

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Η διεθνής σύμβαση Ναυτικής Εργασίας και ο
έλεγχος της εφαρμογής της»**

Κωνσταντίνα Βιαροπούλου

Διπλωματική Εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των
απαιτήσεων για την απόκτηση του
Διπλώματος Μεταπτυχιακών Σπουδών
στην Ναυτιλία

Πειραιάς

Μάιος 2023

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

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

Τα μέλη της Επιτροπής:

- **Θεοτοκάς Ιωάννης - Επιβλέπων Καθηγητής**
- **Λαγούδης Ιωάννης – Επίκουρος Καθηγητής**
- **Καρακασνάκη Μαρία – Επίκουρος Καθηγήτρια**

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

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	7
ABSTRACT.....	8
1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
2. ILO & IMO - ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ	12
2.1 Σύσταση ILO και Στόχοι.....	12
2.2 Ναυτικές Συμβάσεις- Ιστορική αναδρομή.....	14
2.3 Σύσταση IMO και Δομή.....	15
2.4 Οι 4 πυλώνες του IMO	16
3. Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ –MLC 2006.....	18
3.1 Η Θέσπιση της MLC 2006.....	18
3.2 Σημαντικότητα και στόχοι της MLC	19
3.3 Η Δομή της MLC 2006.....	22
4. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ/AMENDMENTS της MLC 2006.....	25
• Amendments 4.1.....	25
• Amendments 4.2.....	26
• Amendments 4.3.....	27
• Amendments 4.4.....	28
5. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ & ΛΙΜΕΝΑ.....	30
5.1 Έλεγχος κράτους σημαίας.....	30
5.1.1 Πιστοποίηση σύμφωνα με την M.L.C. 2006.....	32
5.1.2 Τα P&I Clubs στην πιστοποίηση και εφαρμογή της M.L.C.....	33
5.1.3 Σύστημα καταγγελιών επί του πλοίου.....	34
5.2 Έλεγχος κράτους λιμένα και κρατήσεις.....	35
5.2.1 Ανεπάρκειες της MLC.....	38
6. ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ MLC 2006.....	39
6.1 Ευθύνες του κράτους σημαίας (Κανονισμός 5.1).....	39
6.1.1 Γενικές αρχές (Κανονισμός 5.1.1).....	39
6.1.2 Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών (Κανονισμός 5.1.2).....	40
6.1.3 Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης με τη ναυτική εργασία (Κανονισμός 5.1.3).....	41
6.1.4 Επιθεώρηση και επιβολή (Κανονισμός 5.1.4).....	44
6.1.5 Διαδικασίες καταγγελιών επί του σκάφους (Κανονισμός 5.1.5).....	45
6.2 Αρμοδιότητες κράτους λιμένα (Κανονισμός 5.2).....	47
6.2.1 Επιθεωρήσεις στο λιμένα (Κανονισμός 5.2.1).....	47
6.2.2 Διαδικασίες χειρισμού παραπόνων ναυτικών ξηράς (Κανονισμός 5.2.2).....	50

7. PARIS MOU	51
7.1 Ιστορική αναδρομή και σκοπός του Paris MOU.....	51
7.2 Δομή του Paris MOU.....	52
7.3 Επιθεωρήσεις του Paris MOU.....	54
7.4 Ανάλυση των ελλείψεων της MLC κατά τις επιθεωρήσεις τα έτη 2017-2021.....	56
7.4.1 Στατιστικά στοιχεία έτους 2017.....	58
7.4.2 Στατιστικά στοιχεία έτους 2018.....	60
7.4.3 Στατιστικά στοιχεία έτους 2019.....	62
7.4.4 Στατιστικά στοιχεία έτους 2020.....	63
7.4.5 Στατιστικά στοιχεία έτους 2021.....	65
8. TOKYO MOU.....	69
8.1 Ιστορική αναδρομή και σκοπός του Tokyo MOU.....	69
8.2 Δομή του Tokyo MOU.....	69
8.3 Επιθεωρήσεις του Tokyo MOU.....	70
8.4 Ανάλυση των ελλείψεων τα έτη 2017-2021.....	71
9. ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	73
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	78

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Πίνακας 1- Δομή IMO.....	16
Πίνακας 2. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2017.....	59
Πίνακας 3 . Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2018.....	61
Πίνακας 4. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2019.....	62
Πίνακας 5. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2020.....	64
Πίνακας 6. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2021.....	66
Πίνακας 7. Ελλείψεις της MLC ανα κατηγορία τα έτη 2017 – 2021 στο Paris MOU.....	68
Πίνακας 8. Στοιχεία επιθεωρήσεων του Tokyo MOU για τα έτη 2017-2021.....	71

Πίνακας 9. Ελλείψεις της MLC ανα κατηγορία τα έτη 2017 – 2021 στο Tokyo MOU.....	73
Διάγραμμα 1. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2017	59
Διάγραμμα 2. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2018.....	61
Διάγραμμα 3. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2019.....	63
Διάγραμμα 4. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2020.....	64
Διάγραμμα 5. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2021.....	66
Διάγραμμα 6. Στοιχεία του Πίνακα 8.....	72
Διάγραμμα 7. Ελλείψεις MLC ανα αριθμό επιθεωρήσεων του Paris MOU έτη 2017-2021.....	74
Διάγραμμα 8. Ποσοστό ελλείψεων της MLC στην πενταετία για το Paris MOU....	75
Διάγραμμα 9. Ελλείψεις MLC ανα αριθμό επιθεωρήσεων του Tokyo MOU έτη 2017-2021.....	75
Διάγραμμα 10. Ποσοστό ελλείψεων της MLC στην πενταετία για το Tokyo MOU.	76
Σχήμα 1 Οι τέσσερις πυλώνες του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO).....	18
Εικόνα 1. Δομή του Paris MOU, απο την ιστοσελίδα του Paris MOU.....	53
Εικόνα 2. Περιοχή Ασίας – Ειρηνικού.....	69
Εικόνα 3. Δομή του Tokyo MOU, απο την ιστοσελίδα του Tokyo MOU.....	70

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ναυτιλία αποτελεί έναν σημαντικό και απαραίτητο κλάδο του παγκόσμιου εμπορίου και η ασφάλεια στη θάλασσα είναι υψίστης σημασίας. Για να διασφαλιστεί ότι τα πλοία τηρούν τα διεθνή πρότυπα και τους κανονισμούς ασφαλείας, έχουν δημιουργηθεί διάφοροι περιφερειακοί οργανισμοί, όπως το Paris Memorandum of Understanding εφεξής ως MOU και το Tokyo MOU. Το Paris MOU είναι μια συμφωνία μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών, της Βόρειας Αφρικής και της Ρωσικής Ομοσπονδίας και στόχος του είναι να εξαλείψει τις υποβαθμισμένες ναυτιλιακές πρακτικές, διασφαλίζοντας ότι τα πλοία πληρούν τα πρότυπα ασφαλείας, προστασίας και περιβάλλοντος. Το Tokyo MOU, από την άλλη πλευρά, είναι μια συμφωνία μεταξύ χωρών της περιοχής Ασίας-Ειρηνικού, επικεντρώνεται στη διασφάλιση της ασφαλείας της ζωής και της περιουσίας στη θάλασσα, στοχεύοντας στα πλοία που έχουν ιστορικό μη συμμόρφωσης με τους διεθνείς κανονισμούς. Και τα δύο πραγματοποιούν επιθεωρήσεις πλοίων για να διασφαλίσουν ότι πληρούν τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας και περιβαλλοντικής προστασίας. Διατηρούν επίσης κατάλογο των υποβαθμισμένων πλοίων που έχουν κατακρατηθεί, και τα πλοία αυτά μπορεί να υπόκεινται σε πρόσθετες επιθεωρήσεις και περιορισμούς στις μετακινήσεις τους έως ότου πληρούν τα απαιτούμενα πρότυπα. Η αποτελεσματικότητα των Paris MOU και του Tokyo MOU όσον αφορά τη βελτίωση της ασφαλείας της ναυτιλίας έχει αποδειχθεί από τη μείωση του αριθμού των υποβαθμισμένων πλοίων και την αύξηση του αριθμού των πλοίων που πληρούν τις προδιαγραφές. Επιπλέον, τα MOUs έχουν βελτιώσει την επικοινωνία και τη συνεργασία μεταξύ των κρατών λιμένων και των πλοιοκτητών, οδηγώντας σε μια ασφαλέστερη και πιο βιώσιμη ναυτιλιακή βιομηχανία. Συμπερασματικά, το Paris MOU και το Tokyo MOU διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στη διασφάλιση της ασφαλείας και της περιβαλλοντικής βιωσιμότητας της ναυτιλίας στις αντίστοιχες περιοχές τους.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ: MLC, PSC, PARIS MOU, TOKYO MOU

ABSTRACT

Shipping is an important and essential sector of global trade and safety at sea is of paramount importance. To ensure that ships comply with international safety standards and regulations, various regional organizations have been established, such as the Paris Memorandum of Understanding, from now on MOU and the Tokyo MOU. The Paris MOU is an agreement between European countries, North Africa and the Russian Federation and aims to eliminate substandard shipping practices by ensuring that ships meet safety, security and environmental standards. The Tokyo MOU, on the other hand, is an agreement between countries in the Asia-Pacific region, focuses on ensuring the safety of life and property at sea by targeting ships that have a history of non-compliance with international regulations. Both conduct ship inspections to ensure that they meet international safety and environmental protection standards. They also maintain a list of substandard ships that have been detained, and these ships may be subject to additional inspections and movement restrictions until they meet the required standards. The effectiveness of the Paris MOU and the Tokyo MOU in improving maritime safety has been demonstrated by the reduction in the number of substandard ships and the increase in the number of ships meeting the standards. In addition, the MOUs have improved communication and cooperation between port states and shipowners, leading to a safer and more sustainable shipping industry. In conclusion, the Paris MOU and the Tokyo MOU play a critical role in ensuring the safety and environmental sustainability of shipping in their respective regions.

KEY WORDS: MLC, PSC, PARIS MOU, TOKYO MOU

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι θαλάσσιες μεταφορές αναφέρονται στη μεταφορά αγαθών και ανθρώπων μέσω πλωτών οδών, συμπεριλαμβανομένων των ωκεανών, των θαλασσών, των ποταμών και των λιμνών. Αποτελούν βασικό τρόπο μεταφοράς για το διεθνές εμπόριο, καθώς τα πλοία είναι ικανά να μεταφέρουν μεγάλες ποσότητες αγαθών σε μεγάλες αποστάσεις με σχετικά χαμηλό κόστος. Οι θαλάσσιες μεταφορές μπορούν να χωριστούν σε δύο κύριες κατηγορίες:

- **Ναυτιλία φορτίων:** Πρόκειται για τη μεταφορά εμπορευμάτων, συμπεριλαμβανομένων των πρώτων υλών, των τελικών προϊόντων και άλλων εμπορευμάτων, σε μορφή χύδην ή σε εμπορευματοκιβώτια. Τα φορτηγά πλοία κυμαίνονται από μικρά παράκτια σκάφη έως γιγαντιαία υπερωκεάνια και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων που μπορούν να μεταφέρουν δεκάδες χιλιάδες TEU (είκοσι ποδών ισοδύναμες μονάδες).
- **Επιβατηγό ναυτιλία:** Περιλαμβάνει τη θαλάσσια μεταφορά ανθρώπων, όπως τα πορθμεία, τα κρουαζιερόπλοια και άλλα πλοία που έχουν σχεδιαστεί για ταξίδια και τουρισμό. Τα επιβατηγά πλοία παρέχουν μια μοναδική εμπειρία στους ταξιδιώτες, επιτρέποντάς τους να εξερευνήσουν διαφορετικούς προορισμούς απολαμβάνοντας τις ανέσεις και τις υπηρεσίες επί του πλοίου.

Οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν κρίσιμο ρόλο στην παγκόσμια οικονομία, διευκολύνοντας τη διακίνηση αγαθών και ανθρώπων μεταξύ χωρών και ηπείρων. Ωστόσο, θέτουν επίσης διάφορες προκλήσεις για το περιβάλλον και την ασφάλεια, όπως η ρύπανση, η πειρατεία και τα ατυχήματα στη θάλασσα.

Όπως είναι ευρεία γνωστό, περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου λαμβάνει χώρα μέσω θαλάσσιων ή ποτάμιων μεταφορών με την παρουσία των ναυτικών να γίνεται απαραίτητη για την επίτευξη των μεταφορών αυτών καθώς και τη λειτουργία των πλοίων. Καταλαβαίνει λοιπόν κανείς, πόσο κρίσιμο είναι το επάγγελμα των ναυτικών για την

διεθνή οικονομία και το παγκόσμιο εμπόριο αλλά ταυτόχρονα και πόσο απαιτητικό για τους ίδιους τους ναυτικούς ανεξαρτήτως φύλου, ηλικίας ή εθνικότητας.

Στο παρελθόν, υπήρχαν πολλές συμβάσεις ναυτικής εργασίας που όμως δεν ανταποκρίνονταν στις συνεχώς μεταβαλλόμενες ανάγκες των πληρωμάτων και αυτό είχε ως συνέπεια τη δυσλειτουργία τους και τη μη εφαρμογή τους. Οι ανησυχίες των ναυτικών σχετικά με το τι θα αντιμετωπίσουν στο επόμενο ταξίδι τους ήταν πολύ έντονες αφού ένα από τα πιο σημαντικά προβλήματα των υφιστάμενων συμβάσεων ήταν το μικρό ποσοστό επικύρωσής τους για να μπορούν να επιβληθούν. Επομένως, αποτελούσε υψίστης σημασίας η καθιέρωση ενός πλαισίου συμμόρφωσης των πλοίων και ελέγχου της δραστηριοποίησής τους ώστε να μειωθεί ο αριθμός των εν ενεργεία υποβαθμισμένων πλοίων.

Σε πλοία τα οποία είναι νηολογημένα σε σημαίες χωρών που δεν τους παρέχουν αξιόπιστο έλεγχο και δικαιοδοσία, σύμφωνα με τις απαραίτητες προϋποθέσεις του διεθνούς δικαίου, οι ναυτικοί συνήθως υποβάλλονται σε αντίξοες συνθήκες εργασίας με εξαντλητικά ωράρια, κακή διατροφή, ελλειπείς υποδομές και πολύ χαμηλούς μισθούς. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα όχι μόνο να διακινδυνεύει η δική τους υγεία και ευημερία (ψυχική και σωματική) αλλά και η ασφάλεια και η ακεραιότητα του πλοίου. Αντιμετωπίζουν, επίσης, προκλήσεις λόγω των απαιτήσεων της εργασίας τους και της ιδιαιτερότητας του θαλάσσιου περιβάλλοντος στο οποίο δραστηριοποιούνται. Το ναυτικό επάγγελμα είναι τέτοιο όπου η περιοχή εργασίας των ναυτικών αλλάζει συνεχώς ηπείρους – κράτη-λιμάνια, κρατώντας τους μακριά από την χώρα καταγωγής τους σε σχέση με άλλα επαγγέλματα. Ταυτόχρονα, οι εταιρείες των πλοιοκτητών συνήθως δεν εδρεύουν στις χώρες καταγωγής των ναυτικών για να συμβαδίζουν με τις εργασιακές ρυθμίσεις και απαιτήσεις κάθε κράτους. Επιπλέον, η εργασία των ναυτικών διαθέτει υψηλή επικινδυνότητα αφού σε καθημερινή βάση καλούνται να διαχειριστούν βαρέα μηχανήματα ή επικίνδυνα υλικά. Επομένως, κρίνεται αναγκαία η ύπαρξη διεθνών εργασιακών ναυτικών προτύπων τα οποία θα πρέπει πρωτίστως να ακολουθούνται σε εθνικό επίπεδο, κυρίως από τα κράτη- μέλη που αντιπροσωπεύουν κάποια σημαία (εθνική ή σημαία ευκαιρίας) στην οποία νηολογούνται τα πλοία της ίδιας ή και άλλων χωρών .

Η ανάγκη θέσπισης μιας σύμβασης εργασίας σαν την MLC 2006 ήταν επιτακτική και πράγματι ξεχώρισε ως ορόσημο ρυθμιστικής πολιτικής σε διεθνές επίπεδο. Ο χαρακτηρισμός αυτός έγκειται αρχικά στην ικανότητα της να ενοποιεί και να αλληλοσυμπληρώνει τόσο ζητήματα του «σκληρού» δικαίου όσο και του «ήπιου».

Πιο συγκεκριμένα, προβλέπει ένα λεπτομερώς σχέδιο συμμόρφωσης και διασφάλισης των απαιτήσεων της με τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις του κράτους σημαίας σε συνδυασμό με τους ελέγχους και τις επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα. Καθορίζει, ακόμη, τους τρόπους διαχείρισης και διευθέτησης των καταγγελιών τόσο σε ξηρά όσο και σε θάλασσα. Στο σημείο αυτό πρέπει να επισημανθεί πως η αποδοχή της πραγματοποιήθηκε με την ομόφωνη συμφωνία των κρατών, των πλοιοκτητών και των ίδιων των ναυτικών καλύπτοντας τα εργασιακά πλαίσια όλης της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Ενώ βρίσκει ισχύ σε διεθνές επίπεδο μπορεί να προσαρμοστεί και στα εθνικά νομικά πλαίσια κάθε κράτους-μέλους. Η MLC 2006 ,έχει καταφέρει να αποδείξει πώς με τη βοήθεια του τριμερή διαλόγου και της διεθνούς συνεργασίας μπορούν να λειτουργούν αποτελεσματικά οι θεσμοί που διατηρούν τα υψηλά στάνταρ εργασίας και τον θεμιτό ανταγωνισμό απέναντι στην ολοένα και αυξανόμενη παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία.

Η Ναυτική Σύμβαση Εργασίας έχει υιοθετήσει διεθνή πρότυπα τα οποία συμβάλλουν στην προστασία των ναυτικών και παράλληλα εξασφαλίζουν τις ελάχιστες προϋποθέσεις για "αξιοπρεπή εργασία" λαμβάνοντας υπόψιν το ελάχιστο όριο ηλικίας για την εργασία στο πλοίο, το ιατρικό προφίλ των ατόμων αυτών και την κατάλληλη εκπαίδευσή τους. Φροντίζει, επίσης, για τις συνθήκες εργασίας τους, όπως είναι τα ωράρια εργασίας και ανάπαυσης, η διατροφή ,η αναψυχή, η πρόνοια και η ιατρική τους περίθαλψη. Ακόμα, ρυθμίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις σχετικά με τα επίπεδα μισθών , την κοινωνική ασφάλιση , τις διαθέσιμες άδειες και το δικαίωμα για επαναπατρισμό. Με τη βοήθεια της Ναυτικής Σύμβασης Εργασίας- MLC 2006 υπάρχουν πλέον πολλά κράτη και πολυάριθμοι πλοιοκτήτες που προσφέρουν αξιосέβαστες συνθήκες εργασίας στο πλήρωμά τους. Έτσι, ενισχύεται ο ίσος ανταγωνισμός και αυξάνονται οι προδιαγραφές των επιχειρήσεων τους με αποτέλεσμα να έχουν και μεγαλύτερη προτίμηση και εκτίμηση από το ναυτικό προσωπικό.

Με τον όρο ευημερία αναφερόμαστε στη σωματική, ψυχική, συναισθηματική και κοινωνική υγεία των ναυτικών κατά την εργασία και τη διαβίωση τους στη θάλασσα. Συνεπώς, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί διαθέτουν τα κατάλληλα εφόδια, συνθήκες εργασίας αλλά και οικονομικούς πόρους για τη διατήρηση της ευημερίας τους. Η διασφάλιση της ευημερίας των ναυτικών είναι επίσης σημαντική για την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα ολόκληρης της ναυτιλιακής βιομηχανίας αφού με αυτόν τον τρόπο αυξάνεται η παραγωγικότητα τους και η πρόληψη ατυχημάτων. Επομένως, μειώνεται η επικινδυνότητα της ναυτικής τους και γίνεται αποτελεσματικότερη. Ωστόσο, η ευημερία των ναυτικών μερικές φορές αμελείται ή περιφρονείται από τον ναυτιλιακό κλάδο. Τα τελευταία χρόνια γίνονται ιδιαίτερες προσπάθειες ευαισθητοποίησης και δράσης για το ζήτημα αυτό μέσω της υιοθέτησης διεθνών προτύπων και κατευθυντήριων γραμμών για την υποστήριξη των ναυτικών κατά την εργασία τους στη θάλασσα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ILO & IMO - ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΚΑΙ ΑΝΤΙΚΤΥΠΟΣ

2.1 Σύσταση ILO και Στόχοι

Ο ILO (International Labour Organization) αποτελεί διεθνή οργανισμό ο οποίος ιδρύθηκε το 1919 ως κομμάτι της “Συνθήκης των Βερσαλλιών” στη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου. Ο ILO προστατεύει τους εργαζομένους, τους εργοδότες και τις κυβερνήσεις και προασπίζει τα αναγνωρισμένα ανθρώπινα και εργασιακά δικαιώματα προσφέροντάς ίσες επαγγελματικές ευκαιρίες χωρίς διακρίσεις. Μάλιστα, το 1946 ορίστηκε από τα Ηνωμένα Έθνη ως ο πρώτος εξειδικευμένος οργανισμός. Στόχος του είναι η παγκόσμια ειρήνη, η εργασιακή ευημερία και η πρόοδος μέσω της κοινωνικής δικαιοσύνης σε θέματα που σχετίζονται με την αξιοπρεπή εργασία, τις οικονομικές αλλά και εργασιακές συνθήκες. Από την ίδρυση του έως και το 1997, ο ILO μετράει υπό την αιγίδα του 181 συμβάσεις και 188 συστάσεις. Οι διατάξεις αυτές κατά κύριο λόγο σχετίζονται με τα ζωτικής σημασίας ανθρώπινα δικαιώματα, την εύρυθμη οργάνωση και ρύθμιση της εργασίας, τις προδιαγραφές απασχόλησης, τα απαραίτητα πρότυπα συνθηκών εργασίας και ζωής, το σύστημα κοινωνικής αλλά και επαγγελματικής ασφάλισης από τυχόν κινδύνους ή ατυχήματα και τη μείζονος σημασίας προσοχή των εργαζομένων που επιλέγουν επαγγέλματα που υπάγονται σε εξαιρετικές κατηγορίες, όπως οι ναυτικοί.

Το ναυτικό επάγγελμα, στις αρχές του 20^{ου} αιώνα άρχισε να δέχεται μεγάλη αναγνώριση της επικινδυνότητάς και της ιδιαιτερότητάς του με αποτέλεσμα να λαμβάνει ειδική μεταχείριση από τον ILO σε σχέση με άλλα επαγγέλματα. Η μέριμνα αυτή του ILO αποσκοπούσε στην θέσπιση καλών πρακτικών και σε πολιτικές που αφορούσαν τις εργατοώρες, τον ελάχιστο αριθμό ατόμων ασφαλούς επάνδρωσης, τις απαραίτητες προϋποθέσεις πρόσληψης και τα επίπεδα εκπαίδευσης για την τοποθέτηση των ναυτικών σε κάθε τμήμα του πλοίου, τους όρους των ναυτικών εργατικών συμβολαίων, τις υποδομές του πλοίου και τις συνθήκες διαβίωσης εν πλω, την ενδιαίτηση και την συνεχή τροφοδοσία, την ιατροφαρμακευτική κάλυψη και την δυνατότητα ιατρικής περίθαλψης σε περίπτωση ανάγκης. Όλα τα παραπάνω αποδεικνύονται με 39 συμβάσεις, 29 συστάσεις και 1 πρωτόκολλο που θεσπίστηκαν για τους ανθρώπους που εργάζονται στο χώρο της ναυσιπλοΐας μεταξύ των ετών 1920 και 1996.

Πιο συγκεκριμένα, οι τέσσερις στρατηγικοί στόχοι του ILO αναλύονται παρακάτω ως εξής:

- Σύσταση και εφαρμογή των προτύπων και των ύψιστων αρχών και δικαιωμάτων στην εργασία.
- Προώθηση περισσότερων και ευνοϊκότερων ευκαιριών για γυναίκες και άνδρες ώστε όλοι να απολαμβάνουν αξιοπρεπή απασχόληση και ικανοποιητικό εισόδημα.
- Θεμελίωση της κοινωνικής προστασίας για όλους και έλεγχος της αποτελεσματικότητας της.
- Βελτιστοποίηση της τριμερούς συνεργασίας και ανάπτυξη του κοινωνικού διαλόγου.

Για την ευκολότερη υλοποίηση των στόχων αυτών, ο ILO παρέχει τεχνογνωσία και διαμοιράζει γνώσεις που ανταποκρίνονται στις ανθρώπινες ανάγκες για πάνω από 90 χρόνια σχετικά την εργασία. Με τη δημιουργία διεθνών πολιτικών και προγραμμάτων ευνοούνται οι συνθήκες απασχόλησης με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι επαγγελματικές ευκαιρίες και να βελτιώνεται το βιοτικό επίπεδο. Τα διεθνή αυτά πρότυπα, για την καλύτερη αξιοποίησή τους συμμορφώνονται σε ένα μοναδικό και ενιαίο σύστημα ελέγχου της εφαρμογής τους. Παράλληλα, τα προγράμματα που παρέχονται συμπεριλαμβάνουν

δραστηριότητες κατάρτισης, εκπαίδευσης και έρευνας, κώδικες πρακτικής, κατευθυντήριες γραμμές και εκθέσεις σχετικά με εργασιακά ζητήματα. Με τη βοήθεια όλων των παραπάνω , εξασφαλίζεται η κατανόηση, η τήρηση και η σωστή άσκηση των πολιτικών του οργανισμού τόσο από τους εργαζομένους όσο και από τους εργοδότες στο σύνολο των χωρών.

Ως μέλη του ILO ορίζονται οι χώρες που έχουν ενταχθεί στον Οργανισμό και λειτουργούν σύμφωνα με τους όρους και κανόνες του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Σημαντικό είναι να ξεκαθαριστεί πως ο ILO δεν εφαρμόζει το διεθνές δίκαιο και ως αποτέλεσμα δεν είναι υπεύθυνος για την άμεση ρύθμιση των εργοδοτών και των εργαζομένων. Η αποστολή του ILO, λοιπόν, συνδέεται άμεσα και με την εξοικείωση των κρατών- μελών του με τα διεθνή πρότυπα σε εθνικό επίπεδο θέτοντας ως στόχο την συνολική ανάπτυξή τους .

2.2 Ναυτικές Συμβάσεις- Ιστορική αναδρομή

Από την ίδρυση του οργανισμού έως και σήμερα έχουν επιβληθεί πολλά διεθνή πρότυπα που αφορούν την ναυτιλία και την απασχόληση στον κλάδο αυτό. Οι εργαζόμενοι στην ναυσιπλοΐα έρχονται καθημερινά αντιμέτωποι με δύσκολες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης με αποτέλεσμα να χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής από τον ILO. Η ανάγκη αυτή οδήγησε το 1920, στην έγκριση της εθνικής σύστασης για τους ναυτικούς από τον ILO η οποία αποτελούσε ένα από τα πρωταρχικά έγγραφα με νομική ισχύ. Με την πάροδο των χρόνων, οι συμβάσεις και οι συστάσεις στον ILO αυξάνονταν συνεχώς και περιλάμβαναν αναλυτικές πληροφορίες για τους θαλάσσιους κινδύνους εργασίας που μπορεί να προέκυπταν καθώς και τρόπους προστασίας των ναυτικών. Έως τα τέλη της δεκαετίας του 1990, είχαν ξεκινήσει οι διαδικασίες για την εύρεση τρόπων βελτιστοποίησης των εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών μέσω συζητήσεων μεταξύ ναυτικών και πλοιοκτητών. Ωστόσο, οι διαπραγματεύσεις αυτές δεν οδηγούσαν σε κάποια ικανοποιητική σύμβαση και για τις δύο πλευρές. Το 2001 , δημιουργήθηκε η Ειδική Τριμερής Επιτροπή η οποία αποτελούνταν από εκπροσώπους κρατών, πλοιοκτητών καθώς και από εκπροσώπους ναυτικών. Αυτή η ειδική ομάδα, μέσω νέων διαπραγματεύσεων ήταν που έθεσε τα θεμέλια για την εφαρμογή ενός νομικού πλαισίου διαφορετικού από τα προηγούμενα έτη στη διπλωματική διάσκεψη που θα ακολουθούσε. Έτσι, λοιπόν, τον

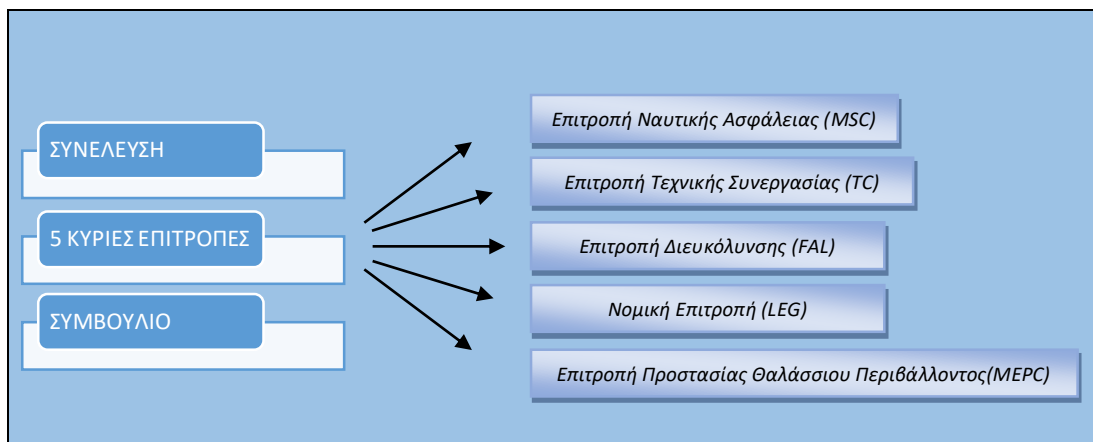
Φεβρουάριο του 2006 στα πλαίσια της 10^{ης} Συνόδου για τη Ναυτιλία και με την έγκριση της 94^{ης} Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας θεσπίστηκε η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006 (MLC 2006). Στη σύμβαση αυτή αναθεωρήθηκαν και συγκεντρώθηκαν σε ένα ενιαίο σύνολο όλα τα προηγούμενα πρότυπα του ILO για τους ναυτικούς, δηλαδή 37 υφιστάμενες συμβάσεις με τις αντίστοιχες συστάσεις (Manolakos, 2013). Η MLC 2006 μπήκε σε εφαρμογή στις 20 Αυγούστου του 2013, 12 μήνες μετά την ένταξη του 30^{ου} κράτους-μέλους, τις Φιλιππίνες. Στο διάστημα αυτό των 12 μηνών όσα κράτη-μέλη είχαν ενταχθεί, ήταν απαραίτητο να έχουν υιοθετήσει τα νέα μέτρα της Σύμβασης και να έχουν συμμορφωθεί με τις διατάξεις της παρέχοντας πιστοποιήσεις για όλα τα πλοία του στόλου τους. Φτάνοντας στο παρόν, φυσικά έχουν γίνει ορισμένες τροποποιήσεις ώστε οι όροι να ανταποκρίνονται στις σύγχρονες ανάγκες των ναυτικών. Με τον τρόπο αυτό έχουν θεσπιστεί τα ελάχιστα πρότυπα εργασίας και διαβίωσης των ανθρώπων πάνω στο πλοίο. Στα πρότυπα αυτά υπάγονται το ελάχιστο επιτρεπόμενο όριο ηλικίας πρόσληψης, το μέγιστο όριο εργασίας, οι ώρες ανάπαυσης, τα επίπεδα μισθών, οι οφειλόμενες άδειες, το δικαίωμα επαναπατριsmού, η ιατρική περίθαλψη και η πρόληψη ατυχημάτων, η διατροφή και τέλος η σωστή ενημέρωση για τη διαδικασία υποβολής καταγγελιών. Αξίζει ακόμη να επισημανθεί πως ο ILO έχει μεριμνήσει και για τα νέα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών τα οποία εξομαλύνουν την άδεια τους στη στεριά και επιταχύνουν τις διαδικασίες των μετακινήσεων τους αυξάνοντας παράλληλα και τη θαλάσσια ασφάλεια.

2.3 Σύσταση IMO και Δομή

Η ίδρυση του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO- International Maritime Organization) καταγράφεται στις 17 Μαρτίου του 1948. Ωστόσο, η πρώτη του συνεδρίαση πραγματοποιήθηκε τον Ιανουάριο του 1959. Ο IMO, όπως και η MLC 2006, συγκαταλέγεται ως εξειδικευμένος Οργανισμός των Ηνωμένων Εθνών, με ύψιστη αποστολή την ασφάλεια και προστασία της διεθνούς ναυτιλίας και την μέριμνα για τυχόν θαλάσσια ή περιβαλλοντική ρύπανση εξαιτίας ατυχημάτων από τα πλοία (Διακογιάννη, 2013). Ακόμη, μεριμνά για την εξομάλυνση της θαλάσσιας κυκλοφορίας σε παγκόσμιο επίπεδο, όπως επίσης και για νομικά ζητήματα που μπορεί συχνά να προκύπτουν (π.χ. ανάληψη ευθυνών για καταβολή αποζημιώσεων σε ναυτικές απαιτήσεις) κατά τη

δραστηριοποίηση της διεθνούς ναυσιπλοΐας. Όλοι οι στόχοι του IMO συγκεντρώνονται συνοπτικά και σαφέστατα στο σύνθημά του: "Ασφαλής, προστατευμένη και αποτελεσματική ναυτιλία σε καθαρούς ωκεανούς".

Τα Κράτη Μέλη του IMO αριθμούν σε 187 (Mendes, 2019) ενώ υπάρχουν και 3 Συνδεδεμένα Μέλη. Παράλληλα, συνεργάζεται με 64 Διακυβερνητικούς Οργανισμούς και δέχεται συμβουλευτικές υπηρεσίες από 78 Μη Κυβερνητικές Οργανώσεις (ΜΚΟ) (Μπίγγος, 2017) . Η δομή του παρουσιάζεται ως εξής:



Πίνακας 1 - Δομή IMO

Φυσικά, πέρα από τις κύριες τεχνικές επιτροπές υπάρχουν και πολυάριθμες υποεπιτροπές που υποστηρίζουν τη λειτουργία τους.

2.4 Οι 4 πυλώνες του IMO (Δρίτσα, 2016)

Ο International Maritime Organization (IMO) μπορεί να χαρακτηριστεί ως θεμελιώδες και αναπόσπαστο κομμάτι της ναυτιλίας , το οποίο διαχωρίζεται σε «τέσσερις πυλώνες » ως εξής:

1. SOLAS 1974/ Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα με τις τροποποιήσεις του 1974 . Ορίζει τα ελάχιστα πρότυπα ασφαλείας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των

εμπορικών πλοίων. Κύριο μέλημά της αποτελεί η ασφαλή ναυσιπλοΐα και η ανθρώπινη ζωή εν πλω. Επίσης, συμπεριλαμβάνει τους κώδικες :

- ISM/ Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης και
- ISPS/Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμενικών Εγκαταστάσεων

2. MARPOL/ Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Θαλάσσιας Ρύπανσης από τα Πλοία 1973/1978 . Ασχολείται με θέματα προστασίας και πρόληψης της θαλάσσιας ρύπανσης και αποτελείται από έξι παραρτήματα / ANNEX .

Στο σημείο αυτό, πρέπει να αναφερθεί ότι οι πρώτες δύο διατάξεις θεσπίστηκαν μετά από τραγικά θαλάσσια ατυχήματα που είχαν τεράστιες συνέπειες, στη θαλάσσια και την ανθρώπινη ζωή και φυσικά το περιβάλλον.

3. STCW 1978/ Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλάκων Ναυτικών με τις τροποποιήσεις του 1978 . Μερικά για τις εργασιακές συμβάσεις και την ομαλή πληρωμή των ναυτικών .
4. MLC 2006 / Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας. Εξασφαλίζει τις ελάχιστες εργασιακές συνθήκες αλλά και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών.

Η Σύμβαση ορίστηκε με τέτοιο τρόπο ώστε να έχει ισχύ σε διεθνές επίπεδο, να είναι προσιτή και εύκολα κατανοητή, να ενημερώνεται και να τροποποιείται αναλόγως των αναγκών χωρίς δυσκολίες καθώς και να εφαρμόζεται ομοιόμορφα. Η σημαντικότερη διαφορά της εν συγκρίσει με τις άλλες τρεις ρυθμίσεις είναι πως σε περίπτωση ανάγκης ενημέρωσης ή τροποποίησης είναι απαραίτητη η σύμφωνη γνώμη της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής (Manolacos, 2013). Αυτό σημαίνει ότι για να θεσπιστεί οποιαδήποτε αλλαγή είναι αναγκαία η αποδοχή κατά 50% και πάνω από τους εκπροσώπους των κρατών-μελών της Σύμβασης, κατά 50% και πάνω των εκπροσώπων των πλοιοκτητών που ανήκουν στα κράτη-μέλη αυτά και κατά 50% και πάνω των εκπροσώπων των ναυτικών που αποτελούν τον στόλο των εν λόγω πλοιοκτητών και άρα και των κρατών-μελών. Χαρακτηρίζεται και ως ο "τέταρτος πυλώνας" του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος που ασχολείται με την

ποιοτική ναυτιλία. Συνεπώς, είναι αυτή που συμπληρώνει τις προηγούμενες συμβάσεις (SOLAS, MARPOL, STCW) και ολοκληρώνει το νομικό ρυθμιστικό καθεστώς του Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό που εξετάζει θέματα σχετικά με την ασφάλεια και την προστασία των πλοίων αλλά και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Σχήμα 1 - Οι τέσσερις πυλώνες του Διεθνή Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)



Οι ρυθμιστικές διατάξεις και προτάσεις του IMO , ελέγχουν με τέτοιο τρόπο τη ναυτιλιακή δραστηριοποίηση ώστε να ανταποκρίνονται σε ρεαλιστικά δεδομένα. Για το λόγο αυτό, τα νομικά ρυθμιστικά πλαίσια βρίσκουν ισχύ άνευ εξαιρέσεων σε όλα τα πλοία οποιαδήποτε και αν είναι η σημαία τους, δημιουργώντας συνθήκες ίσου ανταγωνισμού μεταξύ των πλοιοκτητών (level playing field) .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ –MLC 2006

3.1 Η Θέσπιση της MLC 2006

Όπως προαναφέρθηκε, η MLC 2006 αποτελεί μια διεθνή σύμβαση εργασίας που δημιουργήθηκε από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Την "Χάρτα των Δικαιωμάτων των Ναυτικών", όπως συχνά αναφέρεται, την ενέκριναν ,τον Φεβρουάριο του 2006 κατά τη διεξαγωγή της 10^{ης} Συνόδου για την Ναυτιλία του ILO στη Γενεύη της Ελβετίας, όχι

μόνο εκπρόσωποι των κυβερνήσεων, αλλά και των εργοδοτών και εκπρόσωποι των εργαζομένων, η λεγόμενη Ειδική Τριμερής Επιτροπή. Πιο συγκεκριμένα, η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, (MLC, 2006), έγινε αποδεκτή από την 94^η Σύνοδο της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας (ΔΣΕ) στις 23 Φεβρουαρίου 2006 (Βλάχος, 2007). Οι διατάξεις της MLC, 2006 τέθηκαν σε εφαρμογή στις 20 Αυγούστου 2013. Για να τεθεί σε ισχύ, απαραίτητη προϋπόθεση αποτελούσε η συγκατάθεση τουλάχιστον 30 χωρών με καταγεγραμμένες επικυρώσεις οι οποίες διέθεταν συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ολική χωρητικότητα πλοίων 33%, σύμφωνα με το άρθρο VIII της 3^{ης} παραγράφου της MLC 2006. Από την ημερομηνία έναρξης της ισχύος της, η MLC 2006 συγκαταλέχθηκε ως τμήμα του διεθνούς δικαίου με αποτέλεσμα να κριθεί δεσμευτική για τις 30 αυτές χώρες. Ως εκ τούτου, όλα τα εμπορικά πλοία ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, που ήταν νηολογημένα στις σημαίες αυτές έπρεπε να κατέχουν 2 πολύ σημαντικά έγγραφα:

- a) το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας (MLC) και
- b) τη Δήλωση Συμμόρφωσης με τη Ναυτική Εργασία (DMLC).

Στη συνέχεια, κάθε άλλη χώρα που επιθυμούσε να εντάξει την MLC στα θεσμικά της πλαίσια, η σύμβαση θα θεωρούνταν έγκυρη μετά από 12 μήνες από την ημερομηνία καταχώρησης της επικύρωσης της κάθε χώρας, σύμφωνα με το άρθρο VII της 4^{ης} παραγράφου. Στην πορεία των χρόνων, φυσικά έγινε ευρέως αποδεκτή αφού έως τον Σεπτέμβριο του 2019 έχει ενσωματωθεί στα θεσμικά πλαίσια 97 χωρών που κατέχουν πάνω από το 91% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας των πλοίων και επομένως αφορούν σχεδόν το παγκόσμιο θαλάσσιο εμπόριο.

3.2 Σημαντικότητα και στόχοι της MLC

Οι βασικοί στόχοι της MLC, 2006 είναι (Κοκκοβού, 2020):

■ να εξασφαλίσει την απόλυτη και πλήρη κάλυψη όλων των δικαιωμάτων των ναυτικών προστατεύοντας τους από φυσικούς, τεχνικούς και κοινωνικούς κινδύνους. Άλλωστε η Σύμβαση χαρακτηρίζεται πολλές φορές και ως "νομοσχέδιο για τα δικαιώματα των ναυτικών".

■ να εξαλείψει τον αθέμιτο ανταγωνισμό με στόχο την κερδοσκοπία. Να δώσει δηλαδή ίσες ευκαιρίες δραστηριοποίησης στα κράτη μέλη και τους πλοιοκτήτες που συμμορφώνονται και προσφέρουν διαρκώς ευνοϊκές συνθήκες εργασίας.

Αξίζει να σημειωθεί πως ξεχωρίζει στις προσπάθειες που κάνει και τους στόχους που θέτει για την εξασφάλιση αξιοπρεπούς εργασίας για τους ναυτικούς και ταυτόχρονα για την επίτευξη οικονομικών συμφερόντων με τη βοήθεια του δίκαιου ανταγωνισμού για τους πλοιοκτήτες. Η MLC 2006 μπορεί να χαρακτηριστεί ως ενιαίο και αυτοτελές σύνολο το οποίο σε μεγάλο βαθμό καθορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών ώστε να απολαμβάνουν ικανοποιητικές συνθήκες εργασίας. Οι δηλώσεις της αυτές καθορίζονται σε πολύ αυστηρά πλαίσια ενώ μεγάλη είναι η ευελιξία που παρέχεται στα κράτη-μέλη για την πρακτική εφαρμογή τους ώστε να συμβαδίζει με την εθνική τους νομοθεσία. Αναλυτικότερα, προβλέπει τις προδιαγραφές των ναυτικών και προνοεί σχεδόν για κάθε πτυχή της καθημερινής τους απασχόλησης και της διαβίωσής τους επί του πλοίου, όπως

- ελάχιστο όριο ηλικίας
- ελάχιστη εκπαίδευση ναυτικών για την κάθε βαθμίδα
- συμβάσεις εργασίας των ναυτικών σχετικά με τους μήνες παραμονής τους επί του πλοίου
- μέγιστες ώρες εργασίας και ελάχιστες ώρες ανάπαυσης
- επίπεδο μισθών και χρόνος πληρωμής
- ετήσια άδεια μετ' αποδοχών
- επαναπατρισμός στο τέλος της σύμβασης ή λόγω έκτακτων συνθηκών
- ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου σε περίπτωση αρρώστιας ή ατυχήματος
- συνεργασία με εξουσιοδοτημένα ιδιωτικά πρακτορεία για την πρόσληψη και την επάνδρωση των πλοίων
- εγκαταστάσεις στέγασης και αναψυχής, έλεγχος διατροφής και συστηματικής τροφοδοσίας

- πρακτικές για την προστασία της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών οι οποίες στοχεύουν στην πρόληψη των ατυχημάτων

- κοινωνική ασφάλιση

- διαχείριση των παραπόνων των ναυτικών είτε προς την πλοιοκτήτρια εταιρεία είτε προς άλλους ναυτικούς

Επιπλέον, έχει σχεδιαστεί με τέτοιο τρόπο ώστε να μην υπάρχει περιορισμός στον αριθμό των τροποποιήσεων και των αναθεωρήσεων που μπορεί να χρειαστεί να γίνουν. Φυσικά, οι διαδικασίες αυτές λαμβάνουν χώρα με έναν ταχύ αλλά αποτελεσματικό μηχανισμό για να βρίσκουν εφαρμογή την χρονική περίοδο που είναι όντως αναγκαίες. Η MLC 2006 ως νομικό ρυθμιστικό μέσο έχει επίδραση και στον τρόπο διακυβέρνησης των κρατών-μελών της αφού επηρεάζει άμεσα τον τρόπο που αντιμετωπίζουν τους ναυτικούς. Είναι η πρώτη ναυτιλιακή σύμβαση του ILO που μεριμνά για τα κοινωνικοοικονομικά προβλήματα του ναυτιλιακού κλάδου και πιο συγκεκριμένα την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών και το δικαίωμά τους για επαναπατρισμό με έξοδα του πλοιοκτήτη. Μπορεί κανείς να υποστηρίξει πως αποτελεί και μέσο προστασίας από την παγκοσμιοποίηση και την εξάλειψη βασικών εργασιακών προτύπων. Καταλήγοντας, ίσως στο πιο σημαντικό σημείο, η MLC 2006 αν και μπορεί να τροποποιηθεί ανά πάσα στιγμή μετά από τη σύμφωνη γνώμη της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής, με κανέναν τρόπο δεν μπορεί να αντικατασταθεί από άλλη σύμβαση. Η MLC 2006 σκοπεύει στη διασφάλιση των παρακάτω:

- τον ορισμό ενός συγκεκριμένου και σαφούς συνόλου δικαιωμάτων, υποχρεώσεων και αρχών μέσω της κατάταμής της στα άρθρα, τους κανονισμούς και τον κώδικα.
- να παρέχει δυνατότητες ευελιξίας εφαρμογής που εναρμονίζονται με τις διαφορετικές εθνικές πολιτικές μέσω των υποχρεωτικών πλαισίων και των μη υποχρεωτικών κατευθυντήριων γραμμών της.
- να εξασφαλίσει την πλήρη και πραγματική συμμόρφωση όλων των μερών (κρατών, πλοιοκτητών και ναυτικών) στα εργασιακά πρότυπα και τις υποχρεώσεις που έχει επιβάλει.

Ακόμη, πρέπει να επισημανθεί πως η MLC, 2006 αντιμετωπίζει ως ναυτικούς «όλα τα πρόσωπα που απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή εργάζονται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε πλοίο στο οποίο εφαρμόζεται η Σύμβαση». Όπως μπορεί να συμπεράνει κανείς, δεν περιλαμβάνει μόνο το πλήρωμα που βρίσκεται σε κάποιο εμπορικό πλοίο κατά τη διάρκεια των ταξιδιών του αλλά μπορούν να θεωρηθούν και ως ναυτικοί το προσωπικό που εργάζεται στα κρουαζιερόπλοια και τα σκάφη αναψυχής και προσφέρουν ποικίλες υπηρεσίες στους επιβάτες αυτών. Επομένως, η εφαρμογή της είναι ευρεία και όχι περιορισμένη συμπεριλαμβάνοντας μια μεγάλη γκάμα πλοίων που αναλαμβάνουν τόσο εγχώρια και εθνικά όσο και διεθνή ταξίδια. Εξαιρέση, ωστόσο, αποτελούν τα πλοία που εκτελούν ταξίδια μόνο εντός εσωτερικών ή προστατευόμενων υδάτων ή τέλος σε ύδατα με λιμενικούς περιορισμούς. Συγκεντρωτικά, λοιπόν, η MLC 2006, καλύπτει όλα τα εμπορικά πλοία είτε αυτά είναι δημόσια είτε ιδιωτικά και δεν καλύπτει τα εξής παρακάτω (Διακογιάννη, 2013)- (Μπίγγος, 2017):

- αλιευτικά πλοία
- παραδοσιακά μοντέλα πλοίων (π.χ. Junk boats)
- πλοία πολεμικού ναυτικού
- υποστηρικτικά ναυτικά σκάφη/ σκάφη πληρώματος
- ρυμουλκά

3.3 Η Δομή της MLC 2006

Η διάρθρωση της MLC 2006 καθορίζεται από 3 επιμέρους τμήματα, από 16 αλληλοσυνδεόμενα άρθρα, από τους κανονισμούς και τον κώδικα. Τα επιμέρους αυτά τμήματα ολοκληρώνονται με ένα επιβοηθητικό σημείωμα το οποίο έχει επεξηγηματικό χαρακτήρα για τη σύμβαση. Ξεκινώντας από την 1^η κατηγορία, στα άρθρα μπορεί να βρει κανείς τις γενικές αρχές αλλά και τις υποχρεώσεις των ναυτικών και των πλοιοκτητών. Εν συνεχεία, σειρά έχουν οι Κανονισμοί που διαμορφώνονται περιεκτικά και τέλος ακολουθεί ο Κώδικας με τα πιο αναλυτικά μέτρα. Τα δύο τελευταία μέρη καθορίζουν θέματα που

σχετίζονται με τις απαιτούμενες συνθήκες εργασίας και ενός αξιοπρεπούς τρόπου διαβίωσης των ναυτικών. Ακόμα, αναλύονται ζητήματα ελέγχου, δηλαδή τρόποι και πρακτικές επιθεωρήσεων καθώς και τα ελάχιστα επίπεδα συμμόρφωσης. Η Ναυτική Σύμβαση Εργασίας-MLC 2006 είναι με τέτοιο τρόπο γραμμένη που αν και οι Κανονισμοί είναι διατυπωμένοι σε γενικά πλαίσια αφήνοντας περιθώρια διχογνωμιών και παραβιάσεων, ο Κώδικας είναι διατυπωμένος έτσι ώστε να συμπληρώνει τα κενά αυτά και να κάνει τους όρους πιο σαφείς και ξεκάθαρους. Αναλυτικότερα, ο κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη (Manolakos, 2013):

- Μέρος Α : Υποχρεωτικά Πρότυπα
- Μέρος Β: Μη Υποχρεωτικές Κατευθυντήριες Γραμμές

Το Μέρος Α, τα υποχρεωτικά πρότυπα , και το Μέρος Β, οι μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές βρίσκουν αντιστοιχία σε πέντε τίτλους γενικού ενδιαφέροντος. Οι διατάξεις αυτές είναι συστηματοποιημένες και οργανωμένες κάθετα στην MLC 2006 ανάλογα το αντικείμενο στο οποίο αναφέρονται. Αυτό σημαίνει ότι κάθε ένας από τους πέντε τίτλους ξεχωριστά συμπεριλαμβάνει ποικίλους Κανονισμούς που εξετάζουν ένα συγκεκριμένο ζήτημα και ταυτόχρονα οι Κανονισμοί αυτοί διαχωρίζονται πρώτα από τα υποχρεωτικά πρότυπα του Μέρους Α και μετά από τις μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές του Μέρους Β που εξετάζουν και αυτές το ίδιο ζήτημα. Την κάθετη αυτή κατάταξη ακολουθεί και το σύστημα αρίθμησης της MLC 2006 (Maunikum, 2007). Εξετάζοντας, παραδείγματος χάριν , τον 1^ο Τίτλο που αναφέρεται στις ελάχιστες απαιτήσεις που χρειάζονται για να μπορέσει ένας ναυτικός να εργαστεί στο πλοίο εμπεριέχονται οι ακόλουθες προϋποθέσεις. Ο 1^{ος} Τίτλος ,ενσωματώνει τον Κανονισμό 1.1 που είναι η Ελάχιστη Ηλικία. Στον Κανονισμό 1.1 αντιστοιχεί το Υποχρεωτικό Πρότυπο A1.1. Ελάχιστη Ηλικία και η Μη Υποχρεωτική Κατευθυντήρια Γραμμή B1.1 Ελάχιστη Ηλικία. Με τον ίδιο τρόπο αριθμούνται και αντιστοιχίζονται και οι υπόλοιποι τίτλοι με τους Κανονισμούς. Οι τίτλοι είναι οι εξής και αναλύονται παρακάτω:

- Τίτλος 1 : Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία των ναυτικών σε πλοίο / για να μπορούν να εργαστούν οι ναυτικοί στο πλοίο.
- Τίτλος 2 : Συνθήκες απασχόλησης /εργασίας .

- Τίτλος 3 : Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, τρόφιμα και τροφοδοσία.
- Τίτλος 4 : Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, πρόνοια και προστασία της κοινωνικής ασφάλισης.
- Τίτλος 5 : Συμμόρφωση και επιβολή.

Στο σημείο αυτό είναι σημαντικό να τονιστεί πως 2 από τους πέντε συνολικά τίτλους χρήζουν ιδιαίτερης προσοχής. Στον τίτλο 2 : Συνθήκες απασχόλησης, περιλαμβάνεται ένας όρος ύψιστης σημασίας για την MLC 2006. Ο όρος αυτός απαιτεί από κάθε ναυτικό να διαθέτει μια σύμβαση εργασίας ναυτικών (SEA) στην οποία αναφέρονται ρητά ο εκάστοτε εργοδότης –πλοιοκτήτης καθώς και όλες οι υπόλοιπες απαραίτητες πληροφορίες που πρέπει να έχουν συμπεριληφθεί σε αυτήν. Με την σύμβαση εργασίας ναυτικών διευκολύνονται οι διαδικασίες ελέγχου της εφαρμογής του τίτλου 5 από την οποία αντλούνται ατράνταχτες και επικυρωμένες πληροφορίες κατά τη διεξαγωγή επιθεωρήσεων κράτους σημαίας. Επομένως, στον τίτλο 5 συναντάται ένα αυστηρό πλαίσιο πιστοποίησης των εργασιακών αλλά και κοινωνικών συνθηκών των ναυτικών.

Συμπερασματικά, οι κύριες διαφορές μεταξύ των άρθρων, των κανονισμών και του κώδικα εντοπίζονται στο γεγονός ότι στα άρθρα συγκαταλέγονται αρχές και δηλώσεις σχετικά με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των ναυτικών σε πιο γενικά πλαίσια σε σχέση με τους κανονισμούς και τον κώδικα που περιέχουν εκτενής λεπτομέρειες . Επιπρόσθετα, τα άρθρα μπορούν να χαρακτηριστούν και ως κομμάτι νομικής φύσεως αφού διαθέτουν και κανονισμούς που ασχολούνται με τα νομικά θέματα της MLC 2006 (π.χ. ορισμοί, η διεξαγωγή των τροποποιήσεων των διατάξεων, λεπτομέρειες σχετικά με την έναρξη ισχύος της σύμβασης για κάθε νέο κράτος-μέλος, οδηγίες για την δομή και τις ενέργειες της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής όπως προβλέπει το άρθρο XIII) για την εξασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας και της επιβολής της. Εν κατακλείδι, οι σημαντικότερες διαφορές που συναντώνται ανάμεσα στους κανονισμούς , τα υποχρεωτικά πρότυπα και τις κατευθυντήριες γραμμές είναι ότι σε περίπτωση ανάγκης τροποποίησης των κανονισμών υπάρχει ξεχωριστός τρόπος υλοποίησής τους. Όπως είναι ευκόλως εννοούμενο, ακόμα και μετά από τροποποιήσεις, οι όροι των κανονισμών θα αποδοθούν σε πιο γενικά πλαίσια, ενώ τα αναλυτικότερα μέτρα και οι προβλέψεις εφαρμογής θα οριστούν στο κομμάτι του

κώδικα , δηλαδή στα υποχρεωτικά πρότυπα και στις μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ/AMENDMENTS της MLC 2006

Amendments 4.1

Τον Απρίλιο του 2014 η Ειδική Τριμερής Επιτροπή του ILO δημοσιοποίησε ψήφισμα σχετικά με νέες προβλέψεις για την MLC 2006. Οι πρώτες τροποποιήσεις της MLC 2006 αναγνωρίστηκαν επίσημα στις 11 Ιουνίου του 2014 κατά τη διεξαγωγή της 103^{ης} Συνόδου της Διεθνούς Συνδιάσκεψης Εργασίας στη Γενεύη (Μπίγγος, 2017). Οι τροποποιήσεις αυτές θα έμπαιναν σε εφαρμογή στις 18 Ιανουαρίου του 2017 και αφορούσαν δύο πολύ σημαντικά ζητήματα σχετικά με την κοινωνικοοικονομική ασφάλεια των ναυτικών. Πιο συγκεκριμένα, οι νέες διατάξεις του 2014 είχαν σκοπό την οικονομική διαφύλαξη των ναυτικών από τυχόν περιστατικά εγκατάλειψης με απαιτήσεις επαναπατριsmού κάνοντας ουσιαστικά πιο αυστηρά τους όρους του Κανονισμού 2.5. Οι νέοι όροι ζητούσαν από τα κράτη μέλη τη διασφάλιση της χρηματοοικονομικής ασφάλειας των ναυτικών μέσω ενός ταχέως και αποτελεσματικού συστήματος που θα χρησιμοποιούσε ο πλοιοκτήτης σε περίπτωση ανάγκης εγκατάλειψης ναυτικών. Ένας ναυτικός θεωρείται ότι εγκαταλείπεται όταν ο πλοιοκτήτης δεν αναλαμβάνει τα έξοδα επαναπατριsmού του, όταν ο ναυτικός παραμένει χωρίς την ελάχιστη υποστήριξη και συντήρηση ή τέλος όταν ο πλοιοκτήτης έχει διακόψει τη συνεργασία του με τον ναυτικό απροειδοποίητα και δεν του καταβάλει τους μισθούς που δικαιούται για τουλάχιστον 2 μήνες.

Παράλληλα, τέθηκαν πιο αυστηρά πλαίσια και στους όρους του Κανονισμού 4.2 που αφορούσαν θέματα οικονομικής αποζημίωσης των ναυτικών σε περιπτώσεις κινδύνου, ασθένειας, τραυματισμού, μακροχρόνιας αναπηρίας ή ακόμα και θανάτου λόγω εργατικού ατυχήματος. Στην περίπτωση αυτή , κάθε κράτος μέλος θα έπρεπε να διαμορφώσει μέσω εθνικών διατάξεων ένα χρηματοοικονομικό σύστημα που θα εξασφάλιζε τις απαιτήσεις των ναυτικών από εργασιακά ατυχήματα κάθε είδους. Η μορφή του νέου αυτού συστήματος θα μπορούσε να έχει διάσταση κοινωνικής ασφάλισης , εθνικού ταμείου ή άλλων παρεμφερών πλαισίων ασφάλισης.

Έτσι, λοιπόν, από την ημέρα ισχύος των νέων διατάξεων και έπειτα, όλα τα πλοία που συμμορφώνονταν με τη Ναυτική Σύμβαση Εργασίας θα πρέπει να διαθέτουν απαραίτητως πιστοποιητικά ή άλλα έγγραφα που πιστοποιούν την παροχή οικονομικής ασφάλειας προς τους ναυτικούς. Επιπροσθέτως, τα αποδεικτικά αυτά χαρτιά δε θα πρέπει να έχουν διατεθεί από κάποια υπηρεσία παροχής χρηματοοικονομικής ασφάλειας. Από την έναρξη ισχύος των νέων διατάξεων έως και σήμερα, είναι απαραίτητο να υπάρχει διαθέσιμο σε ορατό από όλους τους ναυτικούς σημείο του πλοίου, ένα αντίγραφο των εν λόγω πιστοποιητικών.

Αναλυτικότερα, το κράτος σημαίας ήταν υποχρεωμένο να κάνει αλλαγές στο μέρος I για να μπορέσει να καλύψει τους νέους κανονισμούς. Στη συνέχεια, οι πλοιοκτήτες βάσει των αλλαγών αυτών θα έπρεπε να τροποποιήσουν το μέρος II της DMLC και του Maritime Labor Πιστοποιητικού των ναυτικών που είναι υποχρεωμένοι να φέρουν κατά τη ναυτιλιακή τους δραστηριότητα. Οι λεπτομέρειες σχετικά με το τι θα πρέπει να περιλαμβάνουν τα έγγραφα και τα πιστοποιητικά αυτά προστέθηκαν στο "Κείμενο των τροποποιήσεων της 2014 στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του 2006" σε δύο νέα κομμάτια του κώδικα τα A2-1 και A4-1 και κοινοποιήθηκαν από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Η μορφοποίηση του πιστοποιητικού καθώς και οι οδηγίες σωστών πρακτικών εφαρμογής των τροποποιήσεων δημοσιεύθηκαν ώστε οι πλοιοκτήτες να μπορούν να έχουν πλήρη πληροφόρηση και να αποφύγουν ανεπιθύμητες κυρώσεις. Ο έλεγχος των παραπάνω μεταβατικών μέτρων και η αξιολόγηση της συμμόρφωσης των πλοίων θα εκτελούνταν από το κράτος λιμένα.

Amendments 4.2

Οι αμέσως επόμενες τροποποιήσεις ψηφίστηκαν το 2016 και τα κράτη μέλη μαζί με τους πλοιοκτήτες τους είχαν περιθώρια για τις απαραίτητες μεταρρυθμίσεις έως τις 8 Ιανουαρίου του 2019, την ημερομηνία δηλαδή που είχε οριστεί ως έναρξη ισχύος τους. Στις ήδη υπάρχουσες οδηγίες και κατευθυντήριες γραμμές του Β Μέρους του κώδικα ήρθαν να προστεθούν μερικοί ακόμη κανονισμοί και συγκεκριμένα αφορούσαν το κομμάτι B4.3.1 που σχετίζεται με την προστασία των ναυτικών από εργατικά ατυχήματα, τραυματισμούς, ασθένειες ή θάνατο (Lielbarde, 2020). Στο κομμάτι αυτό στην τελευταία

παράγραφο θα επισημοποιούνταν οι τελευταίες αναθεωρήσεις σχετικά με την πρόληψη και την αποκατάσταση της υγείας των ναυτικών οι οποίες θεσπίστηκαν με την ομόφωνη συγκατάθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου και της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές. Σύμφωνα με τους νέους κανονισμούς, στις κατευθυντήριες γραμμές του σημείου B4.3.6, στις απαιτήσεις για χρηματικές αξιώσεις για περιστατικά εργατικών ατυχημάτων πλέον θα συμπεριλαμβάνονταν και περιπτώσεις παρενόχλησης ή εκφοβισμού των ναυτικών εν πλω. Η κάλυψη της υγείας και της ασφάλειας των ναυτικών απέκτησε με τα νέα μέτρα και ψυχολογικό υπόβαθρο που είχε καθοριστική επίδραση στην ομαλή και αποτελεσματική τους εργασιακή απόδοση. Η MLC 2006, με αυτόν τον τρόπο στόχευε στην εξάλειψη των διακρίσεων βάσει της εθνικότητας, της ηλικίας, της θρησκείας, της ιεραρχίας, του σεξουαλικού προσανατολισμού ή όποιας άλλης κατηγορίας καθώς και την ισότιμη αντιμετώπιση όλων των ναυτικών με αξιοπρέπεια και σεβασμό. Ταυτόχρονα, οι νέοι όροι έκαναν αποδεκτή και την αίτηση για παράταση των πιστοποιητικών ναυτικής εργασίας που παρείχαν ισχύ πλήρους διάρκειας.

Amendments 4.3

Στην πορεία, οι τροποποιήσεις που θα επέρχονταν αφορούσαν ένα ζήτημα μείζονος σημασίας. Πρόκειται για τις αλλαγές που ψηφίστηκαν το 2018 και θα εξασφάλιζαν την οικονομική ακεραιότητα των ναυτικών καθώς και τη διατήρηση του δικαιώματός τους για επαναπατρισμό σε περιστατικά πειρατείας ή ένοπλης ληστείας μέχρι την απελευθέρωση ή τον θάνατό τους (Lielbarde, 2020). Πιο συγκεκριμένα, οι νέοι κανόνες θα προσέφεραν οικονομική κάλυψη στους ναυτικούς μέσω της ναυτικής σύμβασης εργασίας τους (SEA), υποχρεώνοντας τους πλοιοκτήτες να συνεχίζουν να καταβάλουν στο ναυτικό προσωπικό τους μισθούς που δικαιούνται ακόμα εάν είναι αιχμάλωτοι στο πλοίο ή εκτός αυτού, εξαιτίας πειρατείας ή ένοπλης ληστείας. Οι διατάξεις αυτές έβρισκαν εφαρμογή στον 2^ο τίτλο της MLC 2006 που αφορά τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών και ενίσχυαν τα υποχρεωτικά πρότυπα του κώδικα στο Μέρος Α' και ειδικότερα των πεδίων A2.1 που ασχολείται με τη σύμβαση ναυτικής απασχόλησης και του A2.2 που ασχολείται με τις απολαβές των ναυτικών. Παράλληλα, με τις αλλαγές αυτές δίνονταν επιπρόσθετες οδηγίες στο Β' Μέρος του κώδικα στις μη υποχρεωτικές κατευθυντήριες γραμμές B.2.5.1 ξεκαθαρίζοντας πως οι ναυτικοί δεν έχαναν το δικαίωμα τους για απαίτηση

επαναπατρισμό ακόμα και αν ήταν αιχμάλωτοι πειρατείας ή ένοπλης ληστείας επί του πλοίου.

Σύμφωνα με το Δίκαιο της Θάλασσας 1982 που συμπεριλαμβάνεται στη Σύμβαση Ενωμένων Εθνών, με τον όρο « πειρατεία» εννοείται οποιαδήποτε βίαιη ενέργεια, απειλή ή πράξη αιχμαλώτισης και διαρπαγής, που λαμβάνει χώρα στην ανοιχτή θάλασσα ή τα « Διεθνή ύδατα » από άτομα που επιβαίνουν στο ίδιο πλοίο ή πλήρωμα ξένου πλοίου και αποσκοπούν στην αφαίρεση ή καταστροφή περιουσιακών στοιχείων επί του πλοίο ή τη ζημία του ίδιου του πλοίου. Από την άλλη μεριά, ως « Ένοπλη ληστεία κατά πλοίων» ορίζεται κάθε είδους πράξη βίας , απειλής, αιχμαλώτισης ή ληλασίας, εκτός από πράξη πειρατείας, που διενεργείται από επιβάτες του ίδιου ή ξένου πλοίου σε εγχώρια – εσωτερικά ύδατα κάποιου κράτους ή ύδατα αρχιπελαγών και στρέφεται ενάντια στο πλοίο, την ιδιοκτησία επί του πλοίου ή του πληρώματός του. Μάλιστα, οι αλλαγές αυτές θα παρείχαν οικονομική ασφάλεια στους ναυτικούς ακόμα και αν η συλλογική σύμβαση εργασίας τους έχει λήξει, ετοιμάζεται να λήξει ή ο συμβαλλόμενος φορέας επιθυμούσε να την αναστείλει και να την καταγγείλει κατά το χρονικό διάστημα στο οποίο παραμένουν αιχμάλωτοι. Το πλαίσιο των όποιων τροποποιήσεων σχετικά με τις πολιτικές, τον τρόπο λειτουργίας και τη συμμόρφωση του κάθε κράτους μέλους με τη ναυτική εργασία αλλά και το κράτος σημαίας του κάθε πλοίου ορίστηκε έως τις 26 Δεκεμβρίου του 2020. Από την ημερομηνία αυτή και έπειτα , δεν απαιτούνταν κάποια νέα προσθήκη στο μέρος I της DMLC που πρέπει να φέρουν τα πλοία. Ωστόσο, όλοι οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειρίστριες εταιρείες του στόλου των κρατών μελών θα έπρεπε να συμμορφώνονται με τους νέους όρους που συμπεριλαμβάνονταν στο μέρος II της DMLC και εξασφάλιζαν την οικονομική σταθερότητα των ναυτικών και των δικαιωμάτων τους ενόσω είχαν πέσει θύματα βίας.

Amendments 4.4

Οι τελευταίες αναθεωρήσεις κρίνονταν απαραίτητες μετά την περίοδο της πανδημίας COVID-19 , η οποία είχε τρομερές συνέπειες σε όλο τον ναυτιλιακό κλάδο με πρωτοφανείς καθυστερήσεις και προβλήματα (Κοκκοβού, 2020). Ωστόσο, η βαρύτητα που είχε η πανδημία αυτή και η καταστροφική της δύναμη, ώθησε τις διαδικασίες των τροποποιήσεων να κινηθούν γρηγορότερα όσο ποτέ άλλοτε ώστε να καλύψουν περιστατικά ναυτικών των οποίων τα εργασιακά τους δικαιώματα καταπατήθηκαν και

εξακολουθούσαν να καταπατούνται το χρονικό αυτό διάστημα. Η συνεδρίαση για τη συμφωνία των νέων τροποποιήσεων και τη θέσπισή τους πραγματοποιήθηκε για πρώτη φορά υβριδικά και είχε διάρκεια από τις 5 έως τις 13 Μαΐου του 2022 έως ότου η Ειδικής Τριμερής Επιτροπή να καταλήξει στις σωστές αποφάσεις. Μετά από πολύωρες διαπραγματεύσεις και συζητήσεις, στις 6 Ιουνίου του 2022, έγιναν ευρέως αποδεκτές από περισσότερους από 500 εκπροσώπους της 110^{ης} Συνόδου της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας 8 τροποποιήσεις. Η σύνοδος έλαβε χώρα μεταξύ 27 Μαΐου και 11 Ιουνίου του 2022 και οι εν λόγω αλλαγές κοινοποιήθηκαν επισήμως στα κράτη- μέλη της MLC 2006, στις 23 Ιουνίου του 2022. Η έναρξη της εφαρμογής τους έχει καθοριστεί στις 23 Δεκεμβρίου του 2024. Οι νέες προβλέψεις στοχεύουν στην ασφάλεια των ναυτικών με τρόπους πέρα από τη συμβατική αποζημίωση που δικαιούνται, όταν αυτοί χρειάζονται βοήθεια λόγω εγκατάλειψης, ή όταν κρίνεται αναγκαία η ιατρική τους περίθαλψη. Ταυτόχρονα, αποσκοπούσαν και στην βελτιστοποίηση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών και των συνθηκών εργασίας ειδικά μετά την εμφάνιση προτίμησης του ναυτικού επαγγέλματος και από πολλές γυναίκες. Πέρα όμως από όλα τα παραπάνω, με τις νέες τροποποιήσεις προβλέπονται και βελτιστοποιήσεις των διαθέσιμων τηλεπικοινωνιακών συστημάτων μέσω της επέκτασης της συνδεσιμότητας και της ευκολότερης πρόσβασης των ναυτικών στο διαδίκτυο τόσο στο πλοίο όσο και στα λιμάνια.

Όπως όλοι γνωρίζουν, οι επιπτώσεις της πανδημίας ήταν πρωτόγνωρες και απρόβλεπτες με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να υποβληθούν σε καταστάσεις απομόνωσης και να βιώνουν καθημερινά το αίσθημα εγκατάλειψης. Υπό τις συνθήκες αυτές, εύκολα καταλαβαίνει κανείς πως ήταν αναπόφευκτο να προκύπτουν συνεχώς πολύ σοβαρά προβλήματα υγείας, κυρίως ψυχικά. Συγκεντρωτικά, μετά την επέλαση της πανδημίας COVID -19 και των εμπειριών που αντλήθηκαν μέσω αυτής, οι νέες διατάξεις της MLC 2006 θα εξασφαλίζουν τα εξής παρακάτω:

- Όλοι οι ναυτικοί θα διαθέτουν υψηλής ποιότητας πόσιμο νερό με ελεύθερη κατανάλωσης και χωρίς χρέωση.
- Σε κάθε πλοίο θα υπάρχει επαρκής εξοπλισμός ατομικής προστασίας (PPE- Personal Protective Equipment) καθώς επίσης και ποικιλία μεγεθών ώστε να

μπορούν να χρησιμοποιηθούν από διαφορετικούς τύπους σωμάτων και με έμφαση στις ολόενα και αυξανόμενες γυναίκες ναυτικούς.

- Οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειρίστριες εταιρείες μέσω της συνεργασίας τους με το κάθε κράτος – μέλος της MLC 2006 , θα εξομαλύνουν τις διαδικασίες επαναπατρισμού των ναυτικών κάνοντας τις αμεσότερες και ευκολότερες.
- Σε περίπτωση ανάγκης ιατρικής περίθαλψης οι προσπάθειες παροχής βοήθειας θα είναι πιο γρήγορες και αποτελεσματικές ενώ σε περίπτωση θανάτου, ο επαναπατρισμός των αποθανόντων θα πραγματοποιείται χωρίς καθυστερήσεις.
- Οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειρίστριες εταιρείες θα παρέχουν στους ναυτικούς πρόσβαση στο διαδίκτυο, όπου είναι εφικτό κατά τη διάρκεια πλεύσης ,αναβαθμίζοντας τα τηλεπικοινωνιακά τους συστήματα
- Τα κράτη μέλη θα παρέχουν και αυτά από τη μεριά τους πρόσβαση στο διαδίκτυο στους ναυτικούς βελτιστοποιώντας τη συνδεσιμότητα στα λιμάνια τους.
- Κάθε επερχόμενος θάνατος ναυτικού θα προστίθεται στα αρχεία της ΔΟΕ και τα στοιχεία αυτά θα κοινοποιούνται κάθε χρόνο στην ετήσια αναφορά της.
- Σε κάθε ναυτικό θα παρέχεται πλήρη και έγκυρη πληροφόρηση των δικαιωμάτων τους σχετικά με απαιτήσεις αποζημίωσης από τα γραφεία εύρεσης ναυτικού προσωπικού και πρόσληψης σε περίπτωση χρηματικής απώλειας εξαιτίας αυτών.

5. ΕΛΕΓΧΟΣ ΚΡΑΤΟΥΣ ΣΗΜΑΙΑΣ & ΛΙΜΕΝΑ

5.1 Έλεγχος κράτους σημαίας

Οι χώρες που έχουν συμμορφωθεί με την M.L.C. 2006 οφείλουν να διασφαλίζουν πως τα σκάφη τα οποία βρίσκονται υπό το νηολόγιο τους συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης διαθέτοντας τα απαιτούμενα πιστοποιητικά (Κοκκοβού, 2020). Οι χώρες – κράτη μέλη της MLC 2006, είναι επίσης υπεύθυνες για την επιθεώρηση των ξένων πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια τους ως προς τη συμμόρφωσή τους με την Σύμβαση. Κάθε κράτος σημαίας πριν από την πιστοποίηση ενός πλοίου, πρέπει να επιθεωρεί τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών και εργασίας όσον αφορά τα κάτωθι (Διακογιάννη, 2013):

- Ελάχιστη ηλικία
- Ιατρική πιστοποίηση
- Προσόντα των ναυτικών
- Συμφωνίες απασχόλησης ναυτικών
- Χρήση οποιασδήποτε αδειοδοτημένης ή πιστοποιημένης ή ρυθμιζόμενης ιδιωτικής υπηρεσίας πρόσληψης και τοποθέτησης
- Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης
- Επίπεδα στελέχωσης του πλοίου
- Διαμονή
- Εγκαταστάσεις αναψυχής επί του σκάφους
- Τρόφιμα και τροφοδοσία
- Υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων
- Ιατρική περίθαλψη επί του σκάφους
- Διαδικασίες καταγγελιών επί του σκάφους
- Καταβολή μισθών

Σκάφη που ζυγίζουν πάνω από 500 G.T. σε διεθνή ταξίδια¹ ή που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ λιμένων σε μία χώρα και λιμένων άλλης χώρας έχουν επίσης την υποχρέωση να πιστοποιούνται σύμφωνα με τη σύμβαση από την αρμόδια αρχή ενός εξουσιοδοτημένου αναγνωρισμένου οργανισμού (Κανονισμός 5.1.3 του M.L.C.). Το ίδιο μπορεί να ισχύσει όπως και για πλοία χωρίς τα παραπάνω χαρακτηριστικά, κατόπιν αιτήματος του πλοιοκτήτη, για εθελοντική συμμόρφωση (Maukinum, 2007). Τα Μέλη οφείλουν να παρέχουν και να ενημερώνουν συνεχώς τον κατάλογο των εγκεκριμένων RO τους στην I.L.O., αφού επανεξετάσουν την ατομική επάρκεια του R.O. (M.L.C. Κανονισμός 5.1.2).

¹ Ως "διεθνές ταξίδι" σύμφωνα με τον κανονισμό νοείται το ταξίδι από μια χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής.

Οι αρχές κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων, πρέπει να βεβαιώνονται ότι τα σκάφη αυτά φέρουν επί του σκάφους τα κατάλληλα πιστοποιητικά, στον προβλεπόμενο από τη Σύμβαση τύπο και ότι οι πλοιοκτήτες έχουν καθιερώσει τις απαραίτητες διαδικασίες και συστήματα για τη συνεχή και συνεχή συμμόρφωση. (Κανονισμός 5.1.3 της M.L.C.)- (Kanawale, 2021).

5.1.1 Πιστοποίηση σύμφωνα με την M.L.C. 2006

❖ Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας

Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας έχει ισχύ έως και 5 έτη και εκδίδεται μετά από επιθεώρηση και επιτυχή επαλήθευση της επιθεώρησης της εργασίας και των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών (Διακογιάννη, 2013). Στη συνέχεια υπάρχει η διαδικασία επιθεώρησης για ανανέωση, με ενδιάμεση επιθεώρηση, που διενεργείται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετείου της έκδοσης. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, το σκάφος πρέπει να επιδεικνύει συνεχή συμμόρφωση με τη Σύμβαση και να λαμβάνει διορθωτικά μέτρα όταν υπάρχει ανάγκη ή διαπιστώνονται ελλείψεις με κίνδυνο ανάκλησης του πιστοποιητικού. Επιπλέον, η ισχύς του εξαρτάται από την έγκαιρη και επιτυχή ολοκλήρωση των επιθεωρήσεων, όπως ορίζει η σύμβαση, και όταν το σκάφος αλλάζει σημαία, ιδιοκτησία ή σημαντικό ποσοστό της δομής/του εξοπλισμού του.

❖ Προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας

Χορηγείται σε πλοία σε προσωρινή βάση για ένα χρονικό διάστημα το οποίο δεν υπερβαίνει τους 6 μήνες στις περιπτώσεις νεότευκτων πλοίων, αλλαγής σημαίας, αλλαγής ιδιοκτησίας/ευθύνης λειτουργίας. Είναι προϊόν επαλήθευσης ορισμένων γεγονότων:

- Ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει με επιτυχία την ύπαρξη επαρκών συστημάτων και διαδικασιών για τη συμμόρφωση με τη Σύμβαση.
- Ο πλοίαρχος έχει αποδείξει την εξοικειώσή του με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και τις ευθύνες για την εφαρμογή της.

- Οι σχετικές πληροφορίες έχουν υποβληθεί στην αρμόδια αρχή ή RO για την παραγωγή δήλωσης συμμόρφωσης με τη ναυτική εργασία.

❖ **Δήλωση Συμμόρφωσης με τη Ναυτική Εργασία**

Αποτελείται από δύο μέρη. Το πρώτο μέρος συντάσσεται από την αρμόδια αρχή η οποία προσδιορίζει τον κατάλογο των θεμάτων που πρέπει να επιθεωρηθούν και την εθνική νομοθεσία με παραπομπή στις κατάλληλες διατάξεις της Σύμβασης. Προσδιορίζει επίσης, βάσει της εθνικής νομοθεσίας, τις ειδικές απαιτήσεις για τα πλοία, τις ουσιαστικές ισοδυναμίες και τις εξαιρέσεις από τις απαιτήσεις του τίτλου 3. Το δεύτερο μέρος, συντάσσεται από τον πλοιοκτήτη και προσδιορίζει τα μέτρα που έχουν υιοθετηθεί για να εξασφαλιστούν η συνεχή συμμόρφωση με το μέρος I και τα μέτρα για τη διασφάλιση της συνεχούς βελτίωσης (Kanawale, 2021). Πρέπει πάντα να επισυνάπτεται ένα ισχύον έγκυρο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, το οποίο πρέπει να αναρτάται σε εμφανές σημείο του πλοίου για εύκολη πρόσβαση και μελέτη από τους ναυτικούς, και από τους αξιωματούχους του κράτους σημαίας καθώς και από τους αξιωματούχους του λιμένα. Στο τμήμα σύστασης του κώδικα αναφέρεται ότι το έγγραφο αυτό πρέπει να συντάσσεται με σαφείς όρους για την καλύτερη κατανόηση και τη μείωση ελλείψεων. Ταυτόχρονα, ο πλοίαρχος και η πλοιοκτήτρια ή διαχειρίστρια εταιρεία θα πρέπει να ενημερώνονται και να αξιοποιούν τις εξελίξεις των νέων τεχνολογιών, οι οποίες μπορούν να βελτιώσουν την εφαρμογή της συνεχιζόμενης συμμόρφωσης με τον Σύμβαση.

Κατά τις επιθεωρήσεις δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα 5 ακόλουθα στοιχεία :

- Δικαίωμα άδειας - Κανονισμός 2.4
- Επαναπατριsmός - Κανονισμός 2.5
- Ευθύνη του πλοιοκτήτη - Κανονισμός 4.2
- Κοινωνική ασφάλιση - Κανονισμός 4.5

5.1.2 Τα P&I Clubs στην πιστοποίηση και εφαρμογή της MLC 2006

Όσον αφορά τα δικαιώματα των ναυτικών που απορρέουν από την M.L.C., ο καλύτερος τρόπος συμμόρφωσης με τις διατάξεις σχετικά με την υποχρεωτική οικονομική ασφάλεια

σε περίπτωση εγκατάλειψης, απώλειας ζωής ή αναπηρίας που επήλθε κατά τη διάρκεια εργασίας, είναι μέσω της ασφάλισης αστικής ευθύνης P&I, καθώς ο ναυτικός θα διαθέτει σημαντική και άμεση ζημιά (claim) έναντι του ασφαλιστή ευθύνης και θα απαιτήσει άμεση αποζημίωση. Όλοι οι Όμιλοι του Διεθνούς Ομίλου P&I Clubs έχουν αντιμετωπίσει από κοινού το θέμα της MLC 2006. Ειδικότερα, έχουν εκδώσει αρκετές εγκυκλίους σχετικά με την MLC 2006, έχουν προβεί σε τροποποιήσεις σύμφωνα με τη ναυτική σύμβαση εργασίας και έχουν συμφωνήσει να παρέχουν στα μέλη τους πιστοποίηση όπως απαιτείται για τον επαναπατρισμό και την οικονομική τους ασφάλεια.

Είναι υπεύθυνες για την έκδοση ανακοινώσεων που ενημερώνουν τα μέλη τους σχετικά με την διαδικασία για τα πιστοποιητικά της MLC 2006. Η διαδικασία της αίτησης είναι κοινή για τα P&I Clubs και περιλαμβάνει τους πλοιοκτήτες (τα μέλη των P&I Clubs) να υποβάλλουν αίτηση για πιστοποιητικά ανά πλοίο ή ανά στόλο. Μετά την υποβολή της αίτησης στη λέσχη, αυτή εκδίδει στο μέλος της το σχετικό πιστοποιητικό της MLC 2006.

5.1.3 Σύστημα καταγγελιών επί του πλοίου

Κάθε κράτος μέλος υποχρεώνει τον στόλο του να προβλέπει διαδικασίες για το χειρισμό καταγγελιών των ναυτικών για κάθε εικαζόμενη παραβίαση των απαιτήσεων της MLC 2006 επί του πλοίου με "δίκαιο, αποτελεσματικό και ταχύ" τρόπο (κανονισμός 5.1.5 της MLC 2006). Η ευθύνη για τη διερεύνηση και την επίλυση των καταγγελιών παραμένει στο κράτος σημαίας, ως εκ τούτου, εξουσιοδοτημένοι αξιωματικοί πρέπει να είναι παρόντες στους λιμένες για να χειρίζονται πιθανές καταγγελίες από ναυτικούς (Mendes, 2019). Λαμβάνοντας υπόψη τη φύση των καταγγελιών, ο αξιωματικός προβαίνει σε μια αρχική έρευνα, ακολουθούμενη από επιθεώρηση, επιδιώκοντας όποτε είναι δυνατόν να προωθήσει την επίλυση σε επίπεδο του πλοίου. Εάν η επίλυση είναι αδύνατη, το κράτος σημαίας ενημερώνεται και καλείται να αναλάβει δράση, ακολουθούμενο από τους αξιωματικούς του ILO, εάν το ζήτημα επιμένει (Διακογιάννη, 2013).

Κάθε ναυτικός, μέχρι και τον κατώτερο βαθμό, έχει δικαίωμα συμμετοχής στην διαδικασία υποβολής παραπόνων, ένα δικαίωμα νομικής εκπροσώπησης, κατά την οποία μπορεί να απευθυνθεί απευθείας στον πλοίαρχο ή να επικοινωνήσει με τους κατάλληλους εξωτερικές αρχές. Κατά συνέπεια, όλοι οι ναυτικοί λαμβάνουν αντίγραφο αυτών των διαδικασιών με όλα τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων αρχών, ώστε να

διασφαλίζεται η παραλαβή αμερόληπτης βοήθειας. Η θυματοποίηση των ναυτικών για την υποβολή καταγγελίας απαγορεύεται αυστηρά και κατάλληλες διασφαλίσεις κατά της καταγγελίας πρέπει να υπάρχουν (Κοκκοβού, 2020).

5.2 Έλεγχος κράτους λιμένα και κρατήσεις

Κάθε μέλος οφείλει να εφαρμόζει τις ευθύνες του βάσει της MLC 2006, όσον αφορά τη διεθνή συνεργασία για την εφαρμογή και την επιβολή των προτύπων της Σύμβασης σχετικά με ξένα πλοία. (Chounta,2022) Κάθε ένα από αυτά τα πλοία μπορεί να υπόκειται σε επιθεωρήσεις με σκοπό την επανεξέταση συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Οι επιθεωρήσεις διενεργούνται δειγματοληπτικά με προτεραιότητα στα πλοία για τα οποία εκκρεμούν καταγγελίες, το προφίλ κινδύνου του πλοίου ή ενδείξεις απειλών για την ασφάλεια του πλοίου. (Κανονισμός 5.2.1 της MLC 2006).

Η ύπαρξη πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και δήλωσης ναυτικής εργασίας συμμόρφωσης επί του πλοίου, θεωρείται απόδειξη ότι το πλοίο πληρεί τα πρότυπα της εφαρμογής της MLC 2006 (Kanawale, 2021). Κάθε επιθεωρητής οφείλει να διασφαλίζει ότι τα έγγραφα είναι κατάλληλα, διατηρούνται και περιέχουν έγκυρες πληροφορίες. Οι συνθήκες διαβίωσης καθώς και οι συνθήκες εργασίας επί του πλοίου πρέπει να ελέγχονται ως προς τη συμμόρφωση με την MLC 2006 και τα αποδεικτικά στοιχεία μη συμμόρφωσης πρέπει να δίνουν σαφείς λόγους για λεπτομερή επιθεώρηση, ώστε να διασφαλίζεται η ασφάλεια, η υγεία και η προστασία των ναυτικών. Όλες οι ελλείψεις που διαπιστώνονται θα πρέπει να τίθενται υπόψη του πλοιάρχου μαζί με μια προθεσμία για διόρθωση κυρίως όταν πρόκειται για περιπτώσεις οι οποίες κρίνονται επικίνδυνες για την υγεία αλλά και την ασφάλεια των ναυτικών (Διακογιάννη, 2013). Οι επιθεωρήσεις του κράτους λιμένα πραγματοποιούνται στο πλαίσιο του περιφερειακού μνημονίου Συμφωνίας (MOU) ο οποίος δημιουργήθηκε για την παροχή βοήθειας και την επιτάχυνση της ροής του παγκόσμιου εμπορίου. Αποτελεί επίσημη συμφωνία μεταξύ των συμμετεχόντων ναυτιλιακών Αρχών που εφαρμόζουν ένα σωστά εναρμονισμένο σύστημα ελέγχου του κράτους λιμένα, με τις μεγαλύτερες και σημαντικότερες να είναι: η Tokyo MOU, η Paris MOU και MOU Μαύρης Θάλασσας (Chounta, 2022)

Τα πιο συνηθισμένα θέματα που ρυθμίζονται σε αυτές τις συμφωνίες περιλαμβάνουν:

- τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις
- τις δεσμεύσεις τους για επιθεώρηση
- τις αρχές για την επιλογή των πλοίων προς επιθεώρηση
- τις διαδικασίες επιθεώρησης
- την ανταλλαγή πληροφοριών για τις επιθεωρήσεις
- τη δομή του οργανισμού M.O.U., της Γραμματείας
- διαδικασίες τροποποίησης του ίδιου του μνημονίου

Πριν από την εισαγωγή της MLC 2006, τα τεχνικά ζητήματα που σχετίζονταν με την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και τη θαλάσσια ρύπανση αποτελούσαν τα κύρια καθήκοντα κατά τη διάρκεια μιας επιθεώρησης από το κράτος λιμένα, στο πλαίσιο του Συμβάσεων του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, με θέματα σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης.

Το Port State Control μπορεί να κρατήσει ένα πλοίο εάν υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στις οποίες εντοπίζονται:

- α) συνθήκες επί του πλοίου οι οποίες κρίνονται επικίνδυνες για την ασφάλεια ή την υγεία των επιβατών.
- β) σοβαρές ή επανειλημμένες παραλείψεις στην τήρηση των απαιτήσεων της MLC 2006. Συνήθως, οι ελλείψεις ανήκουν σε τομείς "Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, τρόφιμα και τροφοδοσία" και "Συνθήκες εργασίας".

Στην πράξη, οι κρατήσεις πραγματοποιούνται μόνο σε μια μειοψηφία των περιπτώσεων όταν εντοπίζονται ποικίλες ελλείψεις. Οι πλοιοκτήτες σε τέτοιες περιπτώσεις, υπόσχονται να αποκαταστήσουν τις ελλείψεις αυτές και ο έλεγχος συμμόρφωσης πραγματοποιείται με επακόλουθες επιθεωρήσεις στον επόμενο κατάπλου σε λιμένα. Οι ελλείψεις που αφορούσαν την MLC 2006, ήταν σπάνιες, ακόμα και κατά την περίοδο των έναρξης των ελέγχων, σε ποσοστό που αντιστοιχούσε στο 7,4% περίπου των συνολικών κρατήσεων. Οι αιτίες των κρατήσεων λόγω παραβίασης της MLC 2006 αποδίδονται

κυρίως σε κακές εργασιακές και συνθήκες διαβίωσης, απουσία συμβάσεων εργασίας των ναυτικών, μη καταβολή των μισθών των ναυτικών και ανεπαρκή επίπεδα επάνδρωσης.

Περαιτέρω μελέτες έδειξαν επίσης ότι μετά από μερικά χρόνια εφαρμογής της MLC, 2006 οι ελλείψεις και οι κρατήσεις που αποδίδονταν σε θέματα της ναυτικής σύμβασης εργασίας δεν συνδέονταν με το κράτος σημαίας των πλοίων. Ωστόσο, παρουσιάζει ενδιαφέρον το γεγονός πως αποδείχθηκε μια ουσιαστική συσχέτιση μεταξύ της ηλικίας του πλοίου και της τάσης για μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της MLC 2006.

Πρόκειται για μια σημαντική διαπίστωση, καθώς οι πλοιοκτήτες είναι αδιαμφισβήτητα πλέον υπεύθυνοι για τη διασφάλιση της ευημερίας των πληρωμάτων τους με τις στρατηγικές τους τα τελευταία χρόνια να έχουν εξελιχθεί πέρα από το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που τους παρέχουν οι σημαίες ευκολίας. Η MLC 2006 χρησιμοποιώντας τη ρήτρα "μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης" κατάφερε να αμβλύνει το χάσμα μεταξύ ανοικτών και εθνικών νηολογίων, με τους πιο κερδοσκοπικούς πλοιοκτήτες να βασίζονται σε παλαιότερα πλοία.

Ο έλεγχος του κράτους λιμένα έχει σημειώσει κάποια επιτυχία στη βελτίωση των προτύπων στον κλάδο, αλλά έχει σοβαρούς περιορισμούς. Τα πλοία σήμερα παραμένουν στο λιμάνι για περιορισμένο χρονικό διάστημα, με αποτέλεσμα οι ενδελεχής επιθεωρήσεις να είναι αδύνατο να πραγματοποιηθούν. Η κράτηση είναι η αυστηρότερη δυνατή ποινή για τη μη συμμόρφωση και οι συνέπειες απαιτούν μόνο διορθωτικές και όχι τιμωρητικές ενέργειες. Στην ουσία, το οικονομικό πλήγμα που δέχεται η καθυστέρηση των εργασιών, η οποία προκύπτει από το χρόνο που δαπανάται για τη διόρθωση των μη συμμορφώσεων, είναι ο μόνος αποτρεπτικός παράγοντας για τις υποβαθμισμένες πρακτικές των πλοιοκτητών. Επιπλέον, σε περιόδους υψηλής λιμενικής συμφόρησης, ο αριθμός των επιθεωρήσεων έχει την τάση να είναι περιορισμένος, δίνοντας έτσι την ευκαιρία στους πλοιοκτήτες να αποφύγουν τη συμμόρφωση. Από τη θετική πλευρά, με την αυστηροποίηση της επιβολής των P.S.C., ορισμένα κράτη σημαίας έχουν ανταποκριθεί με την αύξηση των προτύπων προβαίνοντας σε διαγραφή πλοιοκτητών που δεν πληρούν τα πρότυπα. Συμπερασματικά, η αυστηρότερη νομοθεσία του κράτους σημαίας μπορεί να οδηγήσει στη διαπίστωση λιγότερων μη συμμορφώσεων σε σχέση με τις αρχές του κράτους λιμένα.

5.2.1 Ανεπάρκειες της MLC

Η MLC 2006 μπορεί να έχει λύσει ή να έχει αμβλύνει, ανάλογα με την περίπτωση, πολλά ζητήματα που αφορούσαν το βιοπορισμό και τα κοινωνικά, εργασιακά δικαιώματα όλων των ναυτικών σε όλο τον κόσμο, αλλά έχει επίσης αντιμετωπίσει κριτική σχετικά με διάφορα θέματα που φαίνεται ότι πρέπει να εξεταστούν. Ορισμένοι από αυτούς τους παράγοντες είναι οι εξής(Μπίγγος, 2017):

- Δεν έχει καθοριστεί ελάχιστο ποσό μισθού. Αυτό είναι ένα ζήτημα για τα διάφορα ενδιαφερόμενα μέρη και έχει ως αποτέλεσμα την αυξανόμενη τάση εντοπισμού και απόκτησης πληρωμάτων εθνικοτήτων από κράτη με φθηνότερα επίπεδα μισθών. Από τη μία πλευρά, τα λειτουργικά έξοδα των πλοίων μειώνονται, αλλά από την άλλη πλευρά, καθιστά τους ναυτικούς που προέρχονται από κράτη με υψηλούς μισθούς, λιγότερο ανταγωνιστικούς στην παγκόσμια αγορά εργασίας, αναγκάζοντας έτσι την έξοδό τους από τη ναυτιλιακή βιομηχανία, μειώνοντας έτσι τον αριθμό των διαθέσιμων ναυτικών και ως εκ τούτου μειώνοντας και το συνολικό επίπεδο δεξιοτήτων.
- Δεν έχει θεσπιστεί κανένα δικαίωμα απεργίας για τους ναυτικούς. Το δικαίωμα στην απεργία αποτελεί θεμελιώδες δικαίωμα όλων των εργαζομένων στην πορεία των χρόνων, όμως στην περίπτωση των ναυτικών, το ζήτημα είναι πιο σύνθετο και περίπλοκο. Λόγω της φύσης των επαγγέλματός τους, είναι σε μεγάλο βαθμό απομονωμένοι από τους συναδέλφους τους, καθιστώντας κάθε τέτοια προσπάθεια συντονισμένων ενεργειών ιδιαίτερα δύσκολη. Επιπλέον, όπως έχει ήδη επισημανθεί, οι ναυτικοί είναι υπεύθυνοι για ένα πολύ μεγάλο μέρος του παγκόσμιου εμπορίου, και οι διαταραχές σε αυτό μπορεί να έχουν σοβαρές συνέπειες για την οικονομική διαβίωση των ανθρώπων στην στεριά.
- Δεν έχει οριστεί κανένα όριο στην ελάχιστη διάρκεια της ετήσιας άδειας των ναυτικών μετ' αποδοