υποπλοίαρχους πλοίων 500 - 3.000 κόνων ολικής χωρητικότητας απαιτείται:

Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 2 του Κώδικα STCW για πλοιάρχους και υποπλοίαρχους σε πλοία μεταξύ 500 και 3.000 κόνων ολικής χωρητικότητας.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας αξιωματικού φυλακής γέφυρας.**

Για αξιωματικούς φυλακής γέφυρας σε πλοία 500 GT και άνω απαιτείται:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 18 ετών.

β) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω του ενός έτους, ως μέρος του εγκεκριμένου προγράμματος κατάρτισης, συμπεριλαμβανομένης της εν πλω εκπαίδευση. Η εκπαίδευση αυτή πρέπει πληρεί τις απαιτήσεις του τμήματος A-II / 1 του κώδικα STCW και να τεκμηριώνονται σε ένα αναγνωρισμένο μητρώο εκπαίδευσης. Σε αντίθετη περίπτωση, ο ναυτικός πρέπει να έχει εγκριθεί σε θαλάσσια υπηρεσία όχι κάτω των 36 μηνών.

γ) Καθήκοντα ραδιοεπικοινωνιών: να ανταποκρίνεται στις σχετικές απαιτήσεις των κανονισμών του κεφαλαίου IV (GMDSS), ανάλογα με την περίπτωση, για την εκτέλεση καθηκόντων ασυρμάτου σύμφωνα με τους κανονισμούς ραδιοεπικοινωνιών.

δ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης και εκπαίδευσης και να ανταποκρίνεται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 3 του κώδικα STCW για αξιωματικούς φυλακής γέφυρας σε πλοία κάτω των 500 κόρων ολικής χωρητικότητας που ασχολούνται με παράκτιους πλόες.

**Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας για τα πληρώματα που αποτελούν μέρος της φυλακής γέφυρας (ισχύει μόνο για υπηρεσία σε πλοία 500 GT και άνω.)**

Απαιτούνται τα παρακάτω:

α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 16 ετών.

β) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων όχι λιγότερο από την κατάρτιση και την εμπειρία έξι μηνών

γ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν λάβει ειδική εκπαίδευση, είτε πριν τα ταξίδια στη θάλασσα είτε επί του σκάφους του πλοίου, που περιλαμβάνει αναγνωρισμένη περίοδο θαλάσσιας υπηρεσίας που δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δύο μήνες και

δ) Αρμοδιότητα: να ανταποκρίνεται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 4.

**Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας ως θέση ναύτη στο κατάστρωμα (ισχύει μόνο για υπηρεσία σε πλοία 500GT και άνω.)**

Πρέπει να ισχύουν τα παρακάτω προαπαιτούμενα:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 18 ετών.
- β) Ικανοποίηση των απαιτήσεων για την πιστοποίηση ως ναυτικός που μετέχει μιας πλοήγησης.
- γ) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει 18 μήνες αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στο κατάστρωμα, ή 12 μήνες και να έχουν συμπληρώσει κάποια εγκεκριμένη εκπαίδευση.
- δ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: εν πλω κατάρτιση που τεκμηριώνονται σε ένα βιβλίο κατάρτισης ή εγκεκριμένη κατάρτιση στην ξηρά με τουλάχιστον 12 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας.
- ε) Αρμοδιότητα: να ανταποκρίνεται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα Α-II /5.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας ως ασυρματιστής**

Οι απαιτήσεις είναι:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 18 ετών.
- β) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν συμπληρώσει μία περίοδο εγκεκριμένης μόρφωσης και εκπαίδευσης σύμφωνα με τα πρότυπα ικανότητας.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού Μηχανικού Α**

Για μηχανικούς Α' σε πλοία που κινούνται με κύριες προωσθήριες μηχανές ισχύος 3000 kW ή περισσότερο απαιτείται:

- α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: πληρότητα των απαιτήσεων για την πιστοποίηση ως αξιωματικοί φυλακής μηχανοστασίου και να έχουν τουλάχιστον 36 μήνες αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, εκ των οποίων τουλάχιστον στους 12 μήνες πρέπει να έχουν υπηρετήσει ως αξιωματικοί μηχανής, ενώ είναι ικανοί να υπηρετήσουν ως μηχανικοί Β'.
- β) Εκπαίδευση και Κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα Α-III / 2 του Κώδικα STCW.

Για μηχανικούς Α' σε πλοία που κινούνται με κύριες προωσθήριες μηχανές ισχύος 750 - 3000 kW απαιτείται:

α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: πληρότητα των απαιτήσεων για την πιστοποίηση ως αξιωματικοί φυλακής μηχανοστασίου και να έχουν τουλάχιστον 24 μήνες αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, εκ των οποίων τουλάχιστον στους 12 μήνες πρέπει να έχουν υπηρετήσει ως αξιωματικοί μηχανής, ενώ είναι ικανοί να υπηρετήσουν ως μηχανικοί Β'.

β) Εκπαίδευση και Κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-III / 3 του Κώδικα STCW.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού Μηχανικού Β**

Για μηχανικούς Β' σε πλοία που κινούνται με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 3000 kW και άνω απαιτείται:

α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: πληρότητα των απαιτήσεων για την πιστοποίηση ως αξιωματικοί φυλακής μηχανοστασίου και να έχουν τουλάχιστον 12 μήνες αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία ως βοηθός αξιωματικού μηχανής ή ως αξιωματικός μηχανής.

β) Εκπαίδευση και Κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-III / 2 του Κώδικα STCW.

Σημείωση: Οι Μηχανικοί Β' σε πλοία που κινούνται με κύρια μηχανή προώθησης ισχύος 3000 kW μπορούν να υπηρετήσουν ως Μηχανικοί Α σε πλοία που κινούνται με κύρια μηχανή προώθησης ισχύος κάτω των 3000 kW, με τη προϋπόθεση ότι θα έχουν τουλάχιστον 12 μήνες αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία ως αξιωματικοί μηχανής με ευθύνες και ότι το πιστοποιητικό τους θα είναι αναγνωρισμένο (endorsed).

Για μηχανικούς Β' σε πλοία που κινούνται με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 750 - 3000 kW απαιτείται:

α) Προηγούμενη πιστοποίηση και θαλάσσια υπηρεσία: πληρότητα των απαιτήσεων για την πιστοποίηση ως αξιωματικοί φυλακής μηχανοστασίου και να έχουν τουλάχιστον 12 μήνες

αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία ως βοηθός αξιωματικού μηχανής ή ως αξιωματικός μηχανής.

β) Εκπαίδευση και Κατάρτιση: να έχουν ολοκληρώσει μια περίοδο αναγνωρισμένης κατάρτισης, εκπαίδευσης και ανταπόκρισης στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-III / 3 του Κώδικα STCW.

Σημείωση: Στις ικανότητες των μηχανικών A και B πλέον περιλαμβάνονται τα Engine resource management και Leadership and Teamwork-Managerial skills.

### **Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας αξιωματικού φυλακής μηχανής**

Για τους αξιωματικούς φυλακής μηχανής σε επανδρωμένο μηχανοστάσιο ή αξιωματικούς υπηρεσίας μηχανής σε περιοδικά μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο πλοίου θαλάσσιας ναυσιπλοΐας κινούμενο με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 750 KW και άνω πρέπει να ισχύουν τα εξής:

1) Ηλικία: άνω των 18 ετών,

2) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει συνδυασμένη εργαστηριακή εκπαίδευση σε δεξιότητες και αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 12 μηνών, η οποία αποτελεί μέρος ενός αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος που περιλαμβάνει εκπαίδευση επί του πλοίου η οποία να ικανοποιεί τις απαιτήσεις του τμήματος A-III/1 του κώδικα STCW και να περιέχεται σε αναγνωρισμένο μητρώο εκπαίδευσης, ή να έχουν συμπληρώσει συνδυασμένη εργαστηριακή εκπαίδευση σε δεξιότητες και αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον 36 μηνών εκ των οποίων τουλάχιστον οι 30 μήνες αφορούν θαλάσσια υπηρεσία στον κλάδο μηχανής. Επίσης, να έχουν εκπληρώσει, κατά τη διάρκεια της απαιτούμενης θαλάσσιας υπηρεσίας, καθήκοντα φυλακής μηχανοστασίου υπό την επίβλεψη του πρώτου μηχανικού ή διπλωματούχου αξιωματικού μηχανής για περίοδο τουλάχιστον έξι μηνών,

3) Εκπαίδευση και Κατάρτιση: να έχουν αποκτήσει αναγνωρισμένη κατάρτιση και εκπαίδευση και να ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητας που ορίζονται στο τμήμα A-III/1 του κώδικα STCW

4) Να ανταποκρίνονται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-VI/1, παράγραφος 2, στο τμήμα A-VI/2 παράγραφοι 1 έως 4, τμήμα A-VI/3 παράγραφοι 1 έως 4 και στο τμήμα A-VI/4 παράγραφοι 1 έως 3 του κώδικα STCW.

**Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας για τα πληρώματα που αποτελούν μέρος της φυλακής μηχανοστασίου (ισχύει μόνο για υπηρεσία σε πλοία που κινούνται με κύριες προωστικές μηχανές ισχύος 750 kW και άνω.).**

Απαιτούνται τα παρακάτω:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 16 ετών.
- β) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, συμπεριλαμβανομένων όχι λιγότερο από την κατάρτιση και την εμπειρία έξι μηνών
- γ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν λάβει ειδική εκπαίδευση, είτε πριν τα ταξίδια στη θάλασσα είτε επί του σκάφους του πλοίου, που περιλαμβάνει αναγνωρισμένη περίοδο θαλάσσιας υπηρεσίας που δεν πρέπει να είναι μικρότερη από δύο μήνες και
- δ) Αρμοδιότητα: να ανταποκρίνεται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-II / 4.

**Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας ως ναύτη θέσης μηχανής (Ισχύει μόνο για υπηρεσία σε πλοία 500GT και άνω.)**

Απαιτούνται τα παρακάτω:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότεροι των 18 ετών.
- β) Να πληρούν τις απαιτήσεις για την πιστοποίηση ως ναυτικοί που μετέχουν σε φυλακές μηχανής.
- γ) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει 12 μηνών αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στο κατάστρωμα, ή έξι μήνες και να έχουν συμπληρώσει εγκεκριμένη εκπαίδευση.
- δ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: εν πλω κατάρτιση που τεκμηριώνεται σε ένα βιβλίο κατάρτισης
- ε) Αρμοδιότητα: να ανταποκρίνεται στο πρότυπο ικανότητας που ορίζεται στο τμήμα A-III /5.



**Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας Ηλεκτρο-τεχνικού αξιωματικού** (ισχύει μόνο για υπηρεσία σε πλοία που κινούνται με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 750 kW και άνω.).

Απαιτούνται τα παρακάτω:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 18 ετών.
- β) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει συνδυασμένη εργαστηριακή εκπαίδευση τουλάχιστον 12 μηνών σε δεξιότητες και αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, η οποία αποτελεί μέρος ενός αναγνωρισμένου εκπαιδευτικού προγράμματος που περιλαμβάνει τουλάχιστον 6 μήνες εκπαίδευση επί του πλοίου ή να έχουν συμπληρώσει συνδυασμένη εργαστηριακή εκπαίδευση τουλάχιστον 36 μηνών σε δεξιότητες και αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία στο μηχανοστάσιο επί του πλοίου, η οποία να διήρκησε τουλάχιστον 6 μήνες και να περιέχεται σε αναγνωρισμένο μητρώο εκπαίδευσης,
- γ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν αποκτήσει αναγνωρισμένη κατάρτιση και εκπαίδευση και να ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητας που ορίζονται στο τμήμα A-III/6 του κώδικα STCW.

**Γενικές απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικού ικανότητας Ηλεκτρο-τεχνικού κατώτερου πληρώματος** (σε πλοία που κινούνται με κύριες προωστήριες μηχανές ισχύος 750 kW και άνω.).

Απαιτούνται τα παρακάτω:

- α) Ηλικία: να μην είναι μικρότερη των 18 ετών.
- β) Θαλάσσια υπηρεσία: να έχουν συμπληρώσει αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία συμπεριλαμβανομένου τουλάχιστον 12 μήνες εκπαίδευση και εμπειρία, να έχουν συμπληρώσει πάνω από 6 μήνες αναγνωρισμένη εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης μίας αναγνωρισμένης περιόδου θαλάσσιας υπηρεσίας, να έχουν προσόντα σύμφωνα με τις τεχνικές απαιτήσεις στο τμήμα A-III/7 και μία τουλάχιστον 3-μηνη περίοδο αναγνωρισμένης θαλάσσιας υπηρεσίας και να περιέχεται σε αναγνωρισμένο μητρώο εκπαίδευσης

γ) Εκπαίδευση και κατάρτιση: να έχουν αποκτήσει αναγνωρισμένη κατάρτιση και εκπαίδευση και να ανταποκρίνεται στα πρότυπα ικανότητας που ορίζονται στο τμήμα A-III/7 του κώδικα STCW.

## 2.6 Είδη Πιστοποιητικών

Ο όρος «πιστοποιητικά» καλύπτει όλα τα επίσημα έγγραφα που απαιτούνται σύμφωνα με τη σύμβαση STCW 2010 (Manila Amendments). Περιλαμβάνει πιστοποιητικά ικανότητας, θεωρήσεις, πιστοποιητικά επάρκειας, καθώς και τα αποδεικτικά στοιχεία που δείχνουν ότι η απαίτηση της σύμβασης έχει επιτευχθεί.

Τα πιστοποιητικά είναι τα κύρια αποδεικτικά στοιχεία που διαθέτει ένας ναυτικός για να αποδείξει ότι το επίπεδο της ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης, η επαγγελματική επάρκεια, η καλή ιατρική κατάσταση και η ηλικία κατά την διάρκεια της υπηρεσίας του στη θάλασσα συμμορφώνονται στα STCW πρότυπα.

Κάθε συμβαλλόμενο μέλος της σύμβασης θα πρέπει να διασφαλίζει ότι τα πιστοποιητικά εκδίδονται μόνο για τους ναυτικούς που πληρούν τα STCW πρότυπα.

### **Πρότυπα ικανότητας/επάρκειας – Standards of competence**

Ο όρος αυτός αναφέρεται στην ελάχιστη γνώση, κατανόηση και επάρκεια που πρέπει να επιδείξουν οι ναυτικοί για να αποκτήσουν πιστοποίηση. Οι πίνακες που περιέχονται στο μέρος A του κώδικα STCW ορίζουν τα πρότυπα ικανότητας που πρέπει να πληρούν οι ναυτικοί.

Το σκεπτικό πίσω από την κατανομή όλων των αρμοδιοτήτων, λειτουργιών και επιπέδων ευθύνης είναι ότι τα πιστοποιητικά πρέπει να χορηγούνται βάσει των ειδικών καθηκόντων που ασκεί ο ναυτικός επί του πλοίου και όχι βάσει των τμημάτων του πλοίου (κατάστρωμα / μηχανοστάσιο).

Ο όρος «Competence» αναλύεται με:

1. ορισμό (Στήλη 1)
2. γνώση, κατανόηση και επάρκεια (Στήλη 2)

3. μεθόδους επίδειξης (Στήλη 3)
4. κριτήρια αξιολόγησης (Στήλη 4)

Πιστοποιητικό επάρκειας (Certificate of competence): Το παρόν έγγραφο πρόκειται για πιστοποιητικό που εκδίδεται και εγκρίνεται από τη σημαία για πλοίαρχους, αξιωματικούς και ράδιο χειριστές GMDSS σύμφωνα με τις διατάξεις των κεφαλαίων II, III, IV ή VII του παραρτήματος και το οποίο παρέχει στον νόμιμο κάτοχό του τη δυνατότητα να υπηρετεί με την ιδιότητα και να εκτελεί τα καθήκοντα που καθορίζονται σε αυτό. Πιστοποιεί ότι ο κάτοχος έχει το απαιτούμενο επίπεδο ικανότητας σε ένα συγκεκριμένο καθήκον δηλαδή πληροί πρότυπα ικανότητας κατά την STCW σε συγκεκριμένες λειτουργίες που σχετίζονται με την ασφάλεια, τη φροντίδα των ατόμων ή φορτίου.

Ο όρος « Certificates» (πιστοποιητικά) καλύπτει όλα τα επίσημα έγγραφα που απαιτούνται βάσει της STCW. Περιλαμβάνει πιστοποιητικά επάρκειας (competence), θεωρήσεις (endorsements), πιστοποιητικά ικανότητας (proficiency), ειδικά πιστοποιητικά (special) και κάθε αποδεικτικό έγγραφο που αποδεικνύει ότι έχει τηρηθεί μια απαίτηση της σύμβασης. Τα πιστοποιητικά είναι σημαντικά δεδομένου ότι αποτελούν τα κυριότερα αποδεικτικά έγγραφα που έχει στη διάθεσή του ένας ναυτικός για να αποδείξει ότι το επίπεδο ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης του, η διάρκεια της υπηρεσίας του στη θάλασσα, η επαγγελματική του ικανότητα, η ιατρική καταλληλότητα και η ηλικία του συμμορφώνονται με τα πρότυπα της STCW.

Κάθε συμβαλλόμενο μέρος στη σύμβαση πρέπει να διασφαλίζει ότι τα πιστοποιητικά εκδίδονται μόνο στους ναυτικούς που πληρούν τα πρότυπα STCW.

Πιστοποιητικό ικανότητας (Certificate of Proficiency): Εκδίδεται από μια διοίκηση ως επίσημη αναγνώριση της ισχύος του πιστοποιητικού που εκδίδεται από άλλη διοίκηση. Σύμφωνα με την τροποποίηση 2010, άλλαξε ο κανονισμός I / 2 και όλοι οι ναυτικοί που υπηρετούν σε ξένα πλοία πρέπει να λάβουν την έγκριση. Στις περισσότερες περιπτώσεις, θα πρέπει να πληρώσουν ένα τέλος επεξεργασίας που θα ποικίλει ανάλογα με το είδος του πιστοποιητικού που εγκρίθηκε και τα τέλη επιβάλλονται από διαφορετικές διοικήσεις. Μια STCW έγκριση της αναγνώρισης μπορεί να εκδοθεί μόνο από μία διοίκηση υπό την προϋπόθεση ότι το πιστοποιητικό που αναγνωρίζεται εκδόθηκε σύμφωνα με τις STCW απαιτήσεις και το πρωτότυπο του πιστοποιητικού που παρουσιάζεται είναι γνήσια.

Θεώρηση (endorsement): Έγγραφο απου εκδίδεται στους πλοιάρχους και τους αξιωματικούς, είτε ως μέρος του πιστοποιητικού είτε ως χωριστό έγγραφο και βεβαιώνει ότι το εθνικό πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις της STCW. Διαφορετικά, είναι η αναγνώριση ενός πιστοποιητικού από τη σημαία. Ορισμένες σημαίες απαιτούν έγκριση για όλο το πλήρωμα.

Επικύρωση της αναγνώρισης (endorsement of recognition): το έγγραφο αυτό εκδίδεται από μια σημαία ως επίσημη αναγνώριση της ισχύος ενός πιστοποιητικού που έχει εκδοθεί από άλλη σημαία. Αυτή η διαδικασία είναι απαραίτητη καθώς πολλοί εμπορικοί στόλοι είναι επανδρωμένοι από ναυτικούς που έχουν πιστοποιηθεί από άλλες σημαίες.

Με άλλα λόγια, εάν ο ναυτικός έχει πιστοποιητικό από τη χώρα "xxx" αλλά υπηρετεί σε πλοίο νηολογημένο στη χώρα "yyy", τότε πρέπει να υποβάλει αίτηση στη ναυτική διοίκηση της χώρας "yyy" για πιστοποιητικό που του επιτρέπει να υπηρετεί πλοία νηολογημένα υπό τη σημαία της.

Για να λάβει endorsement of recognition, ο ναυτικός θα πρέπει να υποβάλει το πρωτότυπο ή το αντίγραφο του εθνικού του πιστοποιητικού ικανότητας στον αντιπρόσωπο της εκδίδουσας σημαίας.

Ένας ναυτικός δεν μπορεί να υποβάλει αίτηση για θεώρηση βάσει άλλης θεώρησης. Οι περισσότερες σημαίες θα απαιτήσουν ένα τέλος που θα ποικίλλει ανάλογα με τον τύπο του πιστοποιητικού που εγκρίνεται και τις χρεώσεις που ορίζονται από διαφορετικές σημαίες. Αν εργάζεται, ο εργοδότης (εφοπλιστής ή πράκτορας επάνδρωσης) κανονικά θα φροντίζει για όλες τις απαραίτητες γραφειοκρατικές διαδικασίες και αμοιβές.

Παρόλο που δεν αποτελεί απαίτηση της σύμβασης, υπάρχουν ορισμένες σημαίες που τώρα απαιτούν μια βεβαίωση απασχόλησης ως μέρος των δικαιολογητικών μιας αίτησης για endorsement of recognition.

Ο τρόπος υποβολής των εγγράφων διαφέρει από τη διοίκηση στη διοίκηση. Ενώ ορισμένες σημαίες θα δεχτούν μια ταχυδρομική αίτηση και αντίγραφα των εγγράφων, άλλοι θα επιμείνουν ο ναυτικός να εμφανίζεται αυτοπροσώπως με όλη τα πρωτότυπα έγγραφα. Αυτές οι προσωπικές αιτήσεις υποβάλλονται ενώπιον ενός αντιπροσώπου της σημαίας σε ένα αρμόδιο γραφείο πχ. σε προξενείο.

Ένα endorsement of recognition μπορεί να εκδοθεί μόνο από μια σημαία υπό την προϋπόθεση ότι το αναγνωρισμένο πιστοποιητικό εκδόθηκε σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW και το πρωτότυπο πιστοποιητικό που παρουσιάστηκε είναι γνήσιο. Αυτό σημαίνει επικύρωση / πιστοποίηση.

Για να επαληθεύσει ότι το εν λόγω πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με όλες τις απαιτήσεις της σύμβασης, μια σημαία μπορεί να επιθεωρήσει τις εγκαταστάσεις κατάρτισης και τις διαδικασίες πιστοποίησης μιας άλλης σημαίας.

Για να επαληθευτεί ότι το πιστοποιητικό είναι αυθεντικό, τα έγγραφα που υποβάλλει σε μια ξένη διοίκηση θα ελέγχονται ως προς τη γνησιότητα (αυτό θα περιλαμβάνει έναν οπτικό έλεγχο για την επαλήθευση των χαρακτηριστικών ασφάλειας πχ. αριθμός ή άλλες λεπτομέρειες του πιστοποιητικού, μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου ή με άλλο τρόπο). Η διαδικασία επαλήθευσης ενδέχεται να χρειαστεί χρόνο, οπότε η σημαία θα εκδώσει μια επιστολή που θα δηλώνει ότι η αίτησή βρίσκεται υπό επεξεργασία. Με την προσκόμιση αυτής της επιστολής ο ναυτικός είναι σε θέση να υπηρετήσει επί πλοίου εγγεγραμμένου υπό τη σημαία που επεξεργάζεται την αίτησή για τη μέγιστη περίοδο τριών μηνών.

Στη πράξη, ένας αξιωματικός καταθέτει τα Ελληνικά πιστοποιητικά του σε μία εταιρεία, η οποία τα προωθεί στη σημαία της Μάλτας για έκδοση endorsement, για του οποίου την έκδοση χρειάζονται τρεις μήνες. Στο μεταξύ ο ναυτικός μπορεί να ανέβει στο πλοίο υπό σημαία Μάλτας χωρίς να είναι παράνομος, και να φέρει μαζί του, είτε πρωτότυπο είτε αντίγραφο, το «Acknowledgement of application», που αποτελεί ένα προσωρινό έγγραφο αναγνώρισης του πιστοποιητικού μέχρι να εκδοθεί το endorsement.

Ειδικά πιστοποιητικά επάρκειας (special certificates): Είναι έγγραφα που εκδίδονται στον ναυτικό για να πιστοποιήσουν ότι έχει εκπληρώσει τα απαιτούμενα πρότυπα ικανότητας σε συγκεκριμένο καθήκον. Περιλαμβάνουν πιστοποιητικά για προσωπικό που εξυπηρετεί ορισμένα είδη πλοίων (δεξαμενόπλοια, επιβατηγά πλοία Ro-Ro και άλλα επιβατηγά πλοία) καθώς και για τα άτομα που έχουν καθήκοντα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Βεβαιώνουν ότι ο κάτοχος πληροί τα πρότυπα ικανότητας STCW σε συγκεκριμένες λειτουργίες που σχετίζονται με την ασφάλεια, τη φροντίδα προσώπων ή φορτίου.

Αποδεικτικό έγγραφο (documentary evidence): είναι ένα έγγραφο το οποίο δεν εκδίδεται ή αναγνωρίζεται απαραίτητα από τη σημαία (και επομένως δεν καλείται πιστοποιητικό). Τα έγγραφα που εκδίδει ο εφοπλιστής ή ο πλοίαρχος του σκάφους για να πιστοποιήσουν ότι ο ναυτικός έχει συμμετάσχει σε ασκήσεις ασφαλείας ή έχει ολοκληρώσει κάποιο είδος εκπαίδευσης (π.χ. μαθήματα εξοικείωσης) είναι παραδείγματα documentary evidence. Είναι σημαντικό οι ναυτικοί να διατηρούν αυτά τα έγγραφα ως μέσα για να αποδείξουν ότι έχουν αποκτήσει επάρκεια σε ένα συγκεκριμένο έργο (π.χ. βασική εκπαίδευση ασφαλείας). Βάσει της τροποποιημένης STCW 2010, όλοι οι ναυτικοί πρέπει να πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας, ηλικίας, ιατρικής ικανότητας και εγκεκριμένης θαλάσσιας υπηρεσίας. Αυτά τα πρότυπα καθορίζονται από κάθε εθνική διοίκηση, αλλά πρέπει τουλάχιστον να αντικατοπτρίζουν τα πρότυπα της τροποποιημένης STCW 2010. Τα πιστοποιητικά που υποχρεούται να διατηρεί ο ναυτικός εξαρτώνται από την κατάταξή του, τις ευθύνες που του ανατίθενται και τον τύπο του σκάφους στον οποίο είναι ναυτολογημένος.

**Παράδειγμα:** Εάν ο ναυτικός είναι αξιωματικός τήρηση φυλακών (watch-keeping officer) που εργάζεται πάνω σε ένα χημικό δεξαμενόπλοιο και τα καθήκοντά του περιλαμβάνουν το να είναι πλήρωμα μίας ταχείας λέμβου διάσωσης, τότε θα πρέπει να κατέχει πιστοποιητικά που να καλύπτουν όλες αυτές τις πτυχές. Το ίδιο ισχύει και για ένα μέλος από κατώτερο πλήρωμα (Rating) που υπηρετεί σε πλοία Ro-Ro με τα καθορισμένα καθήκοντα ασφαλείας (designated safety duties) ή για έναν μάρμαν που εργάζεται σε επιβατηγό πλοίο και έχει οριστεί για να βοηθήσει τους επιβάτες σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Το πιστοποιητικό “Security awareness” δεν έχει αξία. Δεδομένου ότι όλα τα μέλη του πληρώματος έχουν καθήκοντα σε περίπτωση επείγουσας ανάγκης, το πιστοποιητικό “Security designated duties” είναι αναγκαίο. Ένας ναυτικός προτού ενταχθεί σε ένα πλοίο, πρέπει να βεβαιωθεί ότι έχει όλα τα έγκυρα πιστοποιητικά που χρειάζεται για να καλύψει τις λειτουργίες που θα εκτελεί επί του σκάφους. Αυτά τα έγγραφα αποδεικνύουν την ικανότητά του και θα υπόκεινται σε επιθεώρηση από τον πλοίαρχο, το κράτος σημαίας και τους επιθεωρητές του κράτους λιμένα και σχετίζονται με το σύστημα ISM της εταιρείας.

Για να αποκτήσει πιστοποιητικό STCW 2010, ο ναυτικός πρέπει πρώτα να ολοκληρώσει με επιτυχία ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα εγκεκριμένο από τη σημαία ή να ολοκληρώσει μια περίοδο εγκεκριμένης θαλάσσιας υπηρεσίας. Για τα περισσότερα πιστοποιητικά θα χρειαστεί ένας συνδυασμός και των δύο.

Κάποια εκπαίδευση μπορεί να παρασχεθεί στη θάλασσα, αλλά για πιο εξειδικευμένα και μακρύτερα σε διάρκεια μαθήματα θα χρειαστεί να παρακολουθήσει μια εκπαίδευση στη ξηρά.

Τα πιστοποιητικά εκδίδονται από τη στιγμή που είναι σε θέση να αποδείξει την ικανότητά του και τις γνώσεις του σχετικά με τα καθήκοντα που καλύπτει το πιστοποιητικό, και αυτό με τα απαιτούμενα πρότυπα.

Οι πλοιοκτήτες πρέπει να γνωρίζουν ότι κατά το διάστημα από 1 Ιουλίου 2013 και έως την 1η Ιανουαρίου 2017 όλοι οι ναυτικοί πρέπει λάβουν συμπληρωματική εκπαίδευση σύμφωνα με τις διατάξεις της τροποποίησης της Μανίλα 2010 της Διεθνούς σύμβασης STCW.

Όμως πολλοί ναυτικοί βρισκόταν σε πλοία χρονικά πολύ κοντά στην καταληκτική ημερομηνία (1η Ιανουαρίου 2017) με αποτέλεσμα τα πιστοποιητικά τους να μην έχουν ανανεωθεί σύμφωνα με την τροποποίηση Μανίλα 2010. Αν προστεθούν στα παραπάνω και οι καθυστερήσεις των σημαιών προς την έκδοση των νέων πιστοποιητικών τότε ο αριθμός των ναυτικών χωρίς την απαραίτητη ενημέρωση των πιστοποιητικών αυξάνεται περισσότερο.

Εν όψει των δυσκολιών που θα προκύψουν στο άμεσο μέλλον κατά τους ελέγχους των πλοίων από τα κράτη λιμένων (Port State Control – PCS) των οποίων οι αξιωματικοί σύμφωνα με το παρόν θεσμικό πλαίσιο θεωρούν ως καταληκτική ημερομηνία την 1η Ιανουαρίου 2017 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization – IMO) μέσω της Επιτροπής Ασφαλείας (Maritime Safety Committee -MSC) εξέδωσε την εγκύκλιο MSC.1/Circ.1560 σύμφωνα με την οποία ζητείται από τους Αξιωματικούς των Κρατών Λιμένα (PSC) να πραγματοποιούν ελέγχους στα πιστοποιητικά των ναυτικών θεωρώντας την 1η Ιουλίου 2017 ως την πλέον ρεαλιστική καταληκτική ημερομηνία για την συμμόρφωση ναυτικών και κρατών σημαίας προς την τροποποίηση της Μανίλα 2010.

Οι ναυτικοί οι οποίοι δεν είναι εφοδιασμένοι με τα κατάλληλα πιστοποιητικά πρέπει να επισυνάψουν στα υπάρχοντα πιστοποιητικά την εγκύκλιο MSC.1/Circ.1560 του IMO προκειμένου να διευκολύνουν τον έλεγχο από προς αποφυγήν κρατήσεων των πλοίων η οποιασδήποτε άλλης ενέργειας από τους αξιωματικούς των PSC. Η εγκύκλιος του IMO σε κάθε περίπτωση δεν πρέπει να θεωρείται απαραίτητα δεσμευτική από τα κράτη λιμένα και καλό είναι πολύ πριν την εκπνοή και της δεύτερης ημερομηνίας οι πλοιοκτήτες να φροντίσουν οι ναυτικοί που στελεγχώνουν τα πλοία τους να είναι εφοδιασμένοι με τα πιστοποιητικά που απαιτούνται για τη συμμόρφωση με την παραπάνω τροποποίηση της σύμβασης STCW.

## 2.7 Παραδείγματα Υποχρεωτικής Εκπαίδευσης

Η Διεθνής Σύμβαση STCW έχοντας ως στόχο να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί έχουν επίγνωση των κινδύνων πάνω στο πλοίο και να ανταποκρίνονται κατάλληλα σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης, απαιτεί ότι οι ναυτικοί εφοδιάζονται συγκεκριμένα με: «εκπαίδευση εξοικείωσης» και με «βασική εκπαίδευση ασφαλείας», το οποίο περιλαμβάνει τις βασικές γνώσεις πυρόσβεσης, τις στοιχειώδεις πρώτες βοήθειες, την προσωπική επιβίωση, την προσωπική ασφάλεια αλλά και την κοινωνική ευθύνη. (Πίνακας 2.1)

**Πίνακας 2. 1**

*Τομείς και διάρκεια εκπαίδευσης για την ασφάλεια στη θάλασσα σύμφωνα με τις απαιτήσεις της STCW 2010*

STCW-Πίνακας	ΚΥΚΛΟΣ		Τομείς εκπαίδευσης	Σύνολο ωρών Διδασκαλίας	Διάρκεια Τομέα Ημέρες
A- VI/1-1	Βασικός	A1	Ατομική επιβίωση στη θάλασσα	19	3
A- VI/1-2		A2	Πρόληψη και Καταπολέμηση πυρκαγιάς	19	3
A- VI/1-3		A3	Στοιχειώδεις Α΄ Βοήθειες	12	2
A- VI/1-4		A4	Προσωπική Ασφάλεια και Κοινωνικά Καθήκοντα	13	2
A - VI/6-1	Ασφάλειας Πλοίου	A5	Θέματα Ασφάλειας Πλοίου Επιπέδου Β	05	---
A- VI/2-1	Σωστικών	B1	Σωστικά μέσα	29	4
A- VI/2-2		B2	Ταχύπλοοι λέμβοι διάσωσης	27	4
A- VI/3	Προχωρημένης Πυρόσβεσης	Γ	Προχωρημένη πυρόσβεση	35	5
A- VI/4-1	Α΄ Βοηθειών	Δ	Πρώτες Βοήθειες	14	2

*Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)*

### **Βασική εκπαίδευση ασφαλείας (Basic Safety Training)**

Οι ναυτικοί που υπηρετούν σε οποιοδήποτε τύπο πλοίου που φέρει φορτίο που έχει οριστεί με ευθύνη για την ασφάλεια και την πρόληψη της ρύπανσης κατά τη λειτουργία του πλοίου χρειάζονται βασική εκπαίδευση ασφαλείας.

- Η εκπαίδευση αυτή πρέπει να καλύπτει τις προσωπικές τεχνικές επιβίωσης, τη βασική πρόληψη των πυρκαγιών και την καταπολέμηση της πυρκαγιάς, τις πρώτες πρώτες βοήθειες και τις προσωπικές και κοινωνικές ευθύνες.



- Ισχύει για όλους σχεδόν τους αξιωματικούς που υπηρετούν σε εμπορικά πλοία. Οι δόκιμοι αξιωματικοί, που τους έχουν ανατεθεί αυτά τα καθήκοντα, πρέπει επίσης να ολοκληρώσουν την βασική εκπαίδευση ασφαλείας προτού πάνε στη θάλασσα,
- Πρέπει να τεκμηριωθεί ότι έχει πραγματοποιηθεί εντός πέντε ετών από την ανάθεση καθηκόντων σε καθήκοντα ασφάλειας και πρόληψης της ρύπανσης. Οι αξιωματικοί πρέπει να ολοκληρώσουν ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα ή να διαθέτουν κάποια μορφή αποδεικτικών στοιχείων που να αποδεικνύουν ότι έχουν επιτύχει τα απαιτούμενα πρότυπα ικανότητας κατά τα προηγούμενα πέντε έτη συμμετέχοντας π.χ. σε ασκήσεις ή εξετάσεις ή αξιολόγηση από ειδικευμένο αξιολογητή (αυτό μπορεί να έχει τη μορφή καταγραφής ασκήσεων ή επιστολών από κέντρο κατάρτισης).
- Το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο πρέπει να επικυρώνεται ανά πενταετία.
- Οι απαιτήσεις όσον αφορά στη βασική εκπαίδευση γενικά δεν συνεπάγονται σημαντική ανάμιξη των εφοπλιστών. Στις περισσότερες περιπτώσεις, η απαιτούμενη εκπαίδευση θα διεξάγεται από ακαδημίες κατάρτισης στη ξηρά. Ωστόσο, η ευθύνη του εφοπλιστή συνδέεται στενά με τις απαιτήσεις του κανονισμού I / 14, κατά τον οποίο όλοι οι ναυτικοί διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά, όπως απαιτείται από το πιστοποιητικό ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης, και έχουν τη δέουσα εξειδίκευση.

### **Ταχύπλοοι λέμβοι διάσωσης (Fast rescue boats)**

- Τα ενδιαφερόμενα άτομα είναι κάτοχοι άδειας σε επίπεδο operational και άλλα μέλη του πληρώματος που είναι υπεύθυνα για τη λειτουργία ταχείας διάσωσης.
- Το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο πρέπει να επικυρώνεται ανά πενταετία.
- Η ικανότητα μπορεί να επιτευχθεί με ένα μάθημα που προσφέρεται από αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα ή από αναγνωρισμένο κύκλο μαθημάτων κατάρτισης στο πλοίο.
- Ισχύει μόνο για πλοία που διαθέτουν ταχύπλοα σκάφη διάσωσης, δηλαδή κανονικά επιβατηγά πλοία
- Οι υποψήφιοι που διαθέτουν επάρκεια στη λειτουργία ταχείας διάσωσης θα λάβουν πιστοποιητικό ή επικύρωση. Το τελευταίο δεν καλύπτεται από κανένα άλλο πιστοποιητικό.

Σημείωση: Η SOLAS απαιτεί επιπλέον δύο εκπαιδευμένα μέλη του πληρώματος για κάθε ταχύπλοο σκάφος διάσωσης.

### **Σκάφη επιβίωσης και σκάφη διάσωσης εκτός των ταχύπλοων λέμβων διάσωσης**

#### **(Survival craft and rescue boats other than fast rescue boats)**

- Εξάμηνη θαλάσσια υπηρεσία, εάν έχει παρακολουθήσει εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα.
- Η ελάχιστη ηλικία είναι 18 ετών.
- Οι υποψήφιοι είναι κατάλληλοι από ιατρική άποψη για τη λειτουργία κάθε είδους σκάφους διάσωσης.
- Οι αξιωματικοί έχουν την ικανότητα να λειτουργούν σκάφη διάσωσης, εκτός από τις ταχείες λέμβους διάσωσης, που περιλαμβάνεται στα πιστοποιητικά τους,
- Το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο πρέπει να επικυρώνεται ανά πενταετία.
- Η ικανότητα μπορεί να επιτευχθεί με ένα μάθημα που προσφέρεται από αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα ή από αναγνωρισμένο κύκλο μαθημάτων κατάρτισης στο πλοίο.

### **Προχωρημένη Πυρόσβεση (Advanced Fire Fighting)**

Για να ανταποκριθούν στα πρότυπα επάρκειας, οι ναυτικοί που έχουν οριστεί να ελέγχουν τις πυροσβεστικές επιχειρήσεις πρέπει να παρακολουθήσουν ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα.

- Το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο πρέπει να επικυρώνεται ανά πενταετία.
- Η ικανότητα μπορεί να επιτευχθεί με ένα μάθημα που προσφέρεται από αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα ή από αναγνωρισμένο κύκλο μαθημάτων κατάρτισης στο πλοίο.
- Τα ενδιαφερόμενα άτομα είναι κάτοχοι άδειας σε επίπεδο operational και άλλα μέλη του πληρώματος που εκτελούν βασικές λειτουργίες στον τομέα της πυρόσβεσης.
- Δεν απαιτείται ειδική έγκριση για το μάθημα, αλλά πρόκειται για απόφαση σημαίας. Αφού παρακολουθήσουν το μάθημα, οι συμμετέχοντες πρέπει να είναι σε θέση να αναλάβουν τις λειτουργίες, τα καθήκοντα και τις ευθύνες που απαριθμούνται στον πίνακα A-VI / 3.
- Οι αξιωματικοί που έχουν πιστοποιηθεί βάσει του STCW-95 έχουν αυτή τη λειτουργία συμπεριλαμβανόμενη στα πιστοποιητικά τους. Άλλοι θα λάβουν ειδικό πιστοποιητικό ή αποδεικτικό έγγραφο.

### **Ιατρικές Πρώτες Βοήθειες (Medical First Aid)**

- Τα ενδιαφερόμενα άτομα είναι τα μέλη του πληρώματος που είναι υπεύθυνα για την παροχή πρώτων βοηθειών στον ιατρικό τομέα, οι συνήθεις κάτοχοι διπλωμάτων σε επίπεδο operational και τα μέλη του πληρώματος που εκτελούν καθήκοντα στον τομέα των πρώτων βοηθειών στο πλοίο.
- Τα πρόσωπα που έχουν οριστεί να παρέχουν πρώτες βοήθειες επί του σκάφους, εκτός από τους αξιωματικούς και ως εκ τούτου κατάλληλα για αυτή την αρμοδιότητα, θα μπορούσαν να είναι π.χ. ο λοστρόμος, ο αρχιθαλαμηπόλος ή παρόμοια άτομα.
- Το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο πρέπει να επικυρώνεται ανά πενταετία.
- Η ικανότητα μπορεί να επιτευχθεί με ένα μάθημα που προσφέρεται από αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα ή σε ένα νοσοκομείο.
- Οι αξιωματικοί που έχουν πιστοποιηθεί βάσει του STCW-95 έχουν αυτή τη λειτουργία συμπεριλαμβανόμενη στα πιστοποιητικά τους. Άλλοι θα λάβουν ειδικό πιστοποιητικό ή αποδεικτικό έγγραφο μετά από την απόδειξη της ικανότητας που παρέχεται με εξέταση ή επίδειξη. Η μορφή αυτής της απόδειξης πρέπει να καθορίζεται από το κράτος που εκδίδει το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο.

### **Ιατρική φροντίδα (Medical Care)**

- Τα ενδιαφερόμενα άτομα είναι τα μέλη του πληρώματος που είναι υπεύθυνα για την ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου, συνήθως κάτοχοι διπλωμάτων σε επίπεδο operational ή management.
- Τα άτομα που έχουν οριστεί να παρέχουν ιατρική περίθαλψη στο πλοίο είναι γενικά ο Υποπλοίαρχος ή ο Ανθυποπλοίαρχος.
- Το πιστοποιητικό ή το αποδεικτικό έγγραφο πρέπει να επικυρώνεται ανά πενταετία.
- Η ικανότητα μπορεί να επιτευχθεί με ένα μάθημα που προσφέρεται από αναγνωρισμένο εκπαιδευτικό ίδρυμα. Συνιστάται οι κάτοχοι διπλωμάτων να υποβάλλονται σε πρόσθετη εκπαίδευση, κατά προτίμηση σε νοσοκομείο.
- Οι αξιωματικοί που έχουν πιστοποιηθεί βάσει του STCW-95 έχουν αυτή τη λειτουργία συμπεριλαμβανόμενη στα πιστοποιητικά τους. Άλλοι θα λάβουν ειδικό πιστοποιητικό ή

αποδεικτικό έγγραφο μετά από την απόδειξη της ικανότητας που παρέχεται με εξέταση ή επίδειξη.

### **Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)**

Η βασική εξοικείωση με την ασφάλεια παρέχει πληροφορίες και οδηγίες σχετικά με το τι πρέπει να κάνουν οι ναυτικοί σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης. Προτού τους ανατεθούν τα καθήκοντα επί του πλοίου, οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν είτε εγκεκριμένη εκπαίδευση σε τεχνικές προσωπικής επιβίωσης είτε επαρκείς πληροφορίες για να είναι σε θέση να:

- επικοινωνούν με άλλα άτομα επί του θέματος της ασφάλειας,
- κατανοήσουν τα σύμβολα πληροφοριών ασφαλείας και σήματα συναγερμού,
- γνωρίζουν τις διαδικασίες για την περίπτωση που βρεθεί άνθρωπος στη θάλασσα, την πυρκαγιά ή τον καπνό που ανιχνεύεται και την εγκατάλειψη του πλοίου,
- εντοπίζουν σταθμούς συγκέντρωσης και επιβίβασης
- προσδιορίζουν τις διαδρομές διαφυγής,
- εντοπίζουν και δένουν σωσίβια,
- χρησιμοποιούν πυροσβεστήρες,
- αναλαμβάνουν άμεση δράση όταν προκύπτει κάποιο ατύχημα ή άλλη ιατρική κατάσταση,
- χρησιμοποιούν πόρτες στεγανές σε πυρκαϊές, καιρικές συνθήκες και νερό που είναι τοποθετημένες στο συγκεκριμένο πλοίο.

Σημείωση: Η βασική κατάρτιση στην εκπαίδευση είναι διαφορετική από τη βασική εκπαίδευση ασφαλείας.

### **Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)**

Η εκπαίδευση αυτή δίνει την ευκαιρία στους ναυτικούς να γνωρίσουν:

- τον συγκεκριμένο εξοπλισμό του πλοίου που θα χρησιμοποιήσουν
- τις συγκεκριμένες διαδικασίες παρακολούθησης, ασφαλείας, προστασίας του περιβάλλοντος και έκτακτης ανάγκης καθώς και
- ρυθμίσεις που πρέπει να γνωρίζουν για την ορθή εκτέλεση των καθηκόντων τους.

Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να ολοκληρώνεται το ταχύτερο δυνατό μετά την επιβίβαση του στο πλοίο και πριν την ανάθεση καθηκόντων.

### **Εκπαίδευση ασφαλείας (Security Training)**

Οι τροποποιήσεις του 2010 χαρακτηρίζονται από:

- Ενσωμάτωση των απαιτήσεων κατάρτισης και πιστοποίησης των αξιωματικών ασφαλείας του πλοίου, όπως ορίζονται στον διεθνή κώδικα ασφαλείας πλοίων και λιμενικών εγκαταστάσεων (International Ship and Port Facility Security Code ISPS).
- Εισαγωγή νέων απαιτήσεων εξοικείωσης και εκπαίδευσης για άλλες κατηγορίες προσωπικού του πλοίου. Οι ναυτικοί θα μπορούν ήδη να συμμορφώνονται με αυτές τις νέες απαιτήσεις ασφαλείας μέσω θαλάσσιων υπηρεσιών, την εκτέλεση καθηκόντων ασφαλείας, εγκεκριμένων δοκιμών ή εγκεκριμένης εκπαίδευσης. Ωστόσο, μετά τον Ιανουάριο του 2014, οι ναυτικοί έπρεπε να εκπαιδευτούν σε θέματα ασφάλειας σύμφωνα με τις νέες διατάξεις του 2010. Ως συνέπεια αυτών των τροποποιήσεων, αναθεωρήθηκε το κεφάλαιο VI της σύμβασης και του κώδικα STCW.
- Ενσωμάτωση νέων στοιχείων κατά της πειρατείας και των ένοπλων ληστειών σε αυτές τις απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, ως απάντηση στον αυξανόμενο αριθμό ένοπλων επιθέσεων.

Ουσιαστικά υπάρχουν τέσσερα επίπεδα εκπαίδευσης στον τομέα της ασφάλειας και ανάλογα από τα καθήκοντά που τους έχουν καθοριστεί, οι ναυτικοί θα πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα. Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν εκπαίδευση ή οδηγίες για την ασφάλεια, που μπορεί να διεξαχθεί επί του σκάφους ή στην ξηρά. Αυτό είναι κοινό και δεν διαφέρει ανά τύπο πλοίου και πρέπει να ολοκληρωθεί μόνο μία φορά.

Όλα τα πρόσωπα στο πλοίο, εκτός των επιβατών, πρέπει να λαμβάνουν κατάρτιση εξοικείωσης σχετικά με την ασφάλεια, προτού τους ανατεθούν καθήκοντα επί του πλοίου, η οποία του καθιστά ικανούς να:

1. Αναφέρουν ένα συμβάν που αφορά στην ασφάλεια, συμπεριλαμβανομένης μιας απειλής πειρατείας ή ένοπλης ληστείας ή μιας επίθεσης.
2. Γνωρίζουν τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθήσουν όταν αναγνωρίζουν μια απειλή για την ασφάλεια.

### 3. Συμμετέχουν σε διαδικασίες έκτακτης ανάγκης που σχετίζονται με την ασφάλεια.

Η εκπαίδευση αυτή θα πρέπει να διεξάγεται από τον υπεύθυνο ασφαλείας πλοίου ή εξίσου εξειδικευμένο άτομο. Λόγω του ειδικού χαρακτήρα του πλοίου, πρέπει να διεξάγεται κάθε φορά που κάποιος προσέρχεται σε πλοίο για πρώτη φορά ή εάν υπάρχουν αλλαγές στις διαδικασίες ασφαλείας επί του σκάφους. Πρέπει να τονιστεί ότι αυτό το είδος εκπαίδευσης είναι απαραίτητο και για άλλο προσωπικό που ασχολείται με το πλοίο, όπως προσωπικό γραφείου, εργολάβους και άλλους επισκέπτες. Οι ναυτικοί που έχουν οριστεί να εκτελούν καθήκοντα ασφαλείας, συμπεριλαμβανομένων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την καταπολέμηση της πειρατείας και των ένοπλων επιθέσεων, καλούνται να επιδείξουν νέες ικανότητες όπως καθορίζονται στον κώδικα STCW. Ακόμη και αν ένα μέλος του πληρώματος έχει μόνο καθήκον να εκτελεί τέτοιου είδους καθήκοντα περιστασιακά, αυτό το επίπεδο εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας εξακολουθεί να απαιτείται. Οι αξιωματικοί ασφαλείας πλοίων (όπως ορίζονται στον κώδικα ISPS) υποχρεούνται να επιδεικνύουν πιο προηγμένες ικανότητες, όπως καθορίζονται στον κώδικα STCW, περιλαμβανομένης της καταπολέμησης της πειρατείας και των ένοπλων επιθέσεων. Πρέπει να εκδίδεται πιστοποιητικό επάρκειας.

#### **Απαιτήσεις για δεξαμενόπλοια (Tanker Requirements)**

Οι τροποποιήσεις της Μανίλα 2010 έχουν εισάγει σημαντικές αλλαγές στο κεφάλαιο V της STCW σχετικά με την εκπαίδευση στα δεξαμενόπλοια. Ο Κώδικας STCW περιλαμβάνει περιεκτικούς πίνακες Επάρκειας για λειτουργίες δεξαμενόπλοιων που μεταφέρουν πετρελαιοειδή, χημικά και αέριο, σε βασικό και προχωρημένο επίπεδο.

#### **Βασικό Επίπεδο (Basic Tanker Training)**

Οι αξιωματικοί και τα κατώτερα πληρώματα που έχουν αναλάβει συγκεκριμένα καθήκοντα και ευθύνες που σχετίζονται με φορτίο ή εξοπλισμό φορτίου στα πετρελαιοφόρα ή τα πετρελαιοφόρα χημικών προϊόντων θα πρέπει τώρα να διαθέτουν πιστοποιητικό βασικής εκπαίδευσης για επιχειρήσεις φορτίου πετρελαίου και χημικών δεξαμενόπλοιων. Ουσιαστικά, όλοι οι αξιωματικοί και οι ειδικοί βαθμοί με οποιοδήποτε καθήκον που σχετίζεται με τη μεταφορά πετρελαίου, χημικών ουσιών ή υγροποιημένου αερίου θα πρέπει να ακολουθήσουν τη

σχετική βασική εκπαίδευση, όπως ορίζεται στους πίνακες αρμοδιοτήτων που περιέχονται στο κεφάλαιο V της STCW. Για να επιτευχθεί αυτό το πιστοποιητικό στη βασική εκπαίδευση οι ναυτικοί υποχρεούνται να έχουν τουλάχιστον 3 μήνες θαλάσσιας υπηρεσίας για τον σχετικό τύπο δεξαμενόπλοιου και να πληρούν το πρότυπο που καθορίζεται στον σχετικό Πίνακα Ικανοτήτων. Εναλλακτικά, μπορεί να πραγματοποιηθεί ένα βασικό μάθημα κατάρτισης σε πετρέλαιο, χημικά ή υγροποιημένο αέριο, όπως αρμόζει, το οποίο έχει εγκριθεί από το κράτος, ώστε να πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα ικανότητας.

### Προχωρημένο Επίπεδο (Advanced Tanker Training)

Η STCW απαιτεί οι πλοίαρχοι, οι πρώτοι μηχανικοί, οι υποπλοίαρχοι, οι δεύτεροι μηχανικοί και οποιοσδήποτε άμεσος υπεύθυνος για τη φόρτωση, την εκφόρτωση, τη φροντίδα κατά τη διαμετακόμιση, τον χειρισμό του φορτίου, τον καθαρισμό δεξαμενών ή άλλες εργασίες μεταφοράς φορτίου σε πετρελαιοφόρα, δεξαμενόπλοια χημικών ή δεξαμενόπλοια υγροποιημένου αερίου θα πρέπει να κατέχει το σχετικό πιστοποιητικό για operations φορτίου σε δεξαμενόπλοια (tanker cargo operations).

Ο Κώδικας STCW περιέχει καθοδήγηση σχετικά με την έννοια της άμεσης ευθύνης: Με τον όρο “πρόσωπο με άμεση ευθύνη” νοείται το άτομο που λαμβάνει αποφάσεις ως προς τη φόρτωση, την εκφόρτωση, τη φροντίδα κατά τη διαμετακόμιση, τον χειρισμό του φορτίου, τον καθαρισμό δεξαμενών ή άλλες εργασίες μεταφοράς σχετικές με το φορτίο. [STCW Code-Section B-V/1]

Ως εκ τούτου, είναι εύλογο να θεωρηθεί ότι όλοι οι υπεύθυνοι που λαμβάνουν αποφάσεις κατά τη διάρκεια των επιχειρήσεων φορτίου θα πρέπει να έχουν το προχωρημένο επίπεδο εκπαίδευσης.

Για την επίτευξη της προχωρημένης πιστοποίησης υπάρχουν δύο διαθέσιμες επιλογές:

1. Μετά την ολοκλήρωση της εγκεκριμένης εκπαίδευσης που πληροί τα απαιτούμενα πρότυπα επάρκειας (και ικανοποιώντας τις απαιτήσεις για βασική εκπαίδευση), ο ναυτικός θα πρέπει να αποκτήσει τουλάχιστον 3 μήνες εγκεκριμένη θαλάσσια υπηρεσία στον κατάλληλο τύπο δεξαμενόπλοιου ή
2. Αναγνωρίζοντας τα οφέλη της διαρθρωμένης κατάρτισης επί του πλοίου, οι ναυτικοί που πληρούν τις παραπάνω απαιτήσεις μπορούν να μειώσουν την απαίτηση για θαλάσσιο

χρόνο σε 1 μήνα, υπό την προϋπόθεση ότι εκτελούν τουλάχιστον τρεις εργασίες φόρτωσης και τρεις εκφορτώσεις εκείνη την περίοδο και ότι η εκπαίδευσή τους τεκμηριώνεται σε εγκεκριμένο βιβλίο εγγραφών κατάρτισης, λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες του Μέρους Β του Κώδικα STCW.

Στην πράξη, είναι απίθανο οι ναυτικοί να ολοκληρώσουν όλη την απαιτούμενη εκπαίδευση με μόνο ένα μήνα θαλάσσιας υπηρεσίας. Ωστόσο, η χρήση ενός εγκεκριμένου βιβλίου εγγραφών κατάρτισης και η επιλογή να μειωθεί η διάρκεια της θάλασσας πρέπει να επιτρέπουν στους ναυτικούς να επιτυγχάνουν την προηγμένη πιστοποίηση σε μικρότερο χρονικό διάστημα. Θα μπορούσε επίσης να θεωρηθεί πλεονεκτική η χρήση ενός εγκεκριμένου βιβλίου εγγραφών κατάρτισης επί του σκάφους ακόμη και αν έχει επιλεγεί η επιλογή ενός τριμηνιαίου προγράμματος, ώστε να διασφαλίζεται ότι γίνεται και καταγράφεται κατάλληλα μία δομημένη εκπαίδευση.

Η προχωρημένη πιστοποίηση θα είναι είτε με τη μορφή πιστοποιητικού επάρκειας, είτε με την επικύρωση σε υπάρχον πιστοποιητικό επάρκειας ή ικανότητας. Εκτεταμένες οδηγίες για την κατάρτιση των δεξαμενόπλοιων παρέχονται στο μέρος Β του κώδικα STCW.

Οι ακόλουθοι πίνακες περιλαμβάνουν τις πιστοποιήσεις, την ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται ανά βαθμίδα ναυτικού σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010:

**Πίνακας 2.2**

*Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για πλοιάρχους και υποπλοιάρχους σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.*

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
<b>MASTER &amp; CHIEF OFFICER</b>	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Ναι	I/2, II/2	C/R
	Επικύρωση της αναγνώρισης από τη σημαία	Ναι	I/10	E/R
	Θεώρηση GMDSS	Ναι	IV/2	C/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρικές πρώτες βοήθειες	Όχι	VI/4	D/P



MASTER & CHIEF OFFICER	Σκάφη επιβίωσης και διάσωσης	Ναι	VI/2	D/P
	Προχωρημένη Πυρόσβεση	Ναι	VI/3	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/6	T/O
	C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση			

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

### Πίνακας 2.3

Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για αξιωματικούς γέφυρας τήρησης φυλακών σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
OFFICER IN CHARGE OF AN NAVIGATIONAL WATCH	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Ναι	I/2, II/1, II/3	C/R
	Επικύρωση της αναγνώρισης από τη σημαία	Ναι	I/10	E/R
	Θεώρηση GMDSS	Ναι	IV/2	C/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρικές πρώτες βοήθειες	Όχι	VI/4	D/P
	Σκάφη επιβίωσης και διάσωσης	Ναι	VI/2	D/P
	Προχωρημένη Πυρόσβεση	Ναι	VI/3	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/6	T/O
	C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση			

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

**Πίνακας 2.4**

Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για Μηχανικούς Α' και Β' σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
CHIEF ENGINEER & SECOND ENGINEER	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Ναι	I/2, III/2, III/3	C/R
	Επικύρωση της αναγνώρισης από τη σημαία	Ναι	I/10	E/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρικές πρώτες βοήθειες	Όχι	VI/4	D/P
	Σκάφη επιβίωσης και διάσωσης	Ναι	VI/2	D/P
	Προχωρημένη Πυρόσβεση	Ναι	VI/3	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/6	T/O
C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση				

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

**Πίνακας 2.5**

Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για αξιωματικούς μηχανοστασίου τήρησης φυλακών σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
OFFICER IN CHARGE OF AN ENGINEERING WATCH	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Ναι	I/2, III/1	C/R
	Επικύρωση της αναγνώρισης από τη σημαία	Ναι	I/10	E/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρικές πρώτες βοήθειες	Όχι	VI/4	D/P
	Σκάφη επιβίωσης και διάσωσης	Ναι	VI/2	D/P
	Προχωρημένη Πυρόσβεση	Ναι	VI/3	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/6	T/O
C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση				

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

**Πίνακας 2.6**

Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για Ηλεκτροτεχνίτες αξιωματικούς σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
ELECTRO-TECHNICAL OFFICER	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Ναι	I/2, III/6	C/R
	Επικύρωση της αναγνώρισης από τη σημαία	Ναι	I/10	E/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρικές πρώτες βοήθειες	Όχι	VI/4	D/P
	Σκάφη επιβίωσης και διάσωσης	Ναι	VI/2	D/P
	Προχωρημένη Πυρόσβεση	Ναι	VI/3	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/6	T/O
	C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση			

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

**Πίνακας 2.7**

Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για για τα πληρώματα που αποτελούν μέρος της φυλακής γέφυρας και μηχανοστασίου σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
RATINGS FORMING PART OF A NAVIGATIONAL/ENGINEERING WATCH	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Όχι	I/2, II/4, III/4	C/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθηκόντων	VI/6	T/O
C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση				

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

**Πίνακας 2.8**

Πιστοποιήσεις, ανάγκη επικύρωσης τους, το είδος πιστοποιητικού που απαιτείται για για τα πληρώματα που έχουν θέση αυτή καταστρώματος και μηχανοστασίου σύμφωνα με τους αντίστοιχους κανονισμούς της STCW 2010.

	NAME OF CERTIFICATE	REVALIDATION	REG.	EVIDENCE
ABLE SEAFARER DECK/ENGINE	Κρατικό πιστοποιητικό επάρκειας και θεώρηση	Όχι	I/2, II/5, III/5	C/R
	Εκπαίδευση βασικής ασφάλειας — προσωπικές τεχνικές επιβίωσης — πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση — στοιχειώδης πρώτη βοήθεια — προσωπική ασφάλεια και κοινωνική ευθύνη	Να έχει επιτευχθεί τα τελευταία 5 χρόνια	VI/1	D/P
	Ιατρική καταλληλότητα	Ναι (2 χρόνια)	I/9	C/R
	Βασική εξοικείωση με την ασφάλεια (Basic safety familiarization)	Στην ανάθεση καθκόντων	VI/1	T/O
	Εξοικείωση με το πλοίο (Ship specific familiarization)	Στην ανάθεση καθκόντων	I/14	T/O
	Εξοικείωση με την ασφάλεια (Security familiarization)	Στην ανάθεση καθκόντων	VI/6	T/O
	<i>C/R= Απαιτείται πιστοποιητικό, D/P= Αποδεικτικό έγγραφο, T/O= Εκπαίδευση πάνω στο πλοίο, E/R= Απαιτείται θεώρηση</i>			

Πηγή : Σύμβαση και Κώδικας STCW (Τροποποιήσεις Μανίλας 2010)

Άλλα παραδείγματα εκπαίδευσης σύμφωνα με την τροποποιημένη Σύμβαση STCW 2010 είναι:

#### Bridge Resource / Team Management Training Course

Προαπαιτείται τουλάχιστον έξι μηνών θαλάσσια υπηρεσία ως αξιωματικός υπεύθυνος για την παρακολούθηση της ναυσιπλοΐας και εκπαίδευση σε παρατήρηση και σχεδίαση ραντάρ. Ένα γενικό μάθημα κατάρτισης για το ECDIS αποτελεί πλεονέκτημα αλλά δεν είναι υποχρεωτικό.

Τα βασικά πεδία που καλύπτει είναι: Διαχείριση έκτακτης ανάγκης στη θεωρία και την πρακτική, σύνθετα σενάρια και λήψη αποφάσεων κάτω από συνθήκες άγχους, ομαδική εργασία του πληρώματος γέφυρας και διαχείριση πόρων. Οργάνωση πληρώματος, επίγνωση της κατάστασης, διαχείριση των συγκρούσεων δεξιότητες επικοινωνίας, έρευνα και διάσωση (SAR), passage planning,, βασική θεωρία χειρισμού πλοίων, προφυλάξεις ασφαλείας και εξετάσεις σταθερότητας σε δύσκολες καιρικές συνθήκες, μανούβρες σε ρηγά νερά και στενά περάσματα, προσομοίωση σύνθετων σεναρίων σε διαφορετικές καιρικές συνθήκες με διάφορους τύπους πλοίων.

## Electronic Chart Display and Information System (ECDIS) Training course

Η εκπαίδευση ECDIS διασφαλίζει ότι οι ναυτικοί είναι σε θέση να αποδείξουν επαρκείς γνώσεις, δεξιότητες και κατανόηση της πλοήγησης ECDIS και ηλεκτρονικών διαγραμμάτων για να αναλάβουν τα καθήκοντα ενός αξιωματικού παρακολούθησης της ναυσιπλοΐας που ορίζει η STCW. Αυτές οι γνώσεις, δεξιότητες και κατανόηση περιέχονται στη Στήλη 1 του Πίνακα A-II, καθώς και συμπεριλαμβάνουν τη γνώση της ικανότητας και των περιορισμών των λειτουργιών του ECDIS, ικανότητα στη λειτουργία, ερμηνεία και ανάλυση των πληροφοριών που συλλέγονται από το ECDIS, διαχείριση επιχειρησιακών διαδικασιών, αρχείων συστήματος και δεδομένων, καθώς και ικανότητα σε ολόκληρη τη διαδικασία χειρισμού γραφημάτων.

## Engine Room Management / Simulator Training Course

Με την ολοκλήρωση αυτής της εκπαίδευσης, ο ναυτικός είναι σε θέση να αποδείξει επαρκείς γνώσεις σχετικά με τη διαχείριση των πόρων, την ηγεσία και την ομαδική εργασία για να εκπληρώσει τις απαιτήσεις της STCW 2010, Τμήματα A-III / 1 και A-III / 2. Τα βασικά πεδία που καλύπτει είναι: διαχείριση του προσωπικού επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του ανθρώπινου λάθους, της διαπολιτισμικής συνείδησης, της επίγνωσης της κατάστασης, της εφησυχαστικότητας και της ομαδικής εργασίας, ικανότητα εφαρμογής αποτελεσματικής διαχείρισης πόρων, εξοικείωση με τη χρήση των οργάνων και των παραμέτρων που χρησιμοποιούνται στο μηχανοστάσιο των σύγχρονων εμπορικών πλοίων, κατανόηση της αλληλεξάρτησης των διαφόρων μηχανημάτων, εντοπισμό λειτουργικών προβλημάτων και αντιμετώπιση τους, ικανότητα λήψης αποφάσεων σε σχέση με την ασφάλεια και την αποδοτική λειτουργία της εγκατάστασης και ασφαλέστερη και αποτελεσματικότερη συμβολή στη λειτουργία της εγκατάστασης μηχανών του σκάφους.

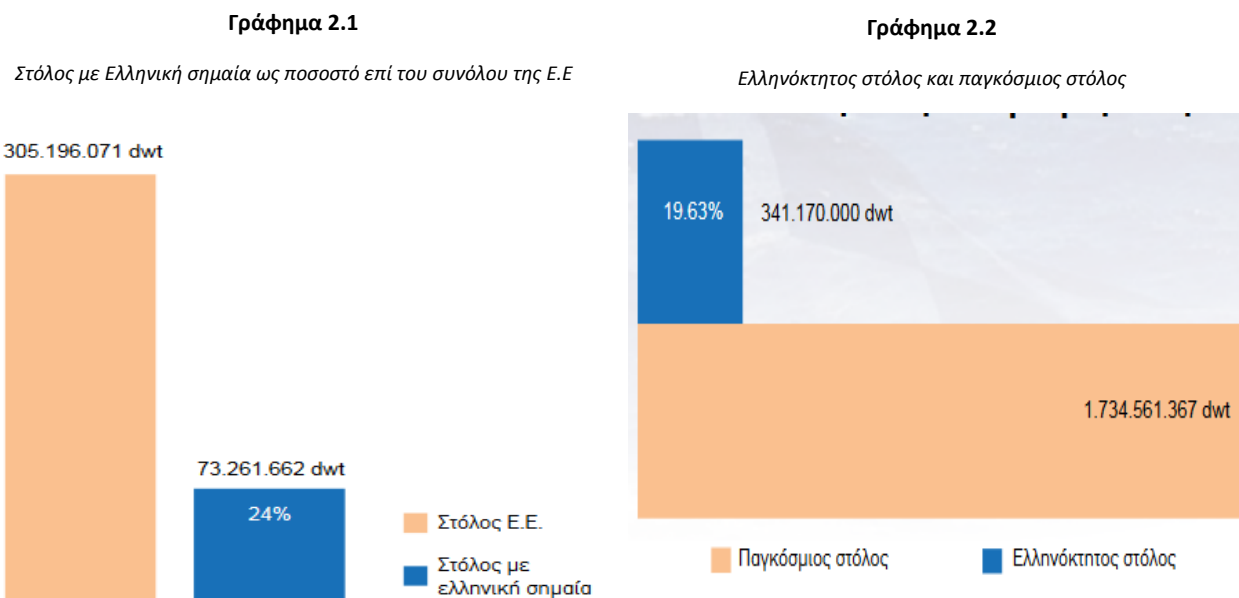
## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW

### 3.1 Εφαρμογή της STCW στην Ελλάδα

#### 3.1.1 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ STCW ΣΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟ ΤΟΜΕΑ

Ο ελληνικός στόλος έχει στρατηγικό ρόλο στη μεταφορά του εμπορίου και της ενέργειας παγκοσμίως και στην ΕΕ. Το 2015 το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 770 πλοία (άνω των 1.000 gt) χωρητικότητας 73, 26 εκ. Deadweight<sup>9</sup>, κατέχοντας τη δεύτερη θέση στην Ε.Ε με ποσοστό 24 % επί του συνόλου του στόλου Ε.Ε. (γράφημα 2.1).

Η ελληνόκτητη ναυτιλία διεθνώς παραμένει στην πρώτη θέση με 4585 πλοία (άνω των 1.000 gt), 341,17 εκ. Deadweight να αντιπροσωπεύει το 19, 63% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt (γράφημα 2.2). Ο δυναμισμός του στόλου γίνεται φανερός από τη μέση ηλικία του, η οποία είναι μικρότερη από αυτή του παγκόσμιου στόλου.



Πηγή : UGS. (Annual Report 2015-16)

<sup>9</sup> Είναι η χωρητικότητα εκτοπίσματος που προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί να μεταφέρει ασφαλώς το πλοίο σε φορτίο, εφόδια κ.ά. εφόσον διατηρεί το βύθισμα (γραμμική φόρτωσης) που προβλέπεται από τους ισχύοντες κανονισμούς.

Η σημαντική συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία προκύπτει και από το ποσό του εισρεύσαντος συναλλάγματος (κατηγορία «Μεταφορές» του Ισοζυγίου Υπηρεσιών, το οποίο για το έτος 2015, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, ανήλθε στα 9,97 δις ευρώ), καθώς και από τον σημαντικό αριθμό θέσεων εργασίας που δημιουργεί στη χώρα και τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις μέσω της θετικής επίδρασης σε άλλους τομείς οικονομικής δραστηριότητας.

Αξίζει να παρατεθούν ορισμένα χαρακτηριστικά της ελληνικής σημαίας που την καθιστούν ανταγωνιστική στο διεθνή ναυτιλιακό χώρο:

- Συγκροτείται από παραδοσιακά πλοία, όπως φορτηγά και δεξαμενόπλοια καθώς και από εξειδικευμένα πλοία σύγχρονης τεχνολογίας, όπως LNG και LPG.
- Αναγνωρίζεται ως «ποιοτική σημαία» και περιλαμβάνεται σταθερά στη Λευκή Λίστα του Paris MOU on Port State Control.
- Συνάπτει διμερείς συμφωνίες με τρίτες χώρες μέσω των οποίων τα Ελληνικά πλοία τυγχάνουν ευνοϊκότερης μεταχείρισης στα λιμάνια των χωρών αυτών, καθώς και συμφωνίες αποφυγής διπλής φορολογίας των ναυτιλιακών κερδών.
- Εφαρμόζει ένα απλό, λειτουργικό και συνεκτικό νομοθετικό πλαίσιο με ανταγωνιστικό κόστος λειτουργίας.
- Παρέχει ένα φιλικό επιχειρηματικό περιβάλλον που ενσωματώνει όλες τις πτυχές της ναυτιλιακής δραστηριότητας και των συναφών υπηρεσιών (χρηματοοικονομικών, νομικών, επισκευαστικών, ασφαλιστικών, ναυλομεσιτικών, πρακτόρευσης κα).
- Επιβάλλει μία σύντομη διαδικασία νηολόγησης μέσω αναβαθμισμένων ηλεκτρονικών διαδικασιών και υποστήριξη της διαδικασίας νηολόγησης μέσω εξειδικευμένου στελεχιακού δυναμικού.
- Απασχολεί Έλληνες ναυτικούς με υψηλό επίπεδο εκπαίδευσης και κατάρτισης.
- Οργανική διασύνδεση με το σύστημα ναυτικής εκπαίδευσης της Ελλάδας.

Η Ελληνική πολιτεία υποστηρίζει σε σταθερή βάση τις ναυτιλιακές δραστηριότητες μέσα από ένα συνεκτικό θεσμικό πλαίσιο θετικών μέτρων. Η ναυτιλία αποτελεί για τη χώρα μας διαχρονικό πυλώνα ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας, με ιδιαίτερο βάρος στην παρούσα δυσμενή οικονομική συγκυρία.

Οι βασικοί άξονες της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής βρίσκονται σε απόλυτη αρμονία με τους στρατηγικούς στόχους και δράσεις της ΕΕ στον τομέα των θαλασσίων μεταφορών, όπως έχουν ενσωματωθεί στη βασική Ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής «Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018». Η εν λόγω Ανακοίνωση, αναγνωρίζει και υπογραμμίζει το θεμελιώδες σημασία ζήτημα της ανταγωνιστικότητας της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας, έναντι των διεθνών ναυτιλιακών κέντρων που επιδιώκουν να προσελκύσουν πλοία και εταιρίες ευρωπαϊκών συμφερόντων, αναδεικνύοντας παράλληλα τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις στις θαλάσσιες μεταφορές ως την προσφορότερη απάντηση στην πρόκληση αυτή.

Τα ελληνικά μέτρα στήριξης της ναυτιλίας, σε απόλυτη αρμονία με τους διακηρυγμένους πολιτικούς στόχους της Ε.Ε. και το δίκαιο της Ε.Ε., αποτέλεσαν οδηγό για τη λήψη θετικών μέτρων σε ολόκληρη στην Ε.Ε. και ενέπνευσαν τις κατευθυντήριες γραμμές της Ε.Ε. για τις κρατικές ενισχύσεις. Τα μέτρα αυτά λειτούργησαν με επιτυχία, διασφαλίζοντας κατάλληλους όρους δραστηριοποίησης του ελληνικού και ελληνικών συμφερόντων στόλου. Παράλληλα στο πλαίσιο ανακήρυξης από την Ευρ. Επιτροπή του έτους 2017 ως «Ευρωπαϊκού Έτους για τη Ναυτιλία» το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής συνεισφέρει σε πρωτοβουλίες οι οποίες θα αποσκοπούν στην περαιτέρω ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας ως αναπόσπαστο και πλέον ζωτικό τμήμα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας, στην ελεύθερη πρόσβαση των πλοίων στα λιμάνια και φορτία ανά τον κόσμο και στην ανάδειξη της ναυτιλίας ως του πλέον ασφαλούς και περιβαλλοντικά φιλικού μέσου μεταφοράς του παγκόσμιου και ευρωπαϊκού εμπορίου, ιδίως μέσω μέτρων παγκόσμιας εφαρμογής που υιοθετούνται από τον κατεξοχήν αρμόδιο Διεθνή Οργανισμό, τον ΙΜΟ.

Οι Έλληνες ναυτικοί, λόγω των υψηλών προσόντων και της εμπειρίας τους, επιλέγονται σε Ελληνόκτητα και μη πλοία υπό τρίτες σημαίες που δραστηριοποιούνται παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα αποτελέσματα της τελευταίας απογραφής εμπορικών πλοίων και πληρωμάτων το 2014 <sup>10</sup> ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν κατά την ημέρα της απογραφής σε Ελληνικά και Ελληνόκτητα εμπορικά πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ (100 ΚΟΧ και άνω) ανερχόταν σε 12.663. Συγκεκριμένα απογράφησαν 1.273 πλοία, εκ των οποίων 1.186 ήταν Ελληνικά και 87 Ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

---

<sup>10</sup> Διεύθυνση Στατιστικών, Τομέας Εμπορίου και Υπηρεσιών, Τμήμα Εμπορικής Ναυτιλίας



Στα υπό Ελληνική σημαία πλοία υπηρετούσαν 11.801 Έλληνες ναυτικοί, ενώ στα υπό ξένης σημαίας 862. Εκ των 12.663 Ελλήνων ναυτικών, 3.220 ήταν ναυτολογημένοι σε ειδικότητες Αξιωματικών καταστρώματος, 2.711 Αξιωματικών μηχανής, 2.342 ως λοιπό προσωπικό καταστρώματος, 871 ως λοιπό προσωπικό μηχανής, 1.420 ήταν Δόκιμοι Πλοίαρχοι και Μηχανικοί και 2.099 αποτελούσαν προσωπικό γενικών υπηρεσιών του πλοίου.

Δεδομένης της συμβολής των Ελλήνων ναυτικών στη μακροχρόνια επιτυχή πορεία της Ελληνικής ναυτιλίας, η διασφάλιση των εργασιακών δικαιωμάτων και η δημιουργία των συνθηκών για την ενίσχυση της υγιεινής και ασφάλειας καθώς και των συνθηκών διαβίωσης και απασχόλησής τους στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία αποτελεί πρώτη προτεραιότητα.

Στο πλαίσιο αυτό η Χώρα μας συμμετέχει ενεργά στη διαμόρφωση, υιοθέτηση και εφαρμογή του θεσμικού πλαισίου που διέπει τη ναυτική εργασία (ILO,MLC) και τη διά βίου εκπαίδευση των ναυτικών υπό συνεχή επικαιροποίηση και αναβάθμιση (STCW 78-95-2010), με βάση και τις απαιτήσεις των διεθνών κανονισμών και των διεθνών συμβάσεων ενσωματώνοντας και εφαρμόζοντας όλες τις σχετικές τροποποιήσεις.

Οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν τους φορείς τεχνογνωσίας η οποία τους καθιστά προτιμώμενους εργαζομένους για κάθε επιχείρηση που στοχεύει στη μακροχρόνια ανταγωνιστική απόδοση των πλοίων της. Τα τελευταία χρόνια στη χώρα μας παρατηρείται έντονη μεταστροφή των νέων προς το ναυτικό επάγγελμα, ενώ παγκοσμίως η ανάγκη για περισσότερους και καλύτερα καταρτισμένους ναυτικούς, έχει αυξηθεί.

Συνεπώς, η επένδυση στην εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού της Ελληνικής ναυτιλίας είναι η αναγκαία προϋπόθεση προκειμένου η ναυτιλία να παραμείνει ανταγωνιστική στον παγκόσμιο στίβο που δραστηριοποιείται ώστε να αποτελεί το σημαντικότερο μοχλό ανάπτυξης για την Ελλάδα.

Η Ελληνική Δημόσια Ναυτική Εκπαίδευση που παρέχεται είναι υψηλού επιπέδου ποιοτική και διαρκώς αναβαθμιζόμενη με βάση τις σύγχρονες απαιτήσεις, τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα. Μεριμνά για την ανάπτυξη και εφαρμογή συστημάτων εκπαίδευσης, μετεκπαίδευσης και επιμόρφωσης ναυτικών, για την εύρυθμη λειτουργία των αντίστοιχων σχολών και για το σχεδιασμό και την εφαρμογή μέτρων που αποσκοπούν στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα καθώς και την έκδοση πιστοποιητικών (αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας).

Πάγια επιδίωξη αποτελεί η διαρκής αναδιοργάνωση και ο εκσυγχρονισμός της ναυτικής εκπαίδευσης προκειμένου οι Έλληνες ναυτικοί να καθίστανται ανταγωνιστικοί και να έχουν άμεση πρόσβαση στην απασχόληση, αποτελώντας αναντικατάστατο παράγοντα ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων.

Η Ναυτική εκπαίδευση είναι η βάση για την αναπαραγωγή και τη διεύρυνση της ναυτιλιακής τεχνογνωσίας της Ελλάδας και στα πλαίσια της εφαρμόζεται το Σύστημα Διαχείρισης ποιότητας κατά ISO9001:2008 και γίνονται επενδύσεις στον τεχνολογικό εκσυγχρονισμό με την αξιοποίηση των διαθέσιμων χρηματοδοτικών εργαλείων (ΕΣΠΑ). Το Σύστημα Διαχείρισης ποιότητας πιστοποιείται από διαπιστευμένο Φορέα Πιστοποίησης και αποδεικνύει τη δέσμευση για τη συνεχή αξιολόγηση και βελτίωση της αποτελεσματικότητας των λειτουργιών της, για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την εστίαση στην ποιοτική εξυπηρέτηση των σπουδαστών και των ναυτικών.

### Σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης

Προκειμένου να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις του Ελληνικού στόλου τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα, δημιούργησε ένα Σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης που ανταποκρίνεται στις ανάγκες της και στις απαιτήσεις της διεθνούς νομοθεσίας.

Οι Έλληνες δόκιμοι αξιωματικοί ακολουθούν μαθήματα που παρέχονται από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού οι οποίες λειτουργούν σε όλη την ηπειρωτική και νησιωτική επικράτεια της χώρας με πλούσια και μακρά ναυτική ιστορία, υπό την επίβλεψη της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ) του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (ΥΝΑΝΠ).

Οι αρμοδιότητες της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών προβλέπονται στο άρθρο 21 του Π.Δ 103/2014 (ΦΕΚ Α' 170) «Οργανισμός του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου» και σχετίζονται με:

1. τον καθορισμό των προϋποθέσεων εισαγωγής στις ΑΕΝ,
2. την επίβλεψη και διοίκηση αυτών,
3. την έκδοση κανονισμού λειτουργίας των Δημοσίων Σχολών Εμπορικού Ναυτικού,
4. τη θέσπιση εκπαιδευτικών προγραμμάτων, οργάνων και οδηγών σπουδών,
5. τη προμήθεια εξοπλισμού,
6. τη συνδρομή στη διαδικασία των προσλήψεων,

7. τη παρακολούθηση του θαλάσσιου εκπαιδευτικού πλου των δοκίμων,
8. τη πιστοποίηση των ναυτικών.
9. την επίβλεψη της επί πλοίου κατάρτισης των πληρωμάτων καταστρώματος και μηχανής και
10. τον προγραμματισμό του προϋπολογισμού της αρμόδιας οικονομικής Διεύθυνσης του Υπουργείου
11. την παρακολούθηση των διεθνών οργανισμών και
12. τη συνεργασία με φορείς εσωτερικού και εξωτερικού σε θέματα χορήγησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.

Η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών συγκροτείται από τα εξής Τμήματα:

- α. Κανονισμών & Εκπαιδευτικών Προγραμμάτων
- β. Οργάνωσης και Λειτουργίας Σχολών Ε.Ν.
- γ. Επιμόρφωσης και Μετεκπαίδευσης Ναυτικών
- δ. Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας

Το Ελληνικό Σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης, Κατάρτισης & Πιστοποίησης παρέχει εκπαίδευση προσανατολισμένη στις απαιτήσεις της αποδοτικής λειτουργίας του σύγχρονου πλοίου και αποτελείται από:

1. Δέκα Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) για Πλοιάρχους και Μηχανικούς,
2. Τρία Κέντρα Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ) για Πλοιάρχους, Μηχανικούς και Ραδιοτηλεγραφητές,
3. Δύο Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ).
4. Τη Δημόσια Σχολή Εμπορικού Ναυτικού Μετεκπαίδευσης Θαλαμηπόλων (ΔΣΕΝ / ΜΕΤ / Θαλαμηπόλων)

Οι **Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού** λειτουργούν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας και είναι οι εξής:

1. ΑΕΝ Ασπροπύργου (Σχολή Πλοιάρχων και Σχολή Μηχανικών)
2. ΑΕΝ Ηπείρου (Σχολή Πλοιάρχων)
3. ΑΕΝ Ιονίων Νήσων (Σχολή Πλοιάρχων)

4. ΑΕΝ Κρήτης (Σχολή Πλοιάρχων και Σχολή Μηχανικών)
5. ΑΕΝ Κύμης (Σχολή Πλοιάρχων)
6. ΑΕΝ Μακεδονίας (Σχολή Πλοιάρχων και Σχολή Μηχανικών)
7. ΑΕΝ Οινουσσών (Σχολή Πλοιάρχων)
8. ΑΕΝ Σύρου (Σχολή Πλοιάρχων)
9. ΑΕΝ Χίου (Σχολή Μηχανικών)
10. ΑΕΝ Ύδρας (Σχολή Πλοιάρχων)

Οι προϋποθέσεις εισαγωγής ενός ατόμου στις ΑΕΝ είναι να είναι κάτοχος Απολυτηρίου Γενικού Λυκείου εσωτερικού ή εξωτερικού ή Ναυτικού λυκείου ή Β Κύκλου σπουδών ΤΕΕ, έχει Ελληνική ιθαγένεια, είναι μικρότερος των 27 ετών, είναι υγιής, γνωρίζει κολύμβηση και να έχει καθαρό ποινικό μητρώο.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, μπορεί τη βάση της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης να αποτελούν σήμερα οι ΑΕΝ, ωστόσο υπάρχουν και τα Επαγγελματικά λύκεια ναυτικής κατεύθυνσης με σωστή παρεχόμενη κατάρτιση και συνειδητοποιημένους σπουδαστές, στους οποίους η πολιτεία πρέπει να έλθει αρωγός και να αναγνωρίσει υπό προϋποθέσεις το δικαίωμα να εξελιχθούν σε Α τάξης πλοιάρχους και μηχανικούς.

Μετά την αποφοίτηση από τις ΑΕΝ, ακολουθούν τα **Κέντρα επιμόρφωσης στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ)** για μαθήματα μετεκπαίδευσης και ανανέωσης γνώσεων ενώ, επίσης, παρέχεται εκπαίδευση σε εξειδικευμένα θέματα για υπηρεσία επί ειδικού τύπου πλοίων (δεξαμενόπλοια- επιβατηγά, ασφάλεια) ώστε οι αξιωματικοί να είναι ικανοί να ακολουθήσουν τις εξειδικευμένες τεχνολογίες της εργασίας τους, απαραίτητη προϋπόθεση για την εξέλιξη της καριέρας τους. Για το σκοπό αυτό λειτουργούν τρία ΚΕΣΕΝ:

1. ΚΕΣΕΝ Πλοιάρχων (ΚΕΣΕΝ/Π)
2. ΚΕΣΕΝ Μηχανικών (ΚΕΣΕΝ/Μ)
3. ΚΕΣΕΝ ΡΗ-ΡΕ (Ραδιοηλεκτρονικών - Ραδιοεπικοινωνιών)

Επιπλέον, λειτουργούν δύο Σχολές Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων (ΣΣΠΜ), όπου παρέχεται η βασική και προχωρημένη εκπαίδευση στα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα των πλοίων προς τους ναυτικούς όλων των βαθμίδων:

1. ΔΣΕΝ / ΣΠΜ / Ασπροπύργου

## 2. ΔΣΕΝ / ΣΠΜ / Μακεδονίας

### Εφαρμογή Απαιτήσεων Διεθνούς Σύμβασης STCW 2010 (Τροποποιήσεις Μανίλας)

Η Διεθνής Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978 (STCW)», κυρώθηκε από την χώρα μας με τον Ν. 1314/1983 (Α2) και η αναθεώρησή της που πραγματοποιήθηκε το 2010 ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία με το π.δ. 79/2012 (ΦΕΚ Α' 137).

Σύμφωνα με την αναθεωρημένη Σύμβαση καθορίζονται νέες απαιτήσεις ως προς την παρεχόμενη εκπαίδευση, τα προσόντα, τις προϋποθέσεις πιστοποίησης και τήρησης των φυλακών των ναυτικών των κλάδων προσωπικού καταστρώματος, μηχανής και τηλεπικοινωνίας των πλοίων.

Την 20/10/2014 στο ΦΕΚ Α' 232 δημοσιεύθηκε το προεδρικό διάταγμα 141/2014 «Προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας και δικαιώματα υπηρεσίας στα πλοία και άλλες διατάξεις – Αντικατάσταση προεδρικού διατάγματος 243/1998» με το οποίο εναρμονίζεται η ελληνική νομοθεσία περί απόκτησης Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις της Δ.Σ. STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε. Συνεπεία ανωτέρω δημοσίευσης, τροποποιείται η εθνική νομοθεσία περί των προϋποθέσεων απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας (Α.Ν.Ι.) καθώς και των δικαιωμάτων υπηρεσίας στα πλοία.

Για την εφαρμογή του εν λόγω Π.Δ. απαιτούνται:

- α) η αντικατάσταση όλων των παλαιών Α.Ν.Ι. με τα νέα σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις της ΔΣ STCW/78 όπως ισχύει, (Manila 2010) με την κατάρτιση προγραμμάτων εκσυγχρονισμού γνώσεων με δημιουργία αντίστοιχων σχολείων στο ΚΕΣΕΝ και στις Α.Ε.Ν. Έχουν εφαρμοσθεί Νέα Προγράμματα Σπουδών στις ΑΕΝ.
- β) η έκδοση των νέων Α.Ν.Ι. μετά την εκπαίδευση των ναυτικών βάσει νέων προγραμμάτων σπουδών (ΑΕΝ, ΚΕΣΕΝ) σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις της ΔΣ STCW/78 (Manila 2010). Έχουν εφαρμοσθεί Νέα Προγράμματα Σπουδών στα ΚΕΣΕΝ, ειδικά σχολεία ΚΕΣΕΝ.

Μέχρι την 31-12-2016 έπρεπε οι ως άνω διαδικασίες να έχουν ολοκληρωθεί, δεδομένου ότι από 01-01-2017 θα έπρεπε όλοι οι ναυτικοί να κατέχουν πιστοποιητικά, σύμφωνα με τις νέες απαιτήσεις της αναθεωρημένης STCW 2010.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό I/2 παρ. 16 της Δ.Σ. STCW, όπως τροποποιήθηκε αλλά και του π.δ. 119/2014 (ΦΕΚ Α' 188), αναφορικά με την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2012/35/ΕΕ προβλέπεται ότι οι παρακάτω πληροφορίες που απαιτούνται θα πρέπει να είναι διαθέσιμες ηλεκτρονικά. Αυτές αφορούν σε:

- α) Την επιλογή υποψηφίων σπουδαστών για την εισαγωγή τους στις ΑΕΝ
- β) Την εφαρμογή παρακολούθησης σπουδαστών που φοιτούν στις ΣΣΠΜ
- γ) Εφαρμογή παρακολούθησης θαλάσσιων εκπαιδευτικών ταξιδιών σπουδαστών ΑΕΝ
- δ) Εφαρμογή παρακολούθησης σπουδαστών που φοιτούν στα ΚΕΣΕΝ
- ε) Εφαρμογή των Μητρώων Ναυτικών ως προς τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.

Το σύστημα Ναυτικής Εκπαίδευσης στη χώρα μας και το σύστημα πιστοποίησης μέσω των Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας (Α.Ν.Ι.) που παρέχονται από αυτό αφορούν το σύνολο των ναυτικών, παρακολουθώντας όλα τα στάδια επιμόρφωσης τους, κατά τη διάρκεια του επαγγελματικού τους βίου.

Επίσης, αφορά άμεσα τις ναυτιλιακές εταιρίες, αλλά και το σύνολο του ναυτιλιακού πλέγματος (Maritime Cluster), το οποίο δραστηριοποιείται όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και παγκοσμίως, καθώς στοχεύει στη συνεχή προσέλκυση νέων ανθρώπων για τη στοχευμένη και εστιασμένη, σύμφωνα με τις επίκαιρες ανάγκες της ναυτιλιακής κοινότητας, ανάπτυξη κατάλληλα εκπαιδευμένων, καταρτισμένων και πιστοποιημένων, σύμφωνα με διεθνή πρότυπα, επαγγελματιών, τόσο στους παραδοσιακούς, όσο και σε σύγχρονους τομείς δραστηριότητας του ναυτιλιακού πλέγματος. Στο πλαίσιο αυτό θα παρέχονται υπηρεσίες που θα:

- α. Καλύπτουν το σύνολο της ακαδημαϊκής δραστηριότητας σπουδαστών, των καθηγητών και της διοίκησης της σχολής.
- β. Έχουν σχέση με τις μηχανογραφικές εφαρμογές που ήδη υφίστανται και τις νέες που θα αναπτυχθούν.

Μια ενιαία ηλεκτρονική πλατφόρμα θα εξασφαλίζει τη διαλειτουργικότητα των υφιστάμενων εφαρμογών και θα καθιστά εύχρηστη και αποτελεσματική τη διαχείριση της

πληροφορίας. Θα είναι διαθέσιμη διαδικτυακά μέσω Διαδικτυακής Πύλης (portal) κατά τα πρότυπα και άλλων χωρών.

Προκειμένου οι προτεινόμενες υπηρεσίες να καταστούν διαθέσιμες στον πολίτη και ειδικότερα στη ναυτιλιακή κοινότητα παράλληλα με την ηλεκτρονική πύλη (portal) θα δημιουργηθεί ένα νέο Ολοκληρωμένο Πληροφοριακό Σύστημα με γνώμονα την καλύτερη, πιο αξιόπιστη και ταχύτερη εξυπηρέτηση του Έλληνα ναυτικού το οποίο θα καλύπτει τις απαιτήσεις της Ναυτικής Εκπαίδευσης.

Επιπρόσθετα, το Γραφείο Σταδιοδρομίας της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών του Υ.ΝΑ.Ν.Π. συστάθηκε σύμφωνα με το άρθρο 23 του Ν.4150/2013 (ΦΕΚ Α'102), «Ανασυγκρότηση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και άλλες διατάξεις», με στόχο την ενημέρωση και τη παροχή κατευθύνσεων στους σπουδαστές καθώς και να γίνει ο συνδυαστικός κρίκος μεταξύ των δοκίμων των ΑΕΝ και των ναυτιλιακών εταιριών, προκειμένου να διευκολυνθεί η ναυτολόγηση τους σε πλοία των εταιριών για την ολοκλήρωση της πρώτης τους άσκησης, μέσω των υποχρεωτικών θαλάσσιων εκπαιδευτικών ταξιδιών, συνολικής διάρκειας 12 μηνών θαλάσσιας υπηρεσίας κατευθυνόμενης εκπαίδευσης.<sup>11</sup>

Πιο συγκεκριμένα, η παρεχόμενη εκπαίδευση από τις ΑΕΝ επικουρείται από τα δύο εξάμηνα ταξιδιών (Sandwich Courses- Εναλλασσόμενη Εκπαίδευση). Η εναλλασσόμενη εκπαίδευση προέκυψε διότι την πλοιοκτησία την απασχολούσε το θέμα της έγκαιρης και άμεσης γνωριμίας του σπουδαστή με το πλοίο πρίν την ολοκλήρωση των σπουδών και την αποφοίτηση του. Η αποφοίτηση του ήταν προϋπόθεση για να ναυτολογηθεί, ενεργώντας μάλιστα και μόνος του για να βρει πλοίο. Έτσι, κρίθηκε καταλληλότερο να υπάρχει και σχετικό διάστημα ναυτολόγησης σε πλοίο, ενδιάμεσως των σπουδών, οι οποίες διαμορφώνονται ως εξής: το πρώτο εξάμηνο θα παρακολουθεί μαθήματα στη σχολή για να μάθει βασικές έννοιες, στη συνέχεια θα συμμετέχει σε εκπαιδευτικό ταξίδι περί το εξάμηνο, έπειτα θα επιστρέψει στη σχολή και μετά από δύο εξάμηνα σχολής θα συμμετέχει στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι. Από το 2013, επεκτάθηκε ο παρεχόμενος χρόνος ολοκλήρωσης κάθε εκπαιδευτικού ταξιδιού από δύο σε τρία χρόνια και μειώθηκε ο ελάχιστος απαιτούμενος συνολικός χρόνος πρώτου και δεύτερου

---

<sup>11</sup> <https://hmco.hcg.gr>

εκπαιδευτικού ταξιδιού από οκτώ σε επτά μήνες, προκειμένου οι σπουδαστές να συνεχίσουν τις σπουδές τους ακόμα και αν δεν έχουν πραγματοποιήσει το εκπαιδευτικό τους ταξίδι.

Με τη σύσταση της Εναλλασσόμενης εκπαίδευσης, ο σπουδαστής αποκτά εμπειρία στη λειτουργία του πλοίου και γνωρίζει τις συνθήκες του επαγγέλματος του και οπωσδήποτε, διευκολύνεται στη κατανόηση των μαθημάτων της ΑΕΝ.

### *3.1.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ STCW ΣΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ*

Το μεγάλο στοίχημα είναι, για την πολιτεία όσο και για τους φορείς της ναυτιλίας, να εξευρεθούν τρόποι για να ευδοκιμήσει και η **ιδιωτική εκπαίδευση** σε έναν κλάδο της οικονομίας που ευδοκίμησε λόγω της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και δράσης.

Η Ελλάδα μπορεί και πρέπει να καταστεί κέντρο διεθνούς εμβέλειας για τη ναυτική εκπαίδευση, αφού το ελληνόκτητο πλοίο αποτελεί το σημαντικότερο παράδειγμα διεθνούς επικράτησης και ευημερίας, ακόμη και σε εξαιρετικά δύσκολες περιόδους.

Για το λόγο αυτό, ύψιστος στόχος είναι ο εκσυγχρονισμός της Ναυτικής Εκπαίδευσης σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά και διεθνή πρότυπα και τη διαρκή αναβάθμιση της επαγγελματικής κατάρτισης των Ελλήνων ναυτικών. Έτσι, μετά από την αναβάθμιση των ΑΕΝ μας σε κτιριακές υποδομές και εξοπλισμό, έγιναν όλα τα απαραίτητα βήματα, προκειμένου ο Έλληνας ναυτικός να έχει την καλύτερη δυνατή εκπαίδευση, δημόσια και ιδιωτική.

Οι δυσκολίες που αντιμετωπίζει ο δημόσιος τομέας στην Ελλάδα της κρίσης αλλά και η γραφειοκρατία έχουν δυσκολέψει σε κάποιες περιπτώσεις αρκετούς νέους και κυρίως εκείνους που δεν έχουν πλέον τη δυνατότητα διαμονής, σίτισης ή άλλων σπουδαστικών προνομίων που θεωρούνται καθοριστικής σημασίας για άλλα ιδρύματα εντός και εκτός Ελλάδας.

Σε αυτό το πλαίσιο της αδυναμίας της πολιτείας, λόγω κυρίως δημοσιονομικών περιορισμών και υποστελέχωσης, να αντιμετωπίσει τις αυξανόμενες ανάγκες εκσυγχρονισμού της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης, δημιουργούνται εύλογα ερωτήματα για την παράλληλη «εδραίωση» της ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης.

Σύμφωνα με τις κανονιστικές διατάξεις που απορρέουν από τον νόμο του 2003 (ν. 3153) προβλέπεται το πλαίσιο εποπτείας των Ιδιωτικών Σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (ΝΕΚΕ) από την ελληνική πολιτεία, το οποίο θα αφορά:



- το περιεχόμενο σπουδών,
- τη διασφάλιση της ποιότητας,
- το εκπαιδευτικό προσωπικό και
- τον υλικοτεχνικό τους εξοπλισμό,

ενώ, με αυτές, διαμορφώνεται η βάση του εφαρμοστικού πλαισίου για την ίδρυση και λειτουργία ιδιωτικών σχολών που θα καλύπτουν όλο το φάσμα της ναυτικής εκπαίδευσης. Με αυτό τον τρόπο, μπαίνει τέλος στην ταλαιπωρία των Ελλήνων αξιωματικών του εμπορικού ναυτικού, που αναγκάζονταν να καταφεύγουν σε άλλες χώρες για τη μετεκπαίδευσή τους.

Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση, υπό τις προϋποθέσεις

- (α) αυστηρού κρατικού ελέγχου και εποπτείας κατά τα σύγχρονα πρότυπα άλλων χωρών και
  - (β) αναβάθμισης της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης,
- μπορεί να εγγυηθεί ακόμα καλύτερα αποτελέσματα της Ελληνικής ναυτιλίας στο διεθνή ανταγωνισμό.

Σχετικά με τον εξοπλισμό των Ιδιωτικών Σχολών Ναυτικής Επαγγελματικής Κατάρτισης και Επιμόρφωσης (NEKE) ,ο ελάχιστος απαιτούμενος εκπαιδευτικός και εργαστηριακός εξοπλισμός NEKE **κατάρτισης** κατά ειδικότητα ή NEKE **επιμόρφωσης** κατά ειδικότητα ή εξειδίκευση, ώστε να καλύπτεται το απαιτούμενο επίπεδο κατάρτισης ή επιμόρφωσης, σύμφωνα με τα εκάστοτε ισχύοντα ωρολόγια και αναλυτικά προγράμματα διδασκαλίας, πρέπει να είναι τουλάχιστον σύμφωνος με τα εκάστοτε προβλεπόμενα στα πρότυπα εκπαίδευσης της Διεθνούς σύμβασης STCW 2010 (Manila Amendments) όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει, καθώς και τις αντίστοιχες πρότυπες εκπαιδευτικές σειρές του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO). Θα πρέπει να περιλαμβάνει:

1. απομιμητές radar,
2. ναυτικά ηλεκτρονικά όργανα,
3. πλωτά μέσα,
4. είδη μηχανουργείου,
5. εγκατάσταση ατμοστροβίλου,
6. εργαστήριο βοηθητικών μηχανημάτων πλοίων,
7. προσομοιωτές γέφυρας συστήματα ναυσιπλοΐας, και

8. προσομοιωτές ελέγχου μηχανής εσωτερικής καύσης.

Επιπρόσθετα, πρέπει να διαθέτουν όλα τα απαραίτητα εποπτικά μέσα διδασκαλίας, καθώς και τον κατάλληλο τηλεπικοινωνιακό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό για την καλή λειτουργία της διεύθυνσης.

Οι NEKE επιμόρφωσης στις οποίες παρέχεται επιμόρφωση για απόκτηση μόνο πρόσθετων πιστοποιητικών που προβλέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση STCW/78 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει (ασφάλειας δεξαμενόπλοιων, ασφάλειας επιβατηγών πλοίων, ιατρικής μέριμνας, αξιωματικών και προσωπικού ασφαλείας πλοίων, ή επιμόρφωσης κατωτέρων πληρωμάτων), δεν υποχρεούται, εκτός αν άλλως ορίζεται, να είναι εφοδιασμένες με τον προβλεπόμενο για τις NEKE επιμόρφωσης ελάχιστο εκπαιδευτικό και εργαστηριακό εξοπλισμό, αλλά πρέπει να διαθέτουν όλα τα απαραίτητα εποπτικά μέσα διδασκαλίας (βίντεο προβολείς μέσω ηλεκτρονικού υπολογιστή, πίνακες με χρήση μαρκαδόρου, χάρτες, διαβήτες κ.λπ.), καθώς και τον κατάλληλο τηλεπικοινωνιακό και ηλεκτρονικό εξοπλισμό για την εύρυθμη λειτουργία της Γραμματείας Σπουδών.

Η ιδιωτική ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση προωθείται, λαμβάνοντας υπόψη:

- τα δεδομένα σε διεθνές επίπεδο (μοντέλο εκπαίδευσης στην Ε.Ε., αυξημένες απαιτήσεις στην παγκοσμιοποιημένη αγορά ναυτικής εργασίας κλπ),
- τα δεδομένα στη χώρα μας από τη λειτουργία της μεταλλυκειακής ιδιωτικής εκπαίδευσης σε πολλούς τομείς καθώς και από τη λειτουργία διάσπαρτων κέντρων ιδιωτικής ναυτικής εκπαίδευσης,
- τα όρια και τις δυνατότητες της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης,

και τροποποιώντας το ισχύον θεσμικό πλαίσιο προς στην ακόλουθη κατεύθυνση:

- Οι Σχολές NEKE θα λειτουργούν υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις λειτουργίας των ΑΕΝ και των λοιπών Σχολών Εμπορικού Ναυτικού, θα ελέγχονται και θα εποπτεύονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου.
- Τα προσόντα των αποφοίτων θα πιστοποιούνται με βάση τα κριτήρια και τις διαδικασίες ενιαίου συστήματος πιστοποίησης.

Η απαιτούμενη προσαρμογή του συστήματος Ναυτικής Εκπαίδευσης στις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης STCW 2010 (Manila Amendments) ορίζει τα ελάχιστα κοινά πρότυπα - επίπεδα εκπαίδευσης και πιστοποίησης, με έναρξη εφαρμογής την 1/7/2013.

*Πώς ανταποκρίνονται οι Ναυτιλιακές εταιρείες στις τροποποιημένες απαιτήσεις της STCW 2010;*

Το Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (ICS) και οι ενώσεις – μέλη προτρέπουν τις ναυτιλιακές εταιρείες να ελέγξουν ότι οι θαλάσσιες υπηρεσίες που είναι αρμόδιες για την έκδοση πιστοποίησης STCW είναι πλήρως προετοιμασμένες και ότι έχουν γίνει οι απαραίτητες διευθετήσεις για την εξασφάλιση κάθε απαραίτητης ενημέρωσης από τους ναυτικούς. Οι «τροποποιήσεις της Μανίλας» του 2010, στην STCW τέθηκαν σε ισχύ το 2012 και συνάντησαν διαφορετικές απαιτήσεις σε διάφορα στάδια.

Οι διατάξεις περιλαμβάνουν νέες και ανανεωμένες ικανότητες από την πλευρά των ναυτικών, καθώς και αλλαγές σε ορισμένους βαθμούς ναυτικών και στις απαιτήσεις πιστοποίησης. Μέχρι την ημερομηνία εφαρμογής, κάποιες ναυτιλιακές εταιρείες είχαν εγκρίνει ειδικά μαθήματα ενημέρωσης για τους ναυτικούς, και είχαν προχωρήσει στις απαραίτητες ρυθμίσεις για την έκδοση και ανανέωση των πιστοποιητικών των ναυτικών, σύμφωνα με τροπολογίες του 2010. Προς το τέλος του 2016 οι εταιρείες ήταν έτοιμες να επεξεργαστούν ένα δυνητικά μεγάλο αριθμό αιτήσεων για θεωρήσεις αναγνώρισης του κράτους σημαίας.

Επίσης υπήρξε τριμερής συνεργασία μεταξύ εργοδοσίας, ναυτεργασίας και του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, με σκοπό την αντιμετώπιση του σοβαρού προβλήματος εξεύρεσης πλοίου για την πραγματοποίηση του Α' και Β' εκπαιδευτικού ταξιδιού των σπουδαστών ΑΕΝ.

Αξιοσημείωτη είναι η προσπάθεια των ναυτιλιακών εταιρειών για ίδρυση εσωτερικών ΝΕΚΕ που προσφέρουν στους ναυτικούς τους ποιοτική ναυτική εκπαίδευση με ταχεία συμμόρφωση και συνεχή προσπάθεια κατά τα πρότυπα της βιομηχανίας και των Διεθνών Κανονισμών.

Τα εκπαιδευτικά αυτά κέντρα, εξοπλισμένα όπως ορίζει η νομοθεσία, λειτουργούν και εκδίδουν πιστοποιητικά εφόσον πιστοποιούνται τα ίδια από φορείς όπως το Υπουργείο Μεταφορών (σημαία) της Μάλτας, της Κύπρου, της Λιβερίας, του Παναμά κοκ. και εφαρμόζουν το Σύστημα Διαχείρισης ποιότητας κατά ISO9001:2008, με την αντίστοιχη πιστοποίηση.

*Πώς οι Νηογνώμονες υποστηρίζουν τις Ναυτιλιακές εταιρείες στις τροποποιημένες απαιτήσεις της STCW 2010;*

Οι Νηογνώμονες (κλάση) είναι οι μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που έχουν ως έργο την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα μέσω της εξασφάλισης υψηλών τεχνικών προδιαγραφών στο σχεδιασμό, τη κατασκευή και τη συντήρηση πλοίων. Οι υπηρεσίες που προσφέρουν σχετίζονται με την ανάπτυξη και εφαρμογή κανόνων. Παρέχουν το πιστοποιητικό κλάσης, το οποίο είναι απαραίτητο προαπαιτούμενο για την ασφάλιση ενός πλοίου. Πέρα από αυτό, η κλάση δεν έχει ρυθμιστικό ρόλο και δεν είναι υποχρεωτικές οι υπηρεσίες της σε ναυτιλιακές εταιρείες.

Οι νηογνώμονες λειτουργούν ως τεχνικοί σύμβουλοι στο έργο του IMO και ουσιαστικά εξουσιοδοτούνται από τα κράτη-μέλη και τους πλοιοκτήτες για να διενεργούν επιθεωρήσεις και πιστοποιούν τη συμμόρφωση των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών προς τις Διεθνείς Συνθήκες και του Κώδικες του IMO.

Το προσωπικό της κλάσης εκτελεί τις επιθεωρήσεις συμμόρφωσης σε κανόνες που είτε θέτουν οι Διεθνείς Συμβάσεις, όπως η τροποποιημένη STCW 2010, οι Κώδικες και τα Πρωτόκολλα, είτε θέτει η ίδια η κλάση, καθώς και σε εκείνους που σχετίζονται με μηχανολογικές υπηρεσίες.

Γενικά, οι Αρμοδιότητες του Νηογνώμονα είναι να:

1. Καθορίζει κανόνες, και τους αναθεωρεί βάσει της εξέλιξης των τεχνολογικών απαιτήσεων, ώστε να ταξινομούνται τα πλοία σε κλάσεις.
2. Εγκρίνει τα σχέδια και τις προδιαγραφές για νεότευκτα πλοία και παρακολουθεί τη διαδικασία ναυπήγησης τους ώστε να κατασκευάζονται σύμφωνα με τις απαιτήσεις των σχετικών κανονισμών.
3. Κάνει ειδικές επιθεωρήσεις σε συγκεκριμένο χρόνο.
4. Μετά από επιθεωρήσεις και ναυπηγήσεις, εκδίδει πιστοποιητικά ασφαλείας.
5. Δημοσιεύει καταλόγους και στατιστικές πληροφορίες σε ετήσια βάση.
6. Εκτελεί έρευνες για την επίτευξη υψηλότερων προτύπων ασφαλείας.

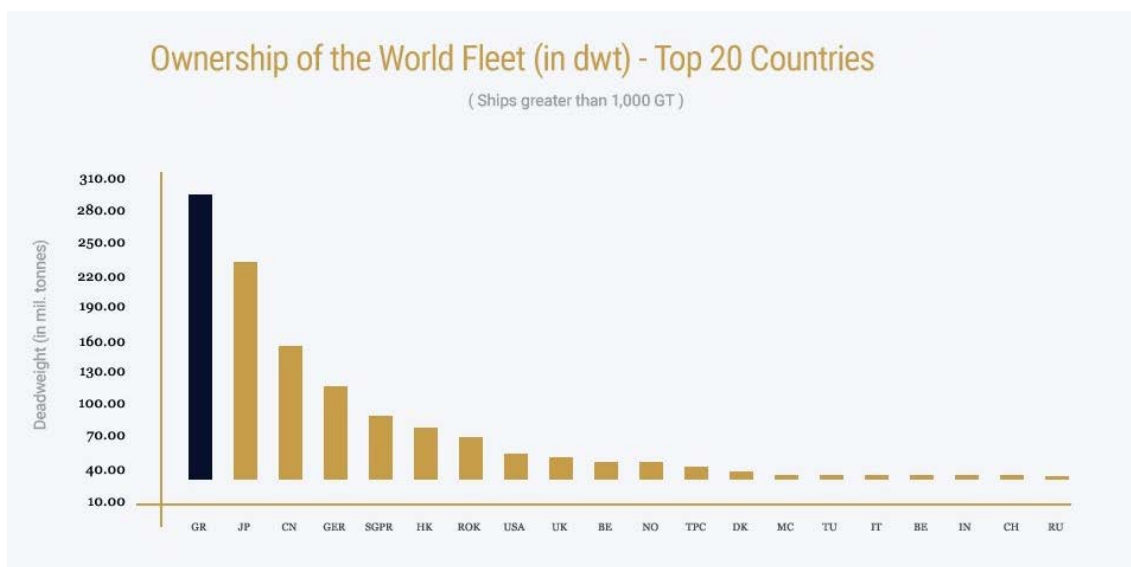
### 3.2 Η Εφαρμογή της STCW στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τον Σεπτέμβριο του 2011, υιοθέτησαν την «Πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για τη τροποποίηση της οδηγίας 2008/106/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου για το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών» και από το 2012 νέοι διεθνείς κανόνες θα διέπουν την εκπαίδευση των ναυτικών, όσον αφορά στις δεξιότητες, την ασφάλεια, την πιστοποίηση τους, που δεν είναι άλλες από τις τροποποιήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών STCW 2010 (Manila Amendments).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση εξαρτάται από τη ναυτιλία για τη μεταφορά του 75% του διεθνούς της εμπορίου.

**Γράφημα 3.1**

*Κορυφαίες 20 χώρες πλοιοκτησίας του Παγκόσμιου Στόλου (σε dwt)*



*Πηγή: United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), 2016*

Όπως φαίνεται και από το παραπάνω γράφημα 3.1, η Ευρωπαϊκή Ένωση κατέχει ενεργό μερίδιο του παγκόσμιου στόλου, με χώρες όπως η Ελλάδα, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, το Βέλγιο, τη Νορβηγία, τη Δανία, το Μονακό, την Ιταλία και την Ελβετία.

Για να διατηρήσει αυτή την ηγετική θέση της, η ΕΕ κατανοεί και προωθεί την ναυτική τεχνολογία, αναβαθμίζει την εκπαίδευση των ναυτικών, στοχεύοντας στην ασφάλεια και προστασία την ναυσιπλοΐας και στην ελκυστικότητα των ναυτικών επαγγελματιών. Προτείνει μάλιστα την υποχρέωση

απόδοσης τυποποιημένων στοιχείων στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή (ΕΟΚΕ), για στατιστικούς λόγους, σχετικών με τη πιστοποίηση των ναυτικών. Η ΕΟΚΕ από την άλλη μεριά, προτείνει στα κράτη-μέλη την εκπαίδευση των ναυτικών για την αντιμετώπιση των πειρατικών επιθέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο, βάσει του Διεθνούς Κώδικα για την Ασφάλεια των Πλοίων Και Λιμενικών εγκαταστάσεων (ISPS).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση απασχολεί δύο εκατομμύρια ανθρώπους στο ναυτιλιακό κλάδο και 250000 ναυτικούς. Η ομοιόμορφη εφαρμογή της STCW 2010 από τα κράτη μέλη από τη 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2012, με προθεσμία την 31<sup>η</sup> Δεκεμβρίου 2012, και η τυποποίηση της εκπαίδευσης σε παγκόσμιο επίπεδο, είναι ένα μέσο προσέλκυσης ναυτικών και φυσικά, αναβάθμισης της ναυτικής εκπαίδευσης. Η αναγνώριση των εκπαιδευτικών ιδρυμάτων και πιστοποιητικών των τρίτων χωρών έχει παράταση χρονικού περιθωρίου λόγω μη ύπαρξης πόρων και παράλληλα φόρτου εργασίας. Το γεγονός αυτό αποτελεί ένα τρόπο διασφάλισης ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία με σημαία κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης με πιστοποιητικά τρίτων χωρών διαθέτουν τη κατάλληλη εκπαίδευση, όπου κι αν έχουν εκπαιδευτεί.

Η ΕΕ ασπάζεται τις συμβάσεις STCW, MARPOL, SOLAS και τη Σύμβαση για τη Ναυτική εργασία MLC και μάλιστα προτείνει οι τροποποιήσεις στην STCW 2010 να εισαχθούν στο Δίκαιο της ΕΕ και να γίνουν αλλαγές στις ισχύουσες διατάξεις της ΕΕ όσον αφορά στην αναγνώριση των πιστοποιητικών των ναυτικών. Υποστηρίζει τα υψηλά πρότυπα που επιβάλλουν οι τροποποιήσεις για τη καταλληλότητα του ναυτικού ως προς την ιατρική άποψη, την εκτέλεση υπηρεσίας, την κατάχρηση αλκοόλ, την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας καθώς και την καθιέρωση των νέων επαγγελματικών βαθμών, όπως οι ηλεκτρολόγοι αξιωματικοί.

Οι Υπουργοί Μεταφορών και Περιβάλλοντος της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε μικρό συμβούλιο (Δανία 1993) εξέτασαν μέτρα ελαχιστοποίησης των ατυχημάτων σε περιπτώσεις μεταφοράς ρυπογόνων και επικίνδυνων φορτίων. Συγκεκριμένα, συζητήθηκε η σταδιακή αντικατάσταση του υπάρχοντος στόλου των δεξαμενόπλοιων με νέα που είναι εφοδιασμένα με διπλούς πυθμένες, όπως στην Αμερική (νόμος OPA 1990).

Οι προτάσεις του Συμβουλίου στηρίζονται στη στενή και άμεση συνεργασία με τον IMO για την υιοθέτηση των εξής μέτρων:

- τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων με διπλό κέλυφος ή διπλό πυθμένα (double hull-double bottom) ή με ενδιάμεσο κατάστρωμα ή άλλες εναλλακτικές λύσεις που εξασφαλίζουν την προστασία των θαλασσών από ρύπανση πετρελαιοειδών καθώς και ένα σχέδιο προοδευτικής απόσυρσης των υφιστάμενων πετρελαιοφόρων,

- τον καθορισμό ορισμένων περιοχών που πρέπει να αποφεύγονται από τα εμπορικά πλοία και των δρομολογίων ανοιχτής θάλασσας στα Ευρωπαϊκά ύδατα,
- τις συνεχείς ενέργειες στο πλαίσιο των 4 περιφερειακών συμφωνιών συνεργασίας για την καταπολέμηση της ρύπανσης στη Βόρειο Θάλασσα (Συμφωνία της Βόννης), στη Μεσόγειο (Σύμβαση της Βαρκελώνης), στον Βορειοανατολικό Ατλαντικό (Συμφωνία της Λισσαβώνας) και στη Βαλτική Θάλασσα (Σύμβαση του Ελσίνκι),
- τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα για την ασφαλή διακίνηση των πλοίων,
- την ανάγκη για επείγουσα ρυμούλκηση υπό οποιεσδήποτε καιρικές συνθήκες των πλοίων που έχουν υποστεί ζημιές ή έχουν εγκαταληφθεί.

Ιδιαίτερη σημασία αποκτά η παρακίνηση των κρατών – μελών για την αναθεώρηση της σύμβασης STCW 1978 (περί εκπαίδευσης ναυτιλλομένων, πιστοποιητικών ικανότητας και τήρησης φυλακών) και την επικύρωση το ταχύτερο δυνατόν των συμβάσεων του IMO: (α) CLC 1969 και FUND 1971 «περί αστικής ευθύνης και αποζημίωσης» μαζί με τα πρωτόκολλα τους (1984, 1992), (β) SAR 1989 «περί διάσωσης στη θάλασσα», (γ) OPRC 1990 «για την προετοιμασία, παρέμβαση και συνεργασία σε περιπτώσεις ρύπανσης από πετρέλαιο».

Επίσης, πρόκειται να εφαρμοστούν:

1. η ενίσχυση του κρατικού ελέγχου των λιμένων (σύμφωνα με το μνημόνιο του Παρισιού),
2. η καθιέρωση κοινής γλώσσας για την επικοινωνία επί των πλοίων,
3. η επιτήρηση της κυκλοφορίας και τα βοηθήματα ναυσιπλοίας όπως η θέσπιση συστημάτων διαχείρισης της κίνησης των πλοίων (VTS),
4. η εγκατάσταση συστημάτων τηλεπικοινωνίας ανοιχτής θάλασσας προς υποστήριξη του παγκόσμιου συστήματος ναυτιλιακής βοήθειας (GMDSS) και
5. η δημιουργία σταθμών υποδοχής καταλοίπων.

### 3.3 Η Εφαρμογή της STCW στον Διεθνή Χώρο μέσω των Port State Controls

Προκειμένου να τηρηθούν τα ελάχιστα διεθνή πρότυπα από τα κράτη μέλη, σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης STCW 2010 (Manila Amendments), η σύμβαση δημιούργησε

ρόλους στη διαδικασία εφαρμογής για το κράτος σημαίας, τα κέντρα ναυτικής εκπαίδευσης και κατάρτισης και τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Παρότι η σύμβαση πετυχαίνει τους περισσότερους στόχους της, ιδίως όσον αφορά τη βελτίωση και τη δημιουργία συστημάτων εκπαίδευσης και κατάρτισης στα περισσότερα κράτη μέλη, πρέπει να εξεταστούν ορισμένες αδυναμίες και ελλείψεις στη διαδικασία υλοποίησης.

Οι ναυτιλιακές εταιρείες είναι υπεύθυνες για τη διασφάλιση ότι οι ναυτικοί που απασχολούν πληρούν τα ελάχιστα διεθνή πρότυπα εκπαίδευσης καθώς και την εξοικείωση κάθε ναυτικού με τα καθήκοντα επί του σκάφους που έχουν ανατεθεί.

Νέες απαιτήσεις εισάγονται, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής ικανότητας, των ωρών ανάπαυσης, της ειδικής κατάρτισης, της κατάρτισης σε θέματα ασφάλειας, της χρήσης προσομοιωτών, μέτρων για την πρόληψη της κόπωσης και των προσόντων των ναυτικών εκπαιδευτών και αξιολογητών.

Οι ναυτιλιακές διοικήσεις εισάγουν τέτοιες διατάξεις στις εθνικές τους νομοθεσίες και έτσι εξασφαλίζουν τον έλεγχο και την παρακολούθηση της διαδικασίας εφαρμογής, προκειμένου να διασφαλιστεί η συνέχεια της συμμόρφωσης με τις διατάξεις αυτές με μηχανισμό διαρθρώσεων και διαδικασίες για την εκτέλεση αυτής της εφαρμογής όπως Για την ακρίβεια, όχι μόνο οι εθνικοί νόμοι έπρεπε να τροποποιηθούν αλλά να επιβληθούν λεπτομερώς οι απαιτήσεις για συστήματα κατάρτισης, εξεταστικά συστήματα, χρήση προσομοιωτών, προσόντα εκπαιδευτών και αξιολογητών και σύστημα ποιότητας.

Τα συμβαλλόμενα μέρη που έχουν επικυρώσει τη σύμβαση αναλαμβάνουν αυτές τις ευθύνες ως:

- A) Κράτος σημαίας, το οποίο διατηρεί νηολόγιο πλοίων που φέρουν τη σημαία του, εκδίδει θεωρήσεις για τα πιστοποιητικά των ναυτικών, διασφαλίζει τη συμμόρφωση με τη σύμβαση και παρέχει πληροφορίες σχετικά με την εφαρμογή στον IMO ή ως
- B) Κράτος λιμένα, το οποίο ασκεί τον έλεγχο του κράτους του λιμένα (Port State Control) για τα πλοία που εισέρχονται στους λιμένες του.

### Port State Control

Τον Ιανουάριο του 1982, 14 κράτη υπέγραψαν το Μνημόνιο Κατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων, αλλιώς Paris Memorandum of Understanding (MoU). Το Paris Memorandum of



Understranding (MoU) εφαρμόζεται από τον Ιούλιο του 1982 και με τη πάροδο των χρόνων προστέθηκαν και άλλα κράτη μέλη, όπως η Ελλάδα. Για πρώτη φορά, ένας τακτικός και συστηματικός έλεγχος των πλοίων ενεργείται από μία τοπική ομάδα κρατών λιμένων που είναι μέλη των σχετικών συμβάσεων. Το Paris MoU λειτουργεί ως μοντέλο στο οποίο βασίζεται η διεθνής κοινότητα κατά τους ελέγχους PSC.

Μετά το Paris MoU, έχουν υπογραφεί και άλλα MoUs (Εικόνα 3.1), μεταξύ των οποίων είναι:

- The Tokyo MoU (για τον Ειρηνικό Ωκεανό)
- Acuerdo Latino MoU (Για τη Νότια και Κεντρική Αμερική)
- The Caribbean MoU (Για την Καραϊβική)
- The Mediterranean MoU (Για τη Μεσόγειο θάλασσα)
- The Indian MoU (Για τον Ινδικό Ωκεανό)
- The Abuja MoU ( Για τον Δυτικό και Κεντρικό Ατλαντικό Ωκεανό πλησίον της Αφρικής)
- The Black Sea MoU (Για τη Μαύρη Θάλασσα)
- The Riyadh MoU (Για τον Περσικό Κόλπο)

**Εικόνα 3.1**

*Μνημόνια κατανόησης για τον έλεγχο των πλοίων (MoUs)*



Πηγή: <https://www.parismou.org/>

Ο απώτερος στόχος είναι η διασφάλιση πως τα ξένα πλοία που προσεγγίζουν τα λιμάνια είναι συμβατά με τους Διεθνείς Κανονισμούς Ουσιαστικά είναι ένα διεθνές δίκτυο ελέγχου που βασίζεται σε κοινά πρότυπα πχ. STCW 2010, MARPOL, SOLAS, ISM κοκ. και εξυπηρετεί κοινούς στόχους.

Λειτουργει ως ο βασικός μηχανισμός που διασφαλίζει ότι τα πλοία ξένης σημαίας που καταπλεύουν σε ένα λιμένα διαθέτουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά και έγγραφα και έτσι ελέγχει:

- τη συμμόρφωση των πλοίων στους διεθνείς κανονισμούς και ρυθμίσεις για την ασφάλεια.,
  - την καταλληλότητα της μηχανής και του εξοπλισμού που χρησιμοποιούνται για το είδος των ταξιδιού που εκτελείται,
  - τη καταλληλότητα του εργασιακού περιβάλλοντος για το πλοίο,
  - τη τήρηση των ωρών ανάπαυσης του πληρώματος,
  - τυχόν κίνδυνο για ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος,
  - τυχόν ελλείψεις που θεωρούνται σημαντικές από τον επιθεωρητή
- και γενικά τη καταλληλότητα του πλοίου να εκτελέσει το ταξίδι.και καλύπτει απαιτήσεις που τίθενται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα για τα Ευρωπαϊκά πλοία. <sup>12</sup>

### Concentrated Inspection Campaign (CIC)

Θεωρούνται οι συγκεντρωμένες «λίστες» επιθεώρησης που επικεντρώνονται σε συγκεκριμένους τομείς στους οποίους έχουν εντοπιστεί υψηλά επίπεδα ελλείψεων από τους επιθεωρητές ή όταν έχουν τεθεί πρόσφατα σε ισχύ νέες απαιτήσεις διεθνών συμβάσεων. Οι CICs πραγματοποιούνται ετησίως για περίοδο 3 μηνών (Σεπτέμβριος - Νοέμβριος) και συνδυάζονται με τακτική επιθεώρηση. Με την πάροδο των ετών, τα ακόλουθα θέματα αποτέλεσαν το επίκεντρο μιας CIC:

2017 - Ασφάλεια πλοήγησης, συμπεριλαμβανομένων των Ηλεκτρονικών χαρτών ECDIS

---

<sup>12</sup> <http://www.parismou.org/>

- 2016 - Συμμόρφωση με την σύμβαση MLC 2006
- 2015 - Εξοικίωση του πληρώματος για την είσοδο σε κλειστούς χώρους
- 2014 - Συμμόρφωση με τις ώρες ανάπαυσης κατά την STCW 2010
- 2013 - Προωθητικά και βοηθητικά μηχανήματα
- 2012 - Συστήματα πυρασφάλειας
- 2011 - Δομική ασφάλεια και γραμμές φόρτωσης
- 2010 - Σταθερότητα ζημιών στο δεξαμενόπλοιο
- 2009 - Lifesavings: Διαρρύθμιση σωστικών σκαφών
- 2008 - Solas κεφάλαιο V (Ασφάλεια πλοήγησης)
- 2007 - Εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Διαχείρισης της Ασφάλειας (ISM-Code)
- 2006 - MARPOL 73/78 Παράρτημα I
- 2005 - Παγκόσμιο Σύστημα Ασφάλειας Ναυτιλιακών Κινδύνων (GMDSS)
- 2004 - Εργασίες και συνθήκες ζωής: Συνθήκες εργασίας και διαβίωσης
- 2003 - Λειτουργική συμμόρφωση σε επιβατηγά πλοία
- 2002 - Διεθνής κώδικας διαχείρισης της ασφάλειας (κώδικας ISM).


Επιλέγοντας ως παράδειγμα από τη παραπάνω λίστα τις ώρες ανάπαυσης κατά την STCW, οι ώρες ανάπαυσης των ναυτικών που τηρούν φυλακές (watchkeepers) στη γέφυρα και στο μηχανοστάσιο επαληθεύονται πιο λεπτομερώς για συμμόρφωση από τη σκοπιά του CIC, κατά τη διάρκεια επιθεώρησης PSC σε πλοία στις περιφέρειες των Paris και Tokyo MoUs.

Οι Υπεύθυνοι Ελέγχου Port State Control χρησιμοποιούν κατάλογο 10 επιλεγμένων αντικειμένων για να διαπιστώσουν ότι το προσωπικό φυλάκων πληροί τις απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες ανάπαυσης, εστιάζοντας την προσοχή τους στο έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Επάνδρωσης (Minimum Safe Manning – MSM) και τα αρχεία ανάπαυσης. Επιπλέον, συγκεντρώνουν πληροφορίες σχετικά με το σύστημα παρακολούθησης, ανεξάρτητα από το αν το MSM απαιτούσε έναν αξιωματικό μηχανής και εάν το πλοίο ονομάζεται UMS (Περιοδικά μη επιτηρούμενος χώρος μηχανών).

Για το σκοπό αυτό, οι Υπεύθυνοι Port State Control εφαρμόζουν ένα ερωτηματολόγιο που περιλαμβάνει μια σειρά στοιχείων που θα καλύπτονται κατά τη διάρκεια της CIC. Το ερωτηματολόγιο είναι ως εξής:

**Πίνακας 3.1**

Ερωτηματολόγιο κατά την διάρκεια της CIC

Ship name:		IMO No:			
Inspection Authority:					
Port of Inspection:					
Date of Inspection:					
Qu No	Area	Yes	No	N/A	
1	Is a watch schedule posted in an easily accessible area? STCW Section A-VIII/1(5)				
2*	Is the ship manned in accordance with MSMD or an equivalent document? SOLAS 1999/2000 Amend/Chapter V Reg.14				
3	Are there records of daily hours of rest for each watchkeeper? STCW Section A-VIII/1(7)				
4	Have the records in Qu3 been endorsed by an appropriate person? STCW Section A-VIII/1(7)				
5	Are records related to hours of rest being recorded correctly? STCW Section A-VIII/1(7)				
6	Do rest periods for all watchkeeping personnel comply with STCW requirements, including the weekly requirements of rest? STCW Section A-VIII/1(2)				
7**	Will the watchkeepers on the first and subsequent watch after departure have sufficient time to rest? STCW rEGi/4 or STCW Reg VIII/1.1.2.				
8	Is there evidence that on-call seafarers receive adequate compensatory rest periods if disturbed by call-outs to work? STCW Section A-VIII/1.6				
9	Do the records indicate that a bridge lookout is being maintained? STCW Section A-VIII/4-1(14)				
10	Was the ship detained as a result of this CIC?				
	<b>These questions for information only:</b>				
11	Is there a two watch system on board including the master?				
12	Does the MSMD require an Engineer Officer?				
13	Is the ship designated UMS?				
14	If ship does not have UMS notation is there more than one certificated engineer on board?				
<p>Any question answered with a "NO" MUST be accompanied by a relevant deficiency on the Report of Inspection. Deficiency codes and convention references are given for each question where appropriate. Questions marked either * or ** with a "NO" may give clear grounds for a detention. *If the actual crew member or composition is not brought in accordance with the minimum safe Manning Document or the flag State does not advise that the ship may sail, the ship may be considered for detention.**If the PSCO determined that a watch keeper due to take the first or relieving watch at the commencement of a voyage has not had, or will not have, the minimum rest periods required in STCW then the PSCO should consider detention of the vessel until such time as those rest periods have been taken.</p>					

Πηγή: <https://www.parismou.org/>

Στις μέρες μας, πέρα από τις ώρες ανάπαυσης και το μέγιστο ωράριο εργασίας ημερησίως, οι έλεγχοι για τις συνθήκες υγιεινής και διαβίωσης και τον εξοπλισμό διευκόλυνσης των πληρωμάτων από τα PortStateControls, είναι εξαιρετικά εντατικοί.. Παραπτώματα επιφέρουν μεγάλα και αυστηρά πρόστιμα. Οι «ποινές» που επιβάλλονται σε ένα πλοίο με παραπτώματα είναι:

1. Οι ελλείψεις μπορούν να διορθωθούν εντός 14 ημερών για ελάσσονα παραπτώματα.

2. Υπό ειδικές συνθήκες, οι ελλείψεις μπορούν να διορθωθούν όταν το πλοίο φτάσει στον επόμενο λιμένα.
3. Οι ελλείψεις πρέπει να διορθωθούν πριν το πλοίο απομακρυνθεί από το λιμάνι.
4. Η κράτηση του πλοίου είναι η χειρότερη ποινή για την εξεύρεση ελλείψεων στο πλοίο.

Όμως, οι έλεγχοι του παράκτιου κράτους σε αλλοδαπό πλοίο πρέπει να ασκούνται με τη δέουσα προσοχή διότι ενδεχόμενη καθυστέρηση ή κράτηση του πλοίου στο λιμάνι χωρίς δικαιολογία, εξαναγκάζει σε αποζημιώσεις. Αυτό είχε υποστηρίξει και ένας συγγραφέας <sup>13</sup> κατά την περίοδο έναρξης ισχύος της σύμβασης STCW-78.

Με την ενίσχυση του ρόλου των PortStateControls παρατηρήθηκε η αύξηση της ασφάλειας, καθώς δόθηκε η δυνατότητα να κρατούνται τα πλοία (detention) που δεν τηρούν τις προϋποθέσεις και να μην τους επιτρέπεται να ταξιδέψουν. Αυτό διασφαλίζει τόσο την υγεία και ακεραιότητα του πληρώματος του πλοίου όσο και των όλων οχημάτων που πραγματοποιούν θαλάσσιες μετακινήσεις.

Επιπρόσθετα, έχουν μειωθεί οι περιπτώσεις "πλαστών" πιστοποιητικών αλλά και οι τρόποι με τους οποίους αυτά θα μπορούσαν να αποκτηθούν.

Η κλίμακα του προβλήματος της ψευδούς πιστοποίησης του ναυτικού είναι ακαθόριστη. Κάθε στιγμή θα μπορούσαν να υπάρχουν κυριολεκτικά χιλιάδες ψευδή πιστοποιητικά σε κυκλοφορία (Πίνακας 3.1). Ο IMO γνωρίζει ελάχιστα από αυτά, όπως δημοσιεύει στις αναφορές STW 40/4, 41/4 και 42/4<sup>14</sup>, τα οποία είναι πλαστογραφημένα ή τροποποιημένα. Τα υπόλοιπα μπορεί να είναι καλόπιστα πιστοποιητικά που υποστηρίζονται από πλαστά έγγραφα και που προέρχονται από τις διοικήσεις των κρατών σημαίας. Αν συμβαίνει αυτό τότε αυτό δεν είναι ένα ζήτημα που μπορεί να αντιμετωπιστεί ή να επιλυθεί με εστίαση στους ναυτικούς.

**Πίνακας 3.2**

*Τα πιο συχνά είδη ψευδών πιστοποιητικών*

Types of False Certificate	Number 2009	%
Chief Engineer	76	22%
Engineer Officers	66	19%
Master	47	13%
Chief Officer	35	10%
Non-specific CoC	30	9%
GMDSS	27	8%
Deck Officers	14	4%

*Πηγή: STW 40/4, 41/4, 42/4*

<sup>13</sup>Βλ. P. Birnie, (1979), "Enforcement of the International Laws for Prevention of Oil Pollution from Vessels", p. 104-5.

<sup>14</sup> STW 40/4, 41/4, 42/4 - Unlawful Practices associated with certificates of competency – reports of fraudulent certificates received by the Secretariat.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: Η ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ STCW ΣΤΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

### 4.1 Εισαγωγή

Στις 5 Ιουνίου του 1972 στη Στοκχόλμη, εν μέσω ψυρού πολέμου και δοκιμών πυρηνικών όπλων από την Ιαπωνία μέχρι την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, πραγματοποιείται η πρώτη σύνοδος, υπό τον Οργανισμό Ηνωμένων Εθνών, με θέμα το περιβάλλον.

Η θέσπιση ενός προγράμματος για το περιβάλλον με σκοπό τη βιώσιμη ανάπτυξη και με εισαγωγή στοιχείων περιβαλλοντικού δικαίου ήταν ένα από τα βασικά αποτελέσματα της συνδιάσκεψης, εφόσον οι έως τότε συμβάσεις, για παράδειγμα του ΙΜΟ, δεν ήταν αποτελεσματικές. Για πρώτη φορά οι πολιτικές ηγεσίες αναγνώρισαν πως η τεχνολογία μπορεί να βλάψει σοβαρά το περιβάλλον και συμφώνησαν πως η κάθε χώρα έχει υποχρέωση να μην μολύνει την άλλη και πως τα απειλούμενα είδη χρειάζονται διεθνή προστασία.

Η ρύπανση της βιόσφαιρας στο σύνολο της περιλαμβάνει και τη ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο θαλάσσιος χώρος, είναι αποδεδειγμένα πιο ανθεκτικός σε σχέση με τον χερσαίο χώρο. Αξίζει να αναφερθεί το υπέρογκο ποσό των 4.000.000 τόνων πετρελαίου που χύθηκαν στη θάλασσα κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο που μαζί με εκάστοτε ατυχήματα εμπορικών πλοίων, και κυρίως δεξαμενόπλοιων, έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου, κυρίως σε παράκτιες περιοχές, ώστε να ενδιαφερθούν και να προχωρήσουν σε επιστημονική ανάλυση και αντιμετώπιση αυτής της ρύπανσης.

Η προστασία από τη θαλάσσια ρύπανση υπόκειται στη διεθνή νομοθεσία και συνεργασία για την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Η διεθνής κοινότητα δεν ωφελείται εξάλλου από το κόστος καταπολέμησης της θαλάσσιας ρύπανσης όσο αυτή αυξάνεται. Για αυτό το λόγο, την απασχολεί ιδιαίτερα η θαλάσσια ρύπανση που προέρχεται από τα εμπορικά πλοία, και δή τα δεξαμενόπλοια, λόγω του φορτίου του και θέτει σε ισχύ διεθνή, περιφερειακή και εθνική νομοθεσία.

Οι πηγές που προκαλούν την αύξηση της θαλάσσιας ρύπανσης παρουσιάζονται ως εξής:

**Πίνακας 4.1**  
Πηγές θαλάσσιας ρύπανσης

<i>Πηγή</i>	<i>Ποσοστιαία συμμετοχή (%)</i>
Απορροές και απόβλητα από την ξηρά	44
Εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων	33
Ναυτιλιακές δραστηριότητες	12
Εξορύξεις υποθαλάσσιων κοιτασμάτων	1
Απορρίψεις – ποντίσεις	10
ΣΥΝΟΛΟ	100

Πηγή: UNEP, (1990), *The State of the Marine Environment*

Επεξεργασία Στοιχείων: Βλάχος Γ- Αλεξόπουλος Α.Β. (1995),

*Τεχνικο-Οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσιού Περιβάλλοντος*

Όσον αφορά στις ναυτιλιακές δραστηριότητες, οι οποίες σύμφωνα με τον πίνακα, συμβάλλουν κατά 12% στη συνολική ρύπανση της θάλασσας, ένα ανθρώπινο λάθος ή παράβλεψη πάνω στο πλοίο μπορεί να οδηγήσει ένα μικρό συμβάν σε ένα ναυτικό ατύχημα.

Ως Ναυτικό ατύχημα κατά τον παρόντα νόμο (Νομοθετικό διάταγμα 712/1970) θεωρείται σαν "πάν συμβεβηκός που προκάλεσε ειδικά περιγραφόμενες έξ μορφών συνέπειες:

- α) ολική, πραγματική ή τεκμαρτή απώλεια του πλοίου,
- β) εγκατάλειψη του πλοίου από το πλήρωμα,
- γ) εγκατάλειψη του πλοίου στους ασφαλιστές,
- δ) απώλεια ή βλάβη του μεταφερόμενου φορτίου κατά ποσοστό πάνω από 1/4,
- ε) σοβαρή βλάβη που προκάλεσε διαρκή ακυβερνησία του πλοίου,
- στ) απώλεια ζωής ή σοβαρό τραυματισμό μέλους πληρώματος ή επιβάτη".

Το νομοθετικό αυτό διάταγμα επισημαίνει τα αίτια και του υπεύθυνους ενός ναυτικού ατυχήματος με απώτερο στόχο τη βελτίωση των κανονισμών και των υλικών και κατ'επέκταση αποβλέπει σε καλύτερα επίπεδα της ασφάλειας στη ναυτιλία και επομένως, στη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Τα εμπορικά πλοία, προκειμένου να εξυπηρετήσουν τον σκοπό τους που είναι η διακίνηση φορτίου, πρέπει να κινούνται διαρκώς. Η συνεχής κίνηση προκαλεί ρύπανση του θαλάσσιου περιβάλλοντος:

- Είτε ατυχηματική, δηλαδή λόγω κάποιου ατυχήματος
- Είτε λειτουργική, από τις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου

## 4.2 Η Ατυχηματική ρύπανση στη θάλασσα

Η ατυχηματική ρύπανση της θάλασσας από την κίνηση των εμπορικών πλοίων αφορά στις περιπτώσεις που αυτά εμπλέκονται σε ατυχήματα, τα οποία οφείλονται κυρίως σε ανθρώπινο σφάλμα. Και αυτό συμβαίνει επειδή οι απότομες αλλαγές των καιρικών συνθηκών, πχ. των ανέμων, σε συνδυασμό με την αδυναμία του ανθρώπου πολλές φορές να αντιμετωπίσει (ή και να επιβιώσει) αβοήθητος στο θαλάσσιο περιβάλλον, οδηγούν σε απώλειες ανθρώπινων ζωών, πλοίου, φορτίου (total losses or casualties) και πιθανόν σε θαλάσσια ρύπανση.

Τα πιο πολλά ατυχήματα των δεξαμενόπλοιων συμβαίνουν κοντά στις ακτές ή και σε περιοχές πυκνής κυκλοφορίας μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

1. Συγκρούσεις πλοίων (collision) ή επαφές πλοίων (contact) και μόνιμων εγκαταστάσεων. Στην πρώτη περίπτωση με άλλο πλοίο κυρίως σε λιμένες ή τερματικούς σταθμούς και στις θαλάσσιες περιοχές με συχνή κυκλοφορία λ.χ. διεθνή στενά, διώρυγες κλπ. Στη δεύτερη περίπτωση έχουμε επαφή του πλοίου με μία μόνιμη εγκατάσταση π.χ. μεταφορικά μέσα ξηράς, προβλήτες λιμένων, πλατφόρμες εξόρυξης πετρελαίου κλπ.

Το RORO επιβατηγό πλοίο ST THOMAS DE AQUINAS (2013) συγκρούστηκε με το κοντέινερ Sulpicio Express 7 στο Cebu, Φιλιππίνες. Το περιστατικό είχε ως αποτέλεσμα την απώλεια πάνω από 100 ζωές των 813 επιβατών και του πληρώματος επί του επιβατηγού πλοίου και την απελευθέρωση μιας άγνωστη ποσότητας εκ των 120 τόνων πετρελαίου που μετέφερε, στη θάλασσα.

Το δεξαμενόπλοιο PATMOS το έτος 1985 με φορτίο 80.000 τόνων συγκρούστηκε στα στενά της Μεσσίνας στην Ιταλία με ένα άλλο πετρελαιοφόρο που βρισκόταν σε ταξίδι υπό έρμα (δηλαδή χωρίς φορτίο) προκαλώντας μεγάλη οικολογική καταστροφή.

2. Προσαράξεις (grounding) ή όταν το πλοίο «πέφτει έξω» (stranding) συνήθως σε παράκτιες περιοχές με πυκνή κυκλοφορία λόγω κυρίως μηχανικής βλάβης, κακοκαιρίας και λανθασμένης πλοήγησης. Τα μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια (Very Large Crude Carriers) είναι ιδιαίτερα ευπαθή σε τέτοιου είδους ατυχήματα λόγω των διαστάσεων τους και της ύπαρξης ελάχιστου χώρου για ελιγμούς (manoeuvring).

Το χημικό-πετρελαιοφόρο SILVER (2013) μετά από δύσκολες καιρικές συνθήκες προσάραξε σε μια αμμόλοφο στην ακτή του Tan Tan στο νότιο Μαρόκο ενώ εισήλθε στο



λιμάνι του El Ouatia. Το πλοίο μετέφερε 4.940 τόνους βαρέως μαζούτ ως φορτίο, 190 τόνους ως καύσιμο καυσίμων και 24 τόνους πετρελαίου εσωτερικής καύσης. Ένας σχετικά μικρός όγκος χύθηκε από τις δεξαμενές φορτίου και δεξαμενών. Αυτό το πετρέλαιο περιέχεται σε μια μικρή και πολύ εκτεθειμένη περιοχή της ακτής.

Το πετρελαιοφόρο SEA EMPRESS (1996) εισχώρησε στην είσοδο του Milford Haven της Ουαλίας. Το δεξαμενόπλοιο γειώθηκε και ανανεώθηκε αρκετές φορές λόγω έντονων καιρικών συνθηκών και υπέστη σοβαρές ζημιές στις δεξίες και κεντρικές δεξαμενές του σε διάστημα πέντε ημερών στη διάρκεια των οποίων 72.000 τόνοι αργού πετρελαίου και 370 τόνοι βαρύ μαζούτ απελευθερώθηκαν στη θάλασσα.

Το δεξαμενόπλοιο METULA (1974) με φορτίο 190.000 τόνων πετρελαίου, λόγω της σφοδρής κακοκαιρίας, διέσχισε τα στενά του Μαγγελάνου με προορισμό τη Χιλή. Ένα λάθος ναυσιπλοίας οδήγησε στην προσάραξη σε υφάλους με τη μέγιστη ταχύτητα του και στη διαρροή 50.000 τόνων φορτίου στη θάλασσα.

3. Εκρήξεις (explosion) και πυρκαγιές (fire) πάνω στα πλοία: αιτίες που εμφανίζουν υψηλά ποσοστά σε απώλειες ανθρώπινων ζωών διότι συνήθως το πλοίο δεν έχει άμεση βοήθεια από την πλησιέστερη ακτή και οι επικρατούσες συνθήκες είναι εξαιρετικά δύσκολες ιδίως κατά τη διάρκεια σφοδρής κακοκαιρίας όταν μεταφέρεται επικίνδυνο φορτίο.

Το δεξαμενόπλοιο CASTILLO DE BELLVER (1983) φορτωμένο με 250.000 τόνους πετρέλαιο τυλίχθηκε στις φλόγες κοντά στο λιμάνι του Κέιπταουν στη Νότια Αφρική. Ακολούθησαν μαζικές εκρήξεις και το πλοίο κόπηκε σε δύο κομμάτια αλλά οι άνεμοι που έπνεαν στην περιοχή βοήθησαν να αποφευχθεί μεγάλη ζημιά στις ακτές από τη διαρροή πετρελαίου.

Το AEGEAN SEA (1992) φορτωμένο με 80.000 τόνους αργού πετρελαίου, προσάραξε ενώ προσέγγιζε το λιμάνι της Λα Κορούνια, λόγω κακών καιρικών συνθηκών και λάθη πλοήγησης του πλοίαρχου. Το σκάφος έσπασε σε δύο και έβγαλε φωτιά η οποία, μαζί με το χυμένο φορτίο 70,000 τόνων πετρελαίου, καιγόταν για αρκετές ημέρες. Πυκνά σύννεφα μαύρου καπνού απειλησαν την πόλη με αποτέλεσμα προσωρινή μαζική εκκένωση.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> Βλ. V. Power, (1992), "EC Shipping Law", First Supplement (1994), pp. 47-48 και Δ. Πολυχρονιάδης, (1993), "Ένα Ναυάγιο-Σταθμός για τα Τάνκερ", σελ. 64-66.

4. Βυθίσεις πλοίων (foundering or sinking) συνήθως λόγω δυσμενών κλιματολογικών συνθηκών κυρίως στην ανοιχτή θάλασσα ή λόγω μετατόπισης του φορτίου με αποτέλεσμα να κοπεί το πλοίο σε δύο κομμάτια.

Το δεξαμενόπλοιο «Αγία Ζώνη ΙΙ» βυθίστηκε στη περιοχή Σελίνια της Σαλαμίνας τον Σεπτέμβρη του 2017 προκαλώντας οικολογική ζημιά στη παράκτια ζώνη της Αττικής και στον Σαρωνικό ενώ μετέφερε 2.200 μετρικούς τόνους fuel oil και 370 μετρικούς τόνους marine gas oil. Τα αίτια που οδήγησαν στη βύθιση είναι υπό εξέταση, με ενδείξεις ωστόσο ελλιπούς πληρώματος και παλαιότητας του πλοίου.

5. Ζημιές στη δομή του πλοίου (structural failure) που συνήθως εμφανίζονται είτε στο εξωτερικό περίβλημα του πλοίου (hull) είτε στα τοιχώματα των δεξαμενών (bulkheads) εξαιτίας καιρικών συνθηκών, μετατόπισης φορτίου και μηχανικής βλάβης, κακής συντήρησης με προφανή συνέπεια την μη αντοχή των υλικών.

Το δεξαμενόπλοιο WAFRA (1971) φορτωμένο με 40.000 τόνους αργό πετρέλαιο ακινητοποιήθηκε λόγω μηχανικής βλάβης και πλημμύρισε το μηχανοστάσιο κοντά στις ακτές της Νότιας Αφρικής, αλλά η επιχείρηση διάσωσης από ρυμουλκά απέτυχε και η πετρελαιοκηλίδα κατέστρεψε μεγάλες εκτάσεις της παράκτιας ζώνης και μεγάλο αριθμό της θαλάσσιας πανίδας.

6. Απώλειες λόγω πολεμικών εχθροπραξιών (war losses), οι οποίες συμβαίνουν είτε όταν τα δεξαμενόπλοια έχουν επιταχθεί από την κυβέρνηση ενός κράτους για τη μεταφορά καυσίμων κατά τη διάρκεια εμπόλεμων καταστάσεων ή όταν απασχολούνται εξαιρετικά μεγάλης χωρητικότητας δεξαμενόπλοια για τη μεταφορά πετρελαίου σε περιόδους πετρελαϊκών κρίσεων για οικονομικούς λόγους και εισέρχονται σε περιοχές που υπάρχουν εχθροπραξίες.

Η ατυχηματική θαλάσσια ρύπανση από εμπορικά πλοιά δεν ξεπερνά το 12-15% του συνολικού ποσοστού της θαλάσσιας ρύπανσης.<sup>16</sup>

---

<sup>16</sup> Βλ. R. Clark, (1992), “Marine Pollution”, Clarendon Press και D. Brubaker, (1993), “Marine Pollution and International Law: Principles and Practice”, Belhaven Press.

### 4.3 Η Λειτουργική ρύπανση στη θάλασσα

Η λειτουργική ρύπανση που προκαλείται από τις θαλάσσιες μεταφορές των αγαθών λειτουργική προέρχεται από τις λειτουργικές διαδικασίες ενός εμπορικού πλοίου (Εικόνα 4.1). Αυτές είναι οι εξής:

1. Διαρροές κατά τη φόρτωση και την εκφόρτωση  
Κατά την φορτοεκφόρτωση είναι πιθανόν ανάλογα με το είδος φορτίου, υγρού ή στερεού, να προκληθεί ρύπανση του περιβάλλοντος. Στη περίπτωση του υγρού φορτίου, όπως είναι το πετρέλαιο, η ρύπανση προκύπτει λόγω της διαρροής από τα στόμια ή τον κορμό των σωληνώσεων, η οποία με τη σειρά της οφείλεται στη **φθορά** του υλικού και στη μη επισκευή ή αντικατάσταση του. Στη περίπτωση του στερεού φορτίου, όπως είναι το σιτάρι, μέρος του μπορεί να πέσει πάνω στο πλοίο ή κατευθείαν στη θάλασσα. Παράγοντες που επηρεάζουν είναι οι καιρικές συνθήκες, πχ. ισχυροί άνεμοι, ή λάθος χειρισμοί των μηχανημάτων φορτοεκφόρτωσης.
2. Διαρροές κατά τον ερματισμό και τον αφερματισμό  
Τα πλοία εκτελούν τη μια διαδρομή του ταξιδιού τους χωρίς φορτίο προς τον προορισμό παραλαβής του φορτίου τους ή της επιστροφής του. Στο άφορτο αυτό ταξίδι γεμίζουν τις δεξαμενές τους με θαλασσινό έρμα (water ballast) για να είναι τεχνικά δυνατή η πλεύση, διαφορετικά υπάρχει ο υπέρμετρος κίνδυνος ανατροπής. Όταν το πλοίο ετοιμάζεται να παραλάβει φορτίο πραγματοποιεί τις διαδικασίες αφερματισμού, δηλαδή ξαναρίχνει το θαλάσσιο έρμα από τις δεξαμενές στη θάλασσα. Τότε όμως συμπαρασύρονται και κάθε είδους κατάλοιπα (συνήθως πετρελαιοειδή) που βρίσκονται στις δεξαμενές και προξενείται πετρελαιοκηλίδα.
3. Απορρίψεις αποβλήτων κατά την πλύση των δεξαμενών φορτίου  
Ο καθαρισμός των δεξαμενών με θαλασσινό νερό (μέθοδος Butterworth) με σκοπό να φορτωθεί νέο φορτίο, προκαλούσε επίσης απόρριψη κατάλοιπων (sludge) στη θάλασσα. Ως απάντηση στο πρόβλημα, η Σύμβαση MARPOL «εφοδιάζει» τα δεξαμενόπλοια με τη σύστημα Crude Oil Washing COW κατά το οποίο οι δεξαμενές πλένονται με το φορτίο, δηλαδή αργό πετρέλαιο. Σύμφωνα με αυτό, το εξερχόμενο φορτίο ασκεί πίεση στα εσωτερικά ελάσματα των δεξαμενών και συμπαρασύρει τα πετρελαιοειδή κατάλοιπα. Με

αυτό τον τρόπο, αυξάνεται η ποσότητα πετρελαίου που παραδίδεται, τα ελάσματα συντηρούνται και δεν διαβρώνονται, δεν συσσωρεύονται κατάλοιπα φορτίου ώστε να μειώνεται η μεταφορική ικανότητα του πλοίου ή να αναμιγνύονται με θαλασσινό έρμα και κατά συνέπεια να χύνονται στη θάλασσα ρυπαίνοντας τη. Ωστόσο, το σύστημα COW έχει υψηλό κόστος αγοράς, εγκατάστασης και συντήρησης, αυξάνει το χρόνο εκφόρτωσης, απαιτεί ειδική εκπαίδευση του πληρώματος και πρέπει να συνυπάρχει με το σύστημα αδρανούς αερίου (Inert Gas System). Το σύστημα αδρανούς αερίου είναι το σημαντικότερο ολοκληρωμένο σύστημα πετρελαιοφόρων για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Το αδρανές αέριο είναι το αέριο που περιέχει ανεπαρκές οξυγόνο (συνήθως λιγότερο από 8%) για την καταστολή της καύσης αερίων εύφλεκτων υδρογονανθράκων. Το σύστημα αδρανούς αερίου εξαπλώνει το αδρανές αέριο πάνω από το μίγμα υδρογονανθράκων φορτίου πετρελαίου, το οποίο αυξάνει το κατώτερο όριο έκρηξης LEL (χαμηλότερη συγκέντρωση στην οποία μπορούν να αναφλεγούν οι ατμοί) μειώνοντας συγχρόνως το υψηλότερο όριο έκρηξης HEL (υψηλότερη συγκέντρωση με την οποία εκρήγνυται ατμός). Όταν η συγκέντρωση φθάσει περίπου το 10%, δημιουργείται ατμόσφαιρα εντός της δεξαμενής στην οποία οι ατμοί των υδρογονανθράκων δεν μπορούν να καούν. Η συγκέντρωση του αδρανούς αερίου διατηρείται γύρω στο 5% ως όριο ασφαλείας. Απαιτείται κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος και η διατήρηση του σε άριστη κατάσταση λειτουργίας.

#### 4. Μεταγγίσεις καυσίμων

Συμβαίνει λόγω της διαρροής από τα στόμια ή τον κορμό των σωληνώσεων.

#### 5. Διαρροές καταλοίπων στους χώρους φορτίου και μηχανοστάσιου

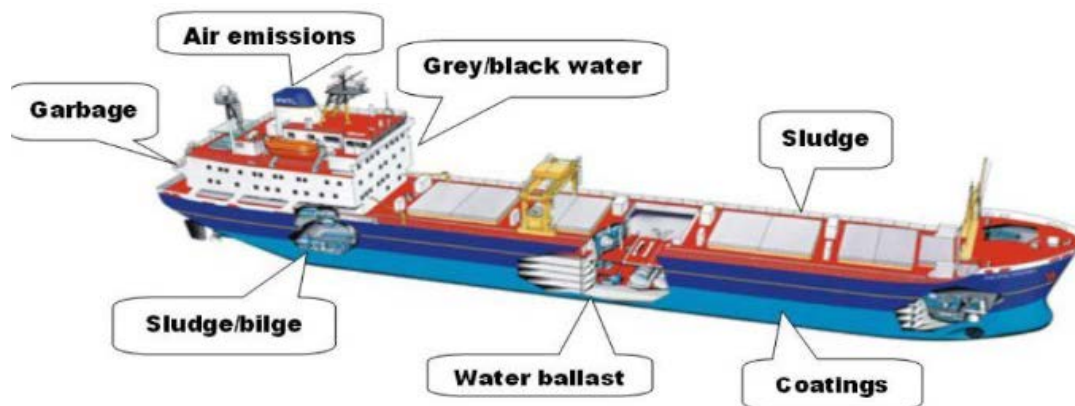
Τα λειτουργικά απόβλητα του μηχανοστασίου (πχ. λιπαντικά, σκουριές, ξυσίματα χρωμάτων, καύσιμα) καθώς και των χώρων φορτίου (συνήθως πετρελαιοειδή) μαζεύονται σε σταθερούς χώρους, τις λεγόμενες σεντίνες, στο μηχανοστάσιο και στο χώρο φορτίου αντίστοιχα. Όταν οι σεντίνες γεμίζουν, προκύπτει η ανάγκη αποβολής αυτών των κατάλοιπων (bilge, sludge).

#### 6. Ρύπανση από λύματα και απορρίμματα

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει λύματα οικιακής μορφής πχ. απόβλητα αποχέτευσης και λουτρών καθώς και απορρίμματα πχ. από συσκευασίες τροφίμων, σακούλες, πλαστικό κλπ. Προκύπτει επομένως η ανάγκη αποβολής τους από το πλοίο (garbage).

Εικόνα 4.1

Πηγές αποβλήτων πλοίων



Πηγή: Ψαρούτης (2007). Θαλάσσια ρύπανση: Πρόληψη και Καταστολή, Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών

#### 4.4 Ρύπανση στη θάλασσα από επικίνδυνα φορτία

Επικίνδυνα φορτία είναι όλες οι επικίνδυνες και επιβλαβείς ουσίες που μεταφέρονται διατροφικά ως συσκευασίες ή χύδην και είναι ικανές να προκαλέσουν κινδύνους στην ανθρώπινη υγεία είτε κατά τη διάρκεια χειρισμού τους είτε βραχυχρόνια είτε μακροχρόνια αλλά ακόμα, να προκαλέσουν ζημιά στο χερσαίο και θαλάσσιο περιβάλλον.

Τα εμπορικά πλοία μπορούν να μεταφέρουν φορτία μεγάλης επικινδυνότητας για το θαλάσσιο περιβάλλον τα οποία προορίζονται για ειρηνική χρήση. Δεν περιλαμβάνονται τα επικίνδυνα φορτία που χρησιμοποιούνται για άμεση στρατιωτική χρήση (όπλα, πυρομαχικά, καύσιμα, πολεμικές χημικές ύλες).<sup>17</sup>

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Κώδικας Επικίνδυνων Φορτίων (IMDG Code) του IMO κατατάσσει τα επικίνδυνα φορτία σε 9 κλάσεις. Οι κλάσεις περιγράφουν ποιά προϊόντα

<sup>17</sup> Κάτι τέτοιο δεν είναι σκόπιμο διότι υπάρχει έλλειψη στατιστικών δεδομένων αλλά και λόγω του μικρού όγκου των στρατιωτικών φορτίων στο σύνολο των μεταφερόμενων θαλάσσια επικίνδυνων υλών.

συμπεριλαμβάνει η κάθε κλάση και τους κινδύνους που μπορούν να προκαλέσουν τα βασικά προϊόντα ή υποπροϊόντα της κάθε μιας (υποκατηγορίες).

1. Εκρηκτικά, πχ. βόμβες, πυροτεχνήματα, πυρίτιδα, βεγγαλικά.  
Είναι οι ουσίες και τα αντικείμενα με κίνδυνο μαζικής έκρηξης στο σημείο φόρτωσης, με κίνδυνο εκτόξευσης-πρώωσης από το σημείο φόρτωσης, με ικανότητα πρόκλησης πυρκαγιάς και με κίνδυνο πυροδότησης ή ανάφλεξης σε περιορισμένο χώρο.
2. Αέρια, πχ. μεθάνιο, προπάνιο, βουτάνιο, αμμωνία, άζωτο.  
Είναι τα αέρια που βρίσκονται υπό πίεση ή ψύξη σε υγροποιημένη μορφή, τα αέρια που έχουν διαλυθεί με τη βοήθεια πίεσης σε ένα διαλύτη και γενικά έχουν απορροφηθεί μέσα σε πορώδες υλικό, τα αέρια που δεν παρουσιάζουν ευφλεκτικότητα και τα δηλητηριώδη αέρια που είναι επικίνδυνα για τη χλωρίδα.
3. Εύφλεκτα υγρά, πχ. βενζίνη, πετρέλαιο, κηροζίνη.  
Είναι υγρά ή μίγματα υγρών ή υγρά που περιέχουν στερεά, διαλυμένα ή διασκορπισμένα π.χ. χρώματα, βερνίκια, λάκκες, τα οποία παράγουν εύφλεκτους ατμούς και με βάση το σημείο ανάφλεξης τους υποδιαιρούνται σε κλάση μικρού σημείου, κλάση ενδιάμεσου σημείου και κλάση μεγάλου σημείου ανάφλεξης.
4. Εύφλεκτα στερεά πχ. πριονίδι, λιγνίτης, φώσφορος, κάλιο, νάτριο, ασβέτιο.  
Είναι στερεές ουσίες που αναφλέγονται χωρίς πηγή ανάφλεξης ή όταν έρθουν σε επαφή με το νερό εκλύουν εύφλεκτα αέρια. Υποδιαιρούνται σε στερεά εύκολα αναφλέξιμα αυτοαντιδρώντας ή με την επίδραση εξωτερικών πηγών θερμότητας.
5. Οξειδωτικές ουσίες πχ. νιτρικό αμμώνιο, υπεροξείδιο διτριτοταγούς βουτυλίου.  
Είναι ανόργανες χημικές ουσίες που προκαλούν οξείδωση ή καύσιμα υλικά που προκαλούν οξείδωση, μπορούν να διασπαστούν και να αντιδράσουν επικίνδυνα με άλλες ουσίες.
6. Τοξικές και μολυσματικές ουσίες πχ. ενώσεις αρσενικού, υδραργύρου, περιττώματα, κοπριά.  
Είτε είναι ουσίες που μπορούν να προκαλέσουν το θάνατο ή σοβαρή βλάβη της υγείας των ανθρώπων όταν γίνει εισαγωγή στον οργανισμό με κατάποση, εισπνοή ή από επαφή με το δέρμα είτε ουσίες οι οποίες περιέχουν παθογόνους μικροοργανισμούς, φορείς διαφόρων ασθενειών.
7. Ραδιενεργές ουσίες  
Υλικά που περιέχουν ραδιονουκλίδια, όπου η συγκέντρωση και δραστηριότητα του υπαερβαίνει τα όρια που θέτει ο κώδικας.

8. Διαβρωτικές ουσίες πχ. θειικό οξύ, νιτρικό οξύ, καυστική σόδα.

Είναι ουσίες γενικά στερεές ή υγρές που σε κανονική κατάσταση έχουν την ικανότητα να είναι σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό ικανές να προκαλέσουν ζημιά στους ζώντες ιστούς ή σε αντικείμενα που είναι ευαίσθητα σε αυτές.

9. Διάφορες επικίνδυνες ουσίες, πχ. αμιάντος, κλοφέν.

Είναι ουσίες που παρουσιάζουν κίνδυνο αλλά για διάφορους λόγους δεν μπορούν να καταταγούν στις προηγούμενες κατηγορίες, για παράδειγμα διάφορα υγρά που μεταφέρονται θερμοκρασία άνω των 100°C, διάφορα στερεά που μεταφέρονται σε θερμοκρασίες άνω των 240°C, κλπ.

Ο Νόμος 1650/1986 για την "προστασία του περιβάλλοντος" στο άρθρο 2 ορίζει ότι: *«Επικίνδυνες ουσίες ή παρασκευάσματα θεωρούνται οι τοξικές, διαβρωτικές, ερεθιστικές, εκρηκτικές, εύφλεκτες, καρκινογόνες, μεταλλαξογόνες, ραδιενεργές ή άλλες ουσίες που έχουν την ιδιότητα να επιταχύνουν την καύση, να αλλοιώνουν τη φυσική κατάσταση του νερού, του εδάφους ή του αέρα και να προσβάλλουν δυσμενώς τον άνθρωπο και όλα τα έμβια όντα, καθώς και το περιβάλλον».*

Κατά τη μεταφορά επικίνδυνων υλικών, οι πιθανές επιπτώσεις ενός ατυχήματος είναι η διαρροή τοξικών ουσιών, η φωτιά και η έκρηξη. Οι συνηθέστερες αιτίες αυτού του ατυχήματος ωφείλεται στο φορτίο, στον μεταφορέα ή στο χειρισμό του εξοπλισμού που χρησιμοποιείται. Αναλυτικότερα, το φορτίο μπορεί να εκραγεί, να αναφλεγεί ή να διαβρώσει τη συσκευασία του και να διαρεύσει. Ο μεταφορέας (πλοίο) μπορεί να εμπλακεί σε σύγκρουση. Τέλος, μπορούν να γίνουν λάθος χειρισμοί κατά τη διαδικασία φορτοεκφόρτωσης του επικίνδυνου φορτίου.

Συμπερασματικά, το φορτίο χρήζει διαφορετικής μεταχείρισης ανάλογα σε ποιά κλάση ανήκει, τα περιθώρια ασφαλείας του και τις ειδικές απαιτήσεις χειρισμού του φορτίου π.χ. συσκευασία, τοποθέτηση κλπ.

## 4.5 Η Προστασία του Περιβάλλοντος και η Ασφάλεια στη Ναυτιλία

Στις θαλάσσιες μεταφορές υπάρχουν τέσσερις περιοχές κινδύνου δηλαδή το πλοίο, το φορτίο, τα άτομα πάνω στο πλοίο και το περιβάλλον.

### *4.5.1 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΥ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑ*

Λαμβάνοντας υπόψιν ότι το 90% των ατυχημάτων στη θάλασσα είναι αποτέλεσμα ανθρώπινου λάθους, η πρόληψη είναι ο πιο σωστός τρόπος αντιμετώπισης για τη μείωση τους.

Οι προσαράξεις, συγκρούσεις, εκρήξεις είναι αποτελέσματα και όχι οι αρχικές αιτίες. Εάν κάποιος επιθυμεί να γνωρίσει την πραγματική αιτία πρέπει να κοιτάξει πίσω από το γεγονός και να αναρωτηθεί γιατί συνέβη ή προσάραξη. Τα πλοία δεν κτυπούν από μόνα τους σε έναν ύφαλο αλλά οδηγούνται εκεί.<sup>18</sup>

Η πρόληψη έχει ως πυλώνα τη κατάλληλη εκπαίδευση του πληρώματος σε όλη τη σειρά διαδικασιών πάνω σε ένα πλοίο σε συνδυασμό με την εφαρμογή των σχετικών κανονισμών. Εξάλλου, το ανθρώπινο λάθος (human error) χαρακτηρίζεται από έλλειψη γνώσης ή πείρας του αντικειμένου εργασίας. Για παράδειγμα, τα λάθη πλοήγησης και η έλλειψη κατάλληλου εξοπλισμού μπορούν να καταλήξουν σε προσάραξη ή σύγκρουση του πλοίου, ενώ η κακή διαχείριση επικίνδυνων φορτίων μπορεί να καταλήξει σε έκρηξη.

Όλα τα πλοία μπορούν να γίνουν το μέσο της καταστροφής. Είναι γεγονός ότι τα εκσυγχρονισμένα πλοία με την σωστή εφαρμογή νέας τεχνολογίας και τεχνικών διαδικασιών μειώνουν τις πιθανές εκρήξεις κλπ. αλλά αν ο ανθρώπινος παράγοντας δεν αποκτά διαρκώς γνώση και εμπειρία πάνω σε αυτά, το αποτέλεσμα δε θα είναι ικανοποιητικό.

---

<sup>18</sup> Βλ. D. Abecassis - R. Jarashow, (1985), "Oil Pollution from Ships", p. 62. Η ίδια πηγή παρουσιάζει μία μελέτη σχετική με το μέρος (σημείο) που συνέβη η ρύπανση από πετρέλαιο, ατυχηματική και λειτουργική, κατά τα έτη 1973-1979 και κατέληξε στα εξής: 3,330 περιστατικά λειτουργικών απορρίψεων, 147 προσαράξεις, 87 συγκρούσεις και 208 από άλλες αιτίες (π.χ. εκρήξεις, πυρκαγιές, αποτυχία δομής πλοίου) συνέβησαν εντός ή πλησίον ενός λιμένα. Αντίστοιχα μόνο 235 περιστατικά από λειτουργικές διαδικασίες των τάνκερς, 53 προσαράξεις, 27 συγκρούσεις και 27 περιπτώσεις από άλλα αίτια συνέβησαν στην ανοιχτή



Το ανθρώπινο λάθος στη λειτουργία των πλοίων παραδοσιακά αντιμετωπίζεται ως μια ατομική ευθύνη του πληρώματος. Ωστόσο, παρατηρείται μια τάση ενημέρωσης στη ναυτιλιακή κοινότητα ότι η συγκεκριμένη νοοτροπία είναι πολύ απλή και ότι ο ανθρώπινος παράγοντας πρέπει να λαμβάνεται υπόψη στο σχεδιασμό των συστημάτων του πλοίου, του εξοπλισμού του αλλά και στις διαδικασίες αν θέλουμε ο ναυτικός να λειτουργήσει το πλοίο με τρόπο ασφαλή και αποτελεσματικό.

Για να μειωθεί ο αριθμός των συμβάντων και των ατυχημάτων είναι απαραίτητο να βελτιωθεί η κατανόηση που έχουμε γύρω από τους αιτίες που προκαλούν το ανθρώπινο λάθος. Επιπλέον, πρέπει να καταλάβουμε καλύτερα τους παράγοντες που επηρεάζουν την απόδοση του ανθρώπου σε σχέση με τα τεχνικά συστήματα, τα οποία χειρίζονται καθώς και το εργασιακό περιβάλλον.

Η γνώση και η εμπειρία αποκτώνται μέσω της εκπαίδευσης, η οποία δεν είναι παντού ίδια. Οι διεθνείς συμβάσεις, με κυριότερη την STCW 1995-2010, καθορίζουν αυτά τα πρότυπα εκπαίδευσης, ώστε να υπάρχει ομοιογένεια, και να μην εκδίδονται πιστοποιητικά που δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις για θαλάσσια υπηρεσία. Ανάλογης ζωτικής σημασίας είναι και οι ώρες ανάπαυσης για τους ναυτικούς, εφόσον ο αριθμός των ατυχημάτων προσάραξης στην οποία η κούραση ήταν ένας παράγοντας που συντέλεσε στην πραγματοποίησή του, δείχνει τη σημαντική επίδραση των ρυθμίσεων τήρησης φυλακών γέφυρας στα πλοία.

Παρόλο που δεν σχετίζεται άμεσα με την κατάρτιση, το κεφάλαιο VIII της Σύμβασης STCW διέπει τις ρυθμίσεις τήρησης φυλακών. Αυτό περιλάμβανε ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης των ναυτικών για να “διαστρεβλώσουν” την κόπωση και να εξασφαλίσουν την καταλληλότητα για το καθήκον. Συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις του 2010 εναρμονίζουν τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης του STCW με τις απαιτήσεις της ωριαίας εργασίας που υιοθέτησε η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO), συμπεριλαμβανομένης της σύμβασης ναυτικής εργασίας του IMO (MLC 2006). Τα καθεστώτα που εγκρίθηκαν από τους IMO και ILO αναπτύχθηκαν για διάφορους σκοπούς. Η STCW προβλέπει ελάχιστες ώρες ανάπαυσης για λόγους ασφαλείας, ενώ η MLC λαμβάνει επίσης υπόψη ζητήματα, όπως το σημείο κατά το οποίο θα πρέπει να γίνονται κανονικά οι πρόσθετες πληρωμές για υπερωρίες και το χρονικό διάστημα μέχρι το οποίο οι ώρες εργασίας ενδέχεται να υπόκεινται σε συμφωνία μεταξύ εργοδοτών και συνδικάτων, θέματα εκτός του πεδίου αρμοδιοτήτων του IMO.

Οι εταιρείες θα πρέπει να διασφαλίσουν ότι τα επίπεδα επάνδρωσης και οι βάρδιες είναι συμβατά με τις νέες απαιτήσεις ωρών ανάπαυσης της STCW πριν από την έναρξη ισχύος τους τον Ιανουάριο του 2012. Στην πράξη, επειδή οι απαιτήσεις STCW αναμένεται να εφαρμοστούν σε παγκόσμια βάση νωρίτερα από ότι τα πρότυπα MLC, είναι οι απαιτήσεις ώρας ανάπαυσης του STCW 2010, οι οποίες είναι πιθανόν να αποτελέσουν τη βάση των προτύπων που ελέγχονται και εφαρμόζονται από τις περισσότερες αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα.

#### Αλλαγή που εισήχθη το 2010:

Οι τροποποιήσεις του 2010 θεσπίζουν αυστηρότερες απαιτήσεις από εκείνες που ενέκρινε ο IMO το 1995. Συγκεκριμένα:

- Η ελάχιστη ανάπαυση αυξάνεται σε 77 ώρες παρά στις 70 ώρες
- Η ευελιξία που επιτρέπεται από τον κανόνα παρέκκλισης των 2 ημερών σύμφωνα με το πρότυπο STCW 95 έχει καταργηθεί, δηλαδή οι ναυτικοί πρέπει πάντα να έχουν ανάπαυση 10 ωρών σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών χωρίς εξαιρέσεις (εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης).
- Η τήρηση ατομικών αρχείων των ωρών ανάπαυσης των ναυτικών είναι υποχρεωτική. Τα υπόλοιπα ωριαία όρια ισχύουν για τους περισσότερους ναυτικούς επί του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των πλοίαρχων και όχι μόνο των ναυτικών που τηρούν φυλακές.

Ορισμένες άλλες τροποποιήσεις έχουν εισαχθεί με τις τροπολογίες του 2010 προκειμένου να εναρμονισθεί η STCW με την MLC-ILO:

**Πρόγραμμα τήρησης αρχείων:** Σημαντικά, οι τροποποιήσεις του 2010 απαιτούν την τήρηση των αρχείων των ωρών ανάπαυσης των μεμονωμένων ναυτικών προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση. Εκτός εάν η κατάσταση σημαίας απαιτεί διαφορετικά, τα αρχεία αυτά πρέπει να συμμορφώνονται με τις σύγχρονες μορφές που έχουν συμφωνηθεί από τον IMO και ILO στις δημοσιευμένες κατευθυντήριες γραμμές. Είναι σημαντικό ότι τα αρχεία αυτά μπορούν να επιθεωρούνται από τον έλεγχο του κράτους του λιμένα από τον Ιανουάριο του 2012. Κάθε ξεχωριστό αρχείο ωρών ανάπαυσης πρέπει να υπογράφεται από τον ναυτικό που καλύπτουν. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι ελάχιστες απαιτήσεις ανάπαυσης αφορούν σε κάθε 7 ημέρες οποιασδήποτε περιόδου 24 ωρών (χωρίς ημερολογιακές ημέρες) και οι υπολογισμοί που απαιτούνται για τον έλεγχο της συμμόρφωσης είναι περίπλοκοι, ιδίως εάν οι ναυτικοί συχνά

αποκλίνουν από τις κανονικές προγραμματισμένες ώρες εργασίας τους. Συνεπώς, συνιστάται η χρήση του βασιζόμενου στο σύστημα εγγραφής συστήματος για ώρες ανάπαυσης.

**Εγγραφή και χρονοδιάγραμμα:** Η STCW απαιτεί επίσης από τις εταιρείες να διατηρούν επί των πλοίων τους ένα χρονοδιάγραμμα ρυθμίσεων εργασίας, αναφέροντας τις κανονικές ώρες εργασίας για διάφορες κατηγορίες ναυτικών, οι οποίες πρέπει να αναρτώνται επί του σκάφους σε εύκολα προσπελάσιμο σημείο. Εκτός εάν η κατάσταση σημαίας απαιτεί διαφορετικά, η μορφή πρέπει επίσης να είναι σύμφωνη με εκείνη που συνιστάται από τις σχετικές κατευθυντήριες γραμμές του IMO-ILO.

#### 4.5.2 Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Στη πράξη, το "operation" πάνω στο πλοίο είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με τις εντολές του γραφείου. Συνεπώς, το επίπεδο διαχείρισης από την εταιρεία πρέπει να είναι υψηλό σε ποιότητα. Κατά την Σύμβαση STCW (Παράρτημα I Κεφάλαιο I Κανονισμός 1/1 Παράγραφος 23) « *Εταιρεία σημαίνει ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής πλοίου χωρίς φορτίο, ο οποίος ανέλαβε την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος, αναλαμβάνοντας την ευθύνη αυτή, συμφώνησε να αναλαμβάνει όλα τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλονται στην εταιρεία από τους παρόντες κανονισμούς* »

Για λόγους σύγκρισης ο ορισμός σύμφωνα με τον ISM Code είναι: « *Εταιρεία σημαίνει ο πλοιοκτήτης ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή πρόσωπο όπως ο διαχειριστής ή ο ναυλωτής πλοίου χωρίς φορτίο, ο οποίος ανέλαβε την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον ιδιοκτήτη του πλοίου και ο οποίος, αναλαμβάνοντας αυτή την ευθύνη, συμφώνησε να αναλάβει τα καθήκοντα και ευθύνες που επιβάλλονται από τον κώδικα ISM*». Μπορεί εύκολα να διαπιστωθεί ότι ο ορισμός του όρου εταιρεία καθώς και οι ευθύνες των εταιρειών όπως ορίζονται στον κώδικα ISM δείχνουν υψηλό βαθμό αλληλεπικάλυψης με εκείνους του παραρτήματος 1 της σύμβασης STCW και του κώδικα STCW. Οι εταιρείες που έχουν ήδη πιστοποιηθεί βάσει του κώδικα ISM, θα αντιληφθούν τον τρόπο συντονισμού για τη λειτουργία της σύμβασης STCW.

## Ευθύνες της εταιρείας

Οι άμεσες ευθύνες των εταιρειών προκύπτουν κυρίως από τον κανονισμό I / 14, VI / 1 και VIII / 1: Εκπαίδευση, πιστοποίηση, τήρηση αρχείων, ενημέρωση και ανανέωση, ειδική εξοικείωση με το πλοίο, συντονισμός πληρώματος, επικοινωνία, βασική εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας, στοιχειώδης βασική εξοικείωση με ασφάλεια για όλους τους ναυτικούς και προσδιορισμός του ποιος είναι υπεύθυνος.

Ο κανονισμός I / 14 περιλαμβάνει τις ρητές νέες ευθύνες των εταιρειών: Δεδομένου ότι οι διατάξεις αυτές προστέθηκαν πρόσφατα στη Σύμβαση STCW, τέθηκαν σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997. Οι λειτουργίες των εταιρειών καθορίζονται γενικά στο Παράρτημα 1, Κεφάλαιο I, Καν. I / 14 και στις AI / 14 και BI / 14 στον κώδικα STCW. Αντίστοιχη αναφορά στον Κώδικα ISM γίνεται στις παραγράφους 6, 7 και 8 του κώδικα ISM.

Οι διατάξεις του τμήματος A-I / 14.1 απαιτούν σαφώς από την εταιρεία να εφαρμόσει διαδικασίες ελέγχου που θα εξασφαλίσουν την πλήρη εφαρμογή των υποχρεώσεων της εταιρείας που προκύπτουν από την STCW. Επιπρόσθετα, υποδεικνύει την ευθύνη της εταιρίας να οργανώνει εκπαιδευτικά προγράμματα και διαδικασίες πληροφόρησης για να παράσχει ένα πλαίσιο στο οποίο κάθε μέλος του πληρώματος μπορεί να γνωρίζει και να συνειδητοποιεί την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

Η υποχρέωση λήψης άλλων αναγκαίων μέτρων απαιτεί από την εταιρεία να καθορίσει τις ανάγκες επαγγελματικής κατάρτισης ή / και τα κενά πληροφόρησης, προκειμένου να γνωρίζει ποια μέτρα μπορεί να χρειαστούν. Η απαίτηση αυτή συνδέεται στενά με την ύπαρξη ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας όπως απαιτείται από τον Κώδικα ISM και κατά συνέπεια είναι πιθανό ότι η εφαρμογή και η ύπαρξη τέτοιων διαδικασιών εσωτερικού ελέγχου θα ελέγχονται στενά στο πλαίσιο της διαδικασίας πιστοποίησης του Κώδικα ISM.

Ο κανονισμός VI / 1 της σύμβασης STCW ορίζει ότι κάθε μέλος του πληρώματος που έχει καθήκοντα ασφαλείας ή πρόληψης της ρύπανσης πρέπει να διαθέτει αποδεικτικά στοιχεία για την ολοκλήρωση της βασικής εκπαίδευσης σε θέματα ασφάλειας. Αυτό θα πρέπει στην πραγματικότητα να περιλαμβάνει επάρκεια σε σκάφη διάσωσης, πυρόσβεση και πρώτες βοήθειες (proficiency in rescue boats, fire fighting and first aid).

Ο κανονισμός VIII της σύμβασης STCW περιέχει ειδικές απαιτήσεις σχετικά με τις ελάχιστες περιόδους ανάπαυσης του προσωπικού φυλακών, καθώς και διατάξεις για την

αντικατάσταση των ωρολογιακών προγραμμάτων και των γενικών προτύπων φυλακής που πρέπει να τηρούνται.

Σύμφωνα με τον Κανονισμό I / 14-1, είναι σαφώς υπεύθυνη η εταιρεία να διασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί επί του πλοίου διαθέτουν τα κατάλληλα πιστοποιητικά. Κατά συνέπεια, θα είναι εξαιρετικά σημαντικό να επαληθευθεί ότι τα πιστοποιητικά, οι θεωρήσεις, τα αποδεικτικά στοιχεία, και εν συντομία, όλα τα έγγραφα επαγγελματικής επάρκειας, είναι έγκυρα και αυθεντικά. Αυτό περιλαμβάνει τόσο την πιστοποίηση όσο και τα αποδεικτικά έγγραφα για την εξοικείωση με την ασφάλεια και τα πρόσθετα εγκεκριμένα μαθήματα κατάρτισης.

Σύμφωνα με τον Καν.Ι / 14-3, είναι ευθύνη της εταιρείας να διατηρεί στη διάθεσή της τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά όλων των ναυτικών. Αυτό περιλαμβάνει όλα τα έγγραφα που συνοψίζονται ως αποδεικτικά έγγραφα. Επιπλέον, αρχεία ιατρικής ικανότητας καθώς και κάθε άλλη τεκμηρίωση εκπαίδευσης και απόδειξη προηγούμενης εμπειρίας.

Απαιτείται από τον Καν.Ι / 2 παρ.9 ότι όλα τα έγγραφα είναι διαθέσιμα στην πρωτότυπη μορφή τους επί του σκάφους επί του οποίου εξυπηρετεί ο νόμιμος κάτοχός του. Αυτό περιλαμβάνει το πρωτότυπο οποιασδήποτε θεώρησης, τεκμηρίωσης ή απόδειξης κατάρτισης ή ικανότητας, όπως βιβλίο καταγραφής κατάρτισης κ.λπ. που απαιτείται από τη Σύμβαση. Φωτοαντίγραφα από πιστοποιητικά, θεωρήσεις ή αποδεικτικά στοιχεία εκπαίδευσης κ.λπ. δεν είναι αποδεκτά.

#### 4.6 Η Σχέση της STCW με τον Κώδικα ISM

Τόσο ο κώδικας ISM όσο και η STCW περιέχουν ακριβείς απαιτήσεις για την κατάρτιση και τα προσόντα των πλοίαρχων, αξιωματικών και αξιωματικών. Ενώ ο κώδικας ISM καθορίζει ουσιαστικά τη δομή και απαιτεί την ανάπτυξη, την εφαρμογή και τη συντήρηση ενός συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας στη ναυτιλία, η σύμβαση STCW έχει πλέον θεσπίσει τη νομική βάση για ομοιόμορφη συμμόρφωση στο πλαίσιο αυτό. Δεδομένου ότι ο Κώδικας ISM ορίζει σαφώς ότι κατά την εφαρμογή του συστήματος διαχείρισης της ασφάλειας STCW πρέπει να τηρούνται όλοι οι ισχύοντες νόμοι και κανονισμοί, η εφαρμογή όλων των απαιτήσεων που περιέχονται στην STCW είναι επίσης υποχρεωτική.

Ως εκ τούτου, ο έλεγχος της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της STCW θα αποτελέσει μέρος της διαδικασίας ελέγχου και πιστοποίησης του κώδικα ISM. Για την τεκμηρίωση του πεδίου εφαρμογής, όλα τα στοιχεία (elements) του κώδικα ISM που είναι σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις STCW 1995-2010 απαριθμούνται ως εξής ( Πίνακας 4.2):

**Πίνακας 4.2**

*Στοιχεία του κώδικα ISM που είναι σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις STCW 1995-2010*

Περιεχόμενα	Κώδικας ISM	STCW 1995 - 2010
Ευθύνες του Πλοιάρχου: Θα πρέπει να έχει τα κατάλληλα προσόντα για «διοίκηση» που είναι πλήρως εξοικειωμένη με τα SMS των Εταιρειών και να έχει την απαραίτητη υποστήριξη ώστε να μπορούν να εκτελεστούν με ασφάλεια τα καθήκοντα του πλοιάρχου.	6.1.1	Reg-I/2, Reg-I/5, Reg-I/11, Reg-I/14 1.1,1.2,1.3, Reg-V/1, Reg-V/2
Πρέπει να εξασφαλίζεται ότι κάθε πλοίο επανδρώνεται με ειδικευμένους, πιστοποιημένους και ιατρικά κατάλληλους ναυτικούς σύμφωνα με τις εθνικές και διεθνείς απαιτήσεις.	6.2	Reg-I/2, Reg-I/5, Reg-I/11, Reg-I/14 1.1,1.2,1.3, Reg-V/1, Reg-V/2, Reg-VI/1, a-vi/1, Reg-VIII/1, A-VIII/1
Πρέπει να θεσπιστούν διαδικασίες για να διασφαλιστεί ότι το νέο προσωπικό και το προσωπικό που του ανατίθενται νέες αρμοδιότητες που σχετίζονται με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος θα έχουν την κατάλληλη εξοικείωση με τα καθήκοντά τους. Θα πρέπει να εντοπίζονται, να τεκμηριώνονται και να δίνονται οδηγίες που θα είναι απαραίτητες πριν από την πλεύση.	6.3	Reg-I/14 1.4, A-I/14.2
Θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι όλο το προσωπικό που εμπλέκεται στο SMS της Εταιρείας έχει επαρκή κατανόηση των σχετικών κανόνων, κανονισμών, κωδίκων και κατευθυντήριων γραμμών.	6.4	Reg.II.III.IV, A-II,-III,-IV, B-II,-III,-IV
Πρέπει να καθιερωθούν και να διατηρηθούν διαδικασίες για τον εντοπισμό τυχόν κατάρτισης που μπορεί να απαιτηθεί για τη στήριξη του SMS και να εξασφαλιστεί ότι η κατάρτιση αυτή παρέχεται σε όλο το σχετικό προσωπικό.	6.5	Reg-I/14.1.4, A-I/14.2, B-I/14.4
Πρέπει να θεσπιστούν διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου θα λαμβάνει τις σχετικές πληροφορίες σχετικά με το SMS σε γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες που κατανοούν.	6.6	Reg VI, AVI-1
Σχεδιασμός διαδρομών, εργασίες παρακολούθησης (Route planning, watch operations)	7	Reg-VIII/2, A-VIII/2
Περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης	8	Reg I/14.1.5, A-I/14.2

Πηγή: Κώδικας ISM, Κώδικας STCW

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημασία της χρήσης της αγγλικής γλώσσας για τις επικοινωνίες, τη σχέση και την ομαδική εργασία επί του πλοίου εν γένει και για την ασφάλεια ειδικότερα, η Σύμβαση STCW 1995 - 2010 περιλαμβάνει πολλές γλωσσικές απαιτήσεις, π.χ.:

- Για τη ναυσιπλοΐα σε επίπεδο operational, απαιτείται η αγγλική γλώσσα για τη δυνατότητα χρήσης του Πρότυπου Ναυτικού Λεξιλογίου Πλοήγησης (Standard Marine Navigational Vocabulary) όπως αντικαταστάθηκε από τις Πρότυπες Ναυτικές Φράσεις Επικοινωνίας του IMO (IMO Standard Marine Communication Phrases) και η χρήση της αγγλικής γλώσσας σε γραπτή και προφορική μορφή.
- Για τη ναυσιπλοΐα σε επίπεδο support απαιτείται η συμμορφωση στην αγγλική γλώσσα πχ για εντολές σχετικές με το πηδάλιο
- Για τους μηχανικούς σε επίπεδο operational απαιτείται η χρήση της αγγλικής γλώσσας σε γραπτή και προφορική μορφή.
- Για τους μηχανικούς σε επίπεδο support απαιτείται η κατανόηση των εντολών και θεμάτων σχετικών με τα καθήκοντα φυλακής.
- Για τη ραδιοεπικοινωνία σε επίπεδο operational, πρέπει να αποδεικνύεται η ικανότητα να διαβιβάζονται και να λαμβάνονται πληροφορίες χρησιμοποιώντας υποσυστήματα και εξοπλισμό GMDSS και να πληρούνται οι λειτουργικές απαιτήσεις του GMDSS.
- Τα μέλη του πληρώματος που βοηθούν τους επιβάτες σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης θα πρέπει να μπορούν να κοινοποιούν θέματα σχετικά με την ασφάλεια στα αγγλικά ή στη γλώσσα που ομιλούν οι επιβάτες και το λοιπό προσωπικό.

Ο Κώδικας ISM απαιτεί οι διαδικασίες του Συστήματος Διαχείρισης Πλοίων (SMS) να συντάσσονται σε γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσα κατανοητή από τα μέλη του πληρώματος. Η απαίτηση αυτή θα μπορούσε να ικανοποιηθεί ως εξής:

Εάν όλα τα μέλη του πληρώματος μιλούν την ίδια γλώσσα, το SMS πρέπει να εκφράζεται σε αυτή τη γλώσσα. Εάν χρησιμοποιούνται πολλές διαφορετικές γλώσσες, τα Αγγλικά θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως η κοινή γλώσσα εργασίας επί του σκάφους, για παράδειγμα. Από την άλλη πλευρά, η γλώσσα που χρησιμοποιείται στα γραφεία της ακτής μπορεί να είναι π.χ. Γερμανικά. Το SMS στα πλοία θα είναι τότε στα αγγλικά και το SMS στο γραφείο θα είναι δίγλωσσο - Γερμανικά / Αγγλικά.

Σύμφωνα με το Στοιχείο 6 του Κώδικα ISM, όλα τα άτομα επί του σκάφους πρέπει είναι σε θέση να κατανοήσουν τις οδηγίες που τους απευθύνονται, πιο συγκεκριμένα:

6.6 Η Εταιρεία θα πρέπει να καθιερώσει διαδικασίες με τις οποίες το προσωπικό του πλοίου θα λαμβάνει σχετικές πληροφορίες σχετικά με το SMS σε γλώσσα εργασίας ή σε γλώσσες που θα κατανοήσουν.

6.7 Η Εταιρεία θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το προσωπικό του πλοίου είναι σε θέση να επικοινωνεί αποτελεσματικά κατά την εκτέλεση των καθηκόντων που σχετίζονται με το SMS.



## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτική εκπαίδευση λειτουργεί στη βάση των απαιτήσεων για πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακής της Διεθνούς Σύμβασης STCW του 1978, με τις αναθεωρήσεις της του 1995 και 2010. Οι αναθεωρήσεις προέκυψαν διότι οι προσδοκίες από τη Σύμβαση ήταν πολλές αλλά η εφαρμογή της δεν ήταν ικανοποιητική, σύμφωνα με τον IMO. Οι πλέον πιο συγκεκριμένοι όροι στους τομείς της εκπαίδευσης εφαρμόζονται με συνέπεια και επηρεάζουν άμεσα τη ναυτική εργασία.

Η αναγκαιότητα της STCW οφείλεται στα πολυεθνικά πληρώματα που υπηρετούν στα πλοία. Η STCW διασφαλίζει ότι όλα τα μέλη του πληρώματος, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης τους, έχουν λάβει τις βασικές γνώσεις. Ωστόσο, ο IMO δε σταματά να θεωρεί ζωτικής σημασίας την εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών και σε κάθε σύνοδο της επιτροπής του IMO για την ασφάλεια στη θάλασσα είναι θέμα συζήτησης, εφόσον έχει διαπιστωθεί ότι στα ναυτικά ατυχήματα ο ανθρώπινος παράγοντας έχει την ευθύνη περίπου για το 80% και ένας τρόπος να μειωθεί το ποσοστό αυτό είναι η παροχή εκπαίδευσης στους ναυτικούς.

Τόσο η Ελλάδα όσο η Ευρώπη και ο διεθνής χώρος, προσπαθούν με συνέπεια να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις της Σύμβασης και βελτιώνονται τόσο στο κανονιστικό πλαίσιο όσο και στα προγράμματα, με αποτέλεσμα οι αξιωματικοί και τα κατώτερα πληρώματα, σε συνδυασμό με την εμπειρία και πρακτική γνώση που αποκτούν πάνω στα πλοία, να αναδεικνύονται σε έμπειρους και καταρτισμένους ναυτικούς για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και τη προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τους οποίους εμπιστεύονται οι πλοιοκτήτες της Ελλάδας και άλλων χωρών.

Η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας και οι κανόνες των θαλάσσιων μεταφορών εφαρμόζονται άμεσα στο ναυτικό επάγγελμα. Η αυτόματη πηδαλουχία, ο χειρισμός της μηχανής από τη γέφυρα, οι ηλεκτρονικοί χάρτες ECDIS, τα ARPA, το στίγμα με δορυφόρο, ο εντοπισμός θέσης του πλοίου κοκ. είναι οι υπάρχουσες τεχνολογίες που εφαρμόζονται στα πλοία. Η ναυτιλία είναι πλέον δορυφορική, η πορειογράφηση ηλεκτρονική, τα μηχανοστάσια είναι νέας τεχνολογίας. Την ίδια στιγμή, νέες διατάξεις του IMO συνεχώς προκύπτουν σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές και συνεισφέρουν σε μεγάλο βαθμό στη βελτίωση τους, όπως είναι ο ISM, ISPS κλπ. Επομένως, και η παρεχόμενη εκπαίδευση στους ναυτικούς πρέπει να εναρμονίζεται με

όλα αυτά, η οποία ενώ παρέχεται στα δημόσια και ιδιωτικά κέντρα ναυτικής εκπαίδευσης, χρειάζεται συνεχώς επικαιροποίηση και αναπροσαρμογή με νέα εκπαιδευτικά πεδία, στελέχωση με έμπειρους και καταρτισμένους ναυτοδιδασκάλους και προγραμματισμό.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### Α. Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Αλεξόπουλος Α. - Φουρναράκης Ν., «Διεθνείς συμβάσεις - κανονισμοί – κώδικες», Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2003
2. Βλάχος Γ.Π., Αλεξόπουλος Α. , «Τεχνικο-οικονομικές Απόψεις της Θαλάσσιας Διακίνησης των Αγαθών και της Προστασίας του Θαλασσίου Περιβάλλοντος», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα 1995, σελ. 100-103 , 109-113.
3. Βλάχος Γ.Π.,- Αλεξόπουλος Α. , «Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Α. Σταμούλη, Πειραιάς, 1996
4. Βλάχος Γ.Π., Γεωργαντόπουλος, «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις J+J Ελλάς,, Πειραιάς, 2003
5. Βλάχος Γ. Π., «Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική», Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα, 2007
6. Γεωργαντόπουλος, Ε., «Ναυτιλιακή Οικονομική και Πολιτική», Εκδόσεις J+J Ελλάς,, Αθήνα, 2003
7. Γεωργαντόπουλος Ελ. Και Βλάχος Γ.Π., «Ναυτιλιακή Οικονομική», Εκδόσεις J+J Ελλάς, Αθήνα, 2003
8. Γκιζιάκης Κ. , Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε., «Εισαγωγή Στις Ναυλώσεις», Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα, 2002
9. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος , «Χρηματοδότηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων», 2<sup>η</sup> Έκδοση, Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα, 2007
10. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος., « Έλεγχος της ποιότητας στη ναυτιλιακή επιχείρηση και στο πλοίο», Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα, 2009
11. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος , «Η διοίκηση της διαχείρισης και της παραγωγής στις Ναυτιλιακές επιχειρήσεις», Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα. 2001
12. Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος , «Management Ναυτιλιακών επιχειρήσεων», 1<sup>η</sup> έκδοση , 2<sup>η</sup> έκδοση, 3<sup>η</sup> έκδοση -Α και Β τόμος- Εκδόσεις Α. Σταμούλης. Αθήνα, 1996

13. Δεληγιάννης, Χ.Α., « *Εγχειρίδιο Ναυτολογίας, Ποινικό & Πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία, Mg Books*», Εκδόσεις J&J Ελλάς, Πειραιάς, 2007
14. Κορρές Α.- Θανόπουλος Ι., «*Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ανάπτυξης*», Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα, 2005
15. Κορρές Ι.Ε. Άλκης και Θανόπουλος Ν. Γιάννης , «*Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας* », Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα, 2005
16. Μεταξάς Ν. Βασίλης, «*Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής*», Εκδόσεις Παπαζήση. Αθήνα, 1992
17. Μαλέρμπας. Μ., «*Ναυτικά Έγγραφα Πλοίων*», Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1999
18. Μυλωνόπουλος, Δ. Δεμερούτη Γ.Κ., «*Ναυτιλιακές Γνώσεις* », Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, Αθήνα, 2010
19. Ψαραύτης Χ.Ν., «*Θαλάσσια ρύπανση: Πρόληψη και Καταστολή*», Εργαστήριο Θαλάσσιων Μεταφορών, 2007

## B. Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία

1. Abecassis D. - Jarashow R., Oil Pollution from Ships, p. 62, 1985
2. Andersson, K et al.(eds.), Shipping and the Environment - Improving Environmental Performance in Marine Transportation Springer-Verlag Berlin Heidelberg, 2016
3. Bennett, The Law of the Marine Insurance, p. 362-66, 1996
4. Boehmer-Christiansen, S., Marine Pollution Control. UNCLOS III as the Partial Codification of International Practice, Environmental Law and Policy 7, p. 71., 1981
5. Brubaker, D., Marine pollution and international law: Principles and practice, Belhaven Press - Pinter Publishers, p. 250 London, UK, 1993
6. Documentation Requirements in Maritime Transport, Trust Fund for Trade Facilitation Negotiations, Technical Note No. 9, April 2008
7. Gerhard Kiehne, Research article: Investigation, Detention and Release of Ships under the Paris Memorandum of Understanding on Port State Control: A View from Practice ,

published on “The International Journal of Marine and Coastal Law”, Volume 11, Issue 2, pages 217 – 224 , 1996

8. Grounded Tanker Braer breaks off Shetland Coast, Colob's Oil Pollution Bulletin, 1993
9. Hapakaa K., Marine Pollution in International Law, pp. 52-54, 1981
10. Hooke, N, Modern Shipping Disasters 1963-1987, p.54.,1989
11. International Maritime Organization, International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers including 2010 Manila Amendments (STCW Convention and Code), Edition 2011
12. International Maritime Organization, Revised List of Certificates and documents required to be carried on board ships, I:\CIRC\FAL\02\87.doc, FAL.2/Circ.87 MEPC/Circ.426 MSC/Circ.1151, December 2004
13. International Maritime Solid Bulk Cargoes (IMBSC) Code and Supplement, Edition 2009
14. Lloyd's List, Improve Staff Quality before Mega-Disaster, March 8, 1990
15. Mikelis N., A Simple Question that the MARPOL Regulator seems to have missed, Lloyd's List, 1992
16. Pallis, A.A., “Regulating Maritime Transportation in Europe”, in: Theodoropoulos S. (ed) Regulatory Policies: Special Issues, Gutenberg: Athens, pp. 33-54, (in Greek), 2007.

#### Γ. Διαδικτυακή Βιβλιογραφία - Ιστότοποι:

1. [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts\\_fig\\_en\\_bat\\_060523.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/facts_fig_en_bat_060523.pdf)
2. [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic\\_factsheets/shipping\\_el.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/pdf/thematic_factsheets/shipping_el.pdf)
3. <http://www.marisec.org/shippingfacts/worldtrade/volume-world-trade-sea.php>
4. [http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010\\_en.pdf](http://www.unctad.org/en/docs/rmt2010_en.pdf).
5. <http://www.axiaplus.gr/Default.aspx?id=134949&nt=108&lang=1>
6. <http://www.safety4sea.com/page/1895/9/maritime-companies-move-to-e-documents>

7. <http://www.pepen.gr/pagesgr/IMO%20FAL%2032%20ICS%20submission%20on%20ship%20certificates.pdf>
8. <http://www.liscr.com/liscr/Portals/0/Deputy%20Commissioner.pdf>
9. <http://www.naftikachronika.gr/index.asp?pid=1&ArticleID=3639&lang=gr&cat=23>
10. <http://www.imo.org/OurWork/Environment/PollutionPrevention/ChemicalPollution/Pages/IBCCCode.aspx>
11. <http://www.imo.org/Publications/IMDGCode/Pages/Default.aspx>
12. <http://www.marineengineering.org.uk/Regs/certindex.htm>
13. [http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Ship's\\_Documents/Required\\_by\\_Law/all\\_%20ships.htm](http://www.maritimeknowhow.com/English/Know-How/Ship's_Documents/Required_by_Law/all_%20ships.htm)
14. <http://www.mcga.gov.uk/c4mca/mcga-mnotice.htm?textobjid=B2B234EA1FF26B9D>
15. <http://regs4shipsdemo.co.uk/chevron/solas/appendix/annex2.htm>
16. [http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars\\_and\\_notices/pdfs/shipping\\_circulars/sc05-14.pdf](http://www.mpa.gov.sg/sites/circulars_and_notices/pdfs/shipping_circulars/sc05-14.pdf)
17. <http://www.helmepacadets.gr/gr/shipping/human-factor>
18. <https://www.theguardian.com/world/2017/sep/14/greek-oil-spill-forces-closure-athens-beaches>
19. <http://tvxs.gr/news/periballon/stokxolmi-72-otan-periballon-mpike-gia-proti-fora-stin-politiki-atzenta>
20. <http://www.iefimerida.gr/news/361392/me-2570-tonoys-kaysima-vythistike-agia-zoni-sto-saroniko>
21. [http://perivallon2015.blogspot.gr/2015/02/normal-0-false-false-false-el-x-none-x\\_5.html](http://perivallon2015.blogspot.gr/2015/02/normal-0-false-false-false-el-x-none-x_5.html)
22. <http://www.itopf.com/in-action/case-studies>
23. [http://articles.latimes.com/1989-08-03/news/mn-816\\_1\\_double-bottom](http://articles.latimes.com/1989-08-03/news/mn-816_1_double-bottom)
24. <http://www.sjofartsverket.se/pages/5939/37-WP1.pdf>

25. <https://www.ugs.gr/gr/greek-shipping-and-economy/greek-shipping-and-economy-2017/>
26. <http://www.sjofartsverket.se/pages/38914/Bennett%20report.pdf>
27. <http://libertypress.gr/virtualreality/>
28. <https://www.yen.gr/nautike-ekpaideuse#>
29. <https://www.yen.gr>
30. <http://www.kathimerini.gr/924751/gallery/periodiko-k/reportaz/naytikh-kai-naytiliakhekpaideysh>
31. <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/613664/pos-tha-organothoun-oi-idiotikes-sxoles>
32. <http://www.hcg.gr/node/3451>
33. <https://www.parismou.org/Content/PublishedMedia/f5e82ca7-124e-4430-afec-4f53dee51093/Paris%20MoU%20Annex%2010%20Examination%20of%20certificates%20and%20documents.pdf>



# ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

## ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ

Αρ. Φύλλου 88

13 Μαΐου 2016

### ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ ΑΡΙΘΜ. 54

Προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας - Τροποποίηση Προεδρικού Διατάγματος 141/2014 (Α' 232).

#### Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) των άρθρων 74, 75, της παραγράφου 2 του άρθρου 76, των άρθρων 77 και 78 του Ν.δ. 187/1973 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» (Α' 261), όπως ισχύει.

β) του άρθρου 90 του Κώδικα Νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα Κυβερνητικά Όργανα που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του Π.δ. 63/2005 (Α' 98).

γ) του Π.δ. 70/2015 «Ανασύσταση των Υπουργείων Πολιτισμού και Αθλητισμού, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, Αγροτικής Ανάπτυξης και Τροφίμων. Ανασύσταση του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου και μετονομασία του σε Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής» (Α' 114).

δ) του Π.δ. 73/2015 «Διορισμός Αντιπροέδρου της Κυβέρνησης, Υπουργών, Αναπληρωτών Υπουργών και Υφυπουργών» (Α' 116).

2. Το αριθ. 2233.1-26/14493/2016/18-02-2016 έγγραφο προς το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού για γνωμοδότηση σύμφωνα με το άρθρο 3 του Ν. 3141/1955 «Περί συστάσεως παρά τω Υ.Ε.Ν. Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού (Σ.Ε.Ν.)» (Α' 43).

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

4. Την υπ' αριθμ. 72/2016 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αποφασίζουμε:

#### Άρθρο 1

Η περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 10 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Θαλάσσια υπηρεσία 3 μηνών με ειδικότητα καταστρώματος για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή δημοτικού εφόσον έχουν αποφοιτήσει μέχρι και το έτος 1980 από το δημοτικό. Κατά την θαλάσσια υπηρεσία, ο υποψήφιος εκπαιδεύεται στα καθήκοντα φυλακής

γέφυρας, σε πλοία πάνω από 75 ο.χ., υπό την επίβλεψη προσοντούχου ναυτικού, που αποδεικνύεται με σχετική εγγραφή σε εγχειρίδιο κατευθυνόμενης εκπαίδευσης το οποίο ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωση του από Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Πλοιάρχων, που του χορηγεί σχετική βεβαίωση»

#### Άρθρο 2

Η περίπτωση (β) της παραγράφου 1 του άρθρου 11 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«β) Κάτοχοι πτυχίου ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης (Πανεπιστημιακού ή Τεχνολογικού τομέα) ή αντίστοιχων ισότιμων προς αυτά Σχολών του εξωτερικού, ή πτυχίου Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Σχολών εσωτερικού/εξωτερικού ή Ν.Ε.Κ.Ε.»

#### Άρθρο 3

Η περίπτωση (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 12 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«γ) Κάτοχοι πτυχίου ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης (Πανεπιστημιακού ή Τεχνολογικού τομέα) ή αντίστοιχων ισότιμων προς αυτά Σχολών του εξωτερικού, ή πτυχίου Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ) Μηχανικών ή αντίστοιχων ισότιμων Σχολών εσωτερικού/εξωτερικού ή Ν.Ε.Κ.Ε.»

#### Άρθρο 4

Οι περιπτώσεις (β) και (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίστανται ως εξής:

«β) Θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών, κατευθυνόμενης εκπαίδευσης, με ειδικότητα μηχανής, σε μηχανοστάσια πλοίων χωρητικότητας πάνω από 1500 ο.χ. που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW και πτυχίο Μηχανολόγου ή Ναυπηγού Μηχανικού ως ισχύουν κάθε φορά από την κείμενη νομοθεσία ή Μηχανικού Οχημάτων ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης (Πανεπιστημιακού ή Τεχνολογικού τομέα) ή αντίστοιχων ισότιμων προς αυτά Σχολών του εξωτερικού, μετά από Απόφαση Επιτροπής άρθρου 35 παρόντος διατάγματος.

γ) Θαλάσσια υπηρεσία μηχανής 24 μηνών, σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 kw, από την οποία 12 μήνες κατευθυνόμενη εκπαίδευση σε πλοία χωρητικότητας πάνω από 1500 ο.χ.,



και απολυτήριο Επαγγελματικού Λυκείου (ΕΠΑ.Λ.) Τομέα Ναυτικού Μηχανικών, ή αντίστοιχης ισότιμης σχολής, και επιτυχής αποφοίτηση από το ειδικό τμήμα εκπαίδευσης Μηχανικών Γ' Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. ή ΝΕ.Κ.Ε.»

#### Άρθρο 5

Η παράγραφος 1 του άρθρου 15 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Ειδικά προσόντα, α) Θαλάσσια υπηρεσία 6 μηνών με ειδικότητα μηχανής σε πλοία που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 30 KW για τους κατόχους απολυτηρίου Γυμνασίου ή δημοτικού εφόσον έχουν αποφοιτήσει μέχρι και το έτος 1980 από το δημοτικό, ή 3 μηνών για τους κατόχους πτυχίου Επαγγελματικών Σχολών (ΕΠΑΣ) ειδικότητας Εργαλειομηχανών CNC, Τεχνιτών Εργαλειομηχανών. Κατά τη θαλάσσια υπηρεσία και για χρονικό διάστημα τουλάχιστον 3 μηνών από τη συνολικά απαιτούμενη, αποτελεί κατευθυνόμενη εκπαίδευση επί πλοίου που κινείται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 kw υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού κατά την οποία τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο που ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωση του από τον Διευθυντή Σπουδών ή τον νόμιμο αναπληρωτή της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)/ Μηχανικών που του χορηγεί σχετική βεβαίωση.

β) Πιστοποιητικά εκπαίδευσης από Δημόσιες Σχολές Ε.Ν. ή ΝΕ.Κ.Ε. στους παρακάτω κύκλους ΒΑΣΙΚΟΣ -ΣΩΣΤΙΚΑ (εκπαίδευση ταχυπλόων λέμβων διάσωσης μόνον όταν έχουν ανατεθεί σχετικά καθήκοντα) - ΠΡΟΧΩΡΗΜΕΝΗ ΠΥΡΟΣΒΕΣΗ - ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ και GMDSS ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ.»

#### Άρθρο 6

1. Η περίπτωση (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 16 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«α) Θαλάσσια υπηρεσία

αα) 12 μηνών με ειδικότητα ηλεκτρολόγου, ηλεκτροτεχνίτη ή βοηθού ηλεκτρολόγου σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW, από την οποία 6 μήνες κατευθυνόμενη εκπαίδευση, για τους κατόχους πτυχίου Ηλεκτρολόγου Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. ή ΝΕ.Κ.Ε., ή

ββ) 12 μηνών με ειδικότητα ηλεκτρολόγου, ηλεκτροτεχνίτη ή βοηθού ηλεκτρολόγου σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW, από την οποία 6 μήνες κατευθυνόμενη εκπαίδευση, για τους κατόχους πτυχίου Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ως ισχύει κάθε φορά από την κείμενη νομοθεσία ή Μηχανικού Αυτοματισμού ή Ηλεκτρονικού Ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης (Πανεπιστημιακού ή Τεχνολογικού τομέα), ή αντίστοιχων ισοτίμων προς αυτά Σχολών του εξωτερικού, και επιτυχής αποφοίτηση από το Ειδικό Τμήμα Ηλεκτρολόγων Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.

γγ) 36 μηνών με ειδικότητα ηλεκτρολόγου, ηλεκτροτεχνίτη ή βοηθού ηλεκτρολόγου σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW για τους κατόχους απολυτηρίου ΕΠΑ.Λ. τομέα Ηλεκτρολογίας, Ηλεκτρονικής και Αυτοματισμού ή Ι.Ε.Κ. τομέα ηλεκτρολογικού, και επιτυχής αποφοίτηση από το Ειδικό Τμήμα Ηλεκτρολόγων Δημόσιας Σχολής Ε.Ν. Το ήμισυ από τη συνολικά απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία μπορεί να έχει διανυθεί με ειδικότητα προσωπικού μηχανής.»

2. Μετά την περίπτωση (β) της παραγράφου 1 προστίθενται περιπτώσεις (γ) και (δ) και ε ως εξής:

«γ) Η κατευθυνόμενη εκπαίδευση σε πλοία πραγματοποιείται υπό την επίβλεψη προσοντούχου αξιωματικού και τηρείται από τον υποψήφιο εγχειρίδιο το οποίο ελέγχεται για την κανονική συμπλήρωσή του από Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού (ΑΕΝ)/ Μηχανικών, που του χορηγεί σχετική βεβαίωση.»

δ) Η εφαρμογή της υποπερίπτωσης (αα) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 τίθεται σε ισχύ μετά την έναρξη λειτουργίας της Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.»

ε) Η εφαρμογή των υποπεριπτώσεων (ββ) και (γγ) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 τίθεται σε ισχύ μετά την έναρξη λειτουργίας του Ειδικού Τμήματος Ηλεκτρολόγων Δημόσιας Σχολής Ε.Ν.

3. Η περίπτωση (γ) της παραγράφου 3 του άρθρου 16 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) καταργείται.

#### Άρθρο 7

Η παράγραφος 2 του άρθρου 31 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«2. Ως προς το παρεχόμενο δικαίωμα εργασίας σε πλοία που η ισχύς των κινητήριων μηχανών τους έχει καθοριστεί σε ίππους (HP) ή κιλοβάτ (KW), ισχύει η παρακάτω ισοτιμία HP-KW:

1 HP = 0,7457 KW

1KW = 1,3410 HP.»

#### Άρθρο 8

Στο τέλος του άρθρου 34 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) προστίθεται εδάφιο ως εξής:

«Η απόφαση της Επιτροπής Αντιστοιχίας του άρθρου 35 του παρόντος διατάγματος όπου απαιτείται, προηγείται της κατευθυνόμενης εκπαίδευσης.»

#### Άρθρο 9

Το άρθρο 35 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«1. Για την αντιστοιχία - πληρότητα των ωρολογίων και αναλυτικών προγραμμάτων των ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης (Πανεπιστημιακού ή Τεχνολογικού τομέα), προέλευσης εσωτερικού ή εξωτερικού κατόπιν εξασφάλισης σχετικής πράξης ισοτιμίας και αντιστοιχίας από το Διεπιστημονικό Οργανισμό Αναγνώρισης Τίτλων Ακαδημαϊκών και Πληροφόρησης (ΔΟΑΤΑΠ), με τα διδασκόμενα στις ΑΕΝ/ Μηχανικών προκειμένου να κατοχυρωθεί δικαίωμα υποψηφίου για απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. αποφράινεται Τριμελής Επιτροπή αποτελούμενη από μέλη εκπαιδευτικού προσωπικού ΑΕΝ συγγενούς γνωστικού αντικείμενου.

Η ειδικότερη σύνθεση, το έργο, η οργάνωση και λειτουργία της Επιτροπής, η διάρκεια της θητείας, η γραμματειακή της υποστήριξη και κάθε σχετικό θέμα ρυθμίζονται με απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

2. Εφόσον μετά από απόφαση της Επιτροπής της παραγράφου 1 παρόντος, υφίσταται αναντιστοιχία μαθημάτων, ο υποψήφιος για την απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. εξετάζεται σε αυτά κατά τις εξεταστικές περιόδους των ΑΕΝ/Μηχανικών.»

**Άρθρο 10**

1 Το τρίτο εδάφιο της παραγράφου 3 του άρθρου 37 του Π.δ. 141/2014 (Α' 232) αντικαθίσταται ως εξής:

«Υποψήφιοι προς απόκτηση διπλώματος σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου 2 του Π.δ. 243/1998, κάτοχοι των αναφερομένων σε αυτήν πτυχίων ΑΕ και ΤΕΙ, εφόσον έχουν θαλάσσια υπηρεσία έξι και δώδεκα μηνών αντίστοιχα, κατευθυνόμενης εκπαίδευσης με ειδικότητα μηχανής σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW, δύνανται να αποκτήσουν δίπλωμα Μηχανικού Γ' τάξεως Ε.Ν. το αργότερο μέχρι 31-12-2016, και μετά από επιτυχή αποφοίτηση από το αντίστοιχο τμήμα εκπαίδευσης του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν. Τα αυτά ισχύουν και για τους κατόχους πτυχίου Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης Τεχνολογικού Τομέα».

2 Υποψήφιοι προς απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Γ' τάξης Ε.Ν. κάτοχοι πτυχίου Ηλεκτρολόγου Μηχανικού ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης της περίπτωσης (β) της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Π.δ. 141/2014 και υποψήφιοι προς απόκτηση διπλώματος Ηλεκτρολόγου Ε.Ν. κάτοχοι πτυχίου Μηχανολόγου ιδρυμάτων ανώτατης εκπαίδευσης της υποπερίπτωσης (αα) της περίπτωσης (α) της παραγράφου 1 του άρθρου 16 του Π.δ. 141/2014 εφόσον έχουν αρχίσει θαλάσσια υπηρεσία κατευθυνόμενης εκπαίδευσης πριν τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος ως ορίζεται στα άρθρα 13 και 16 του Π.δ. 141/2014, δύνανται να αποκτήσουν δίπλωμα Μηχανικού Γ' τάξεως Ε.Ν. και δίπλωμα Ηλεκτρολόγου Ε.Ν. αντίστοιχα εντός αποκλειστικής προθεσμίας δύο ετών από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος.

3 α) Υποψήφιοι προς απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Γ' τάξεως Ε.Ν. κάτοχοι πτυχίων της περίπτωσης (β) της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Π.δ. 141/2014, εφόσον έχουν αρχίσει θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών

κατευθυνόμενης εκπαίδευσης πριν τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος, με ειδικότητα μηχανής, σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW ανεξαρτήτως χωρητικότητας, δύνανται να αποκτήσουν δίπλωμα Μηχανικού Γ' τάξεως Ε.Ν. εντός αποκλειστικής προθεσμίας τριών ετών από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος.

β) Υποψήφιοι προς απόκτηση διπλώματος Μηχανικού Γ' τάξεως Ε.Ν. κάτοχοι απολυτηρίου Επαγγελματικού Λυκείου (ΕΠΑ.Λ.) Τομέα Ναυτικού Μηχανικών της περίπτωσης (γ) της παραγράφου 1 του άρθρου 13 του Π.δ. 141/2014, εφόσον έχουν αρχίσει θαλάσσια υπηρεσία 12 μηνών κατευθυνόμενης εκπαίδευσης πριν τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος, με ειδικότητα μηχανής σε μηχανοστάσια πλοίων που κινούνται με μηχανές ισχύος πάνω από 450 KW ανεξαρτήτως χωρητικότητας, δύνανται να αποκτήσουν δίπλωμα Μηχανικού Γ' τάξεως Ε.Ν. εντός αποκλειστικής προθεσμίας έξι ετών από τη δημοσίευση του παρόντος διατάγματος.

**Άρθρο 11****Έναρξη ισχύος**

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει με τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 9 Μαΐου 2016

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ  
**ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ**

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ  
**ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΔΡΙΤΣΑΣ**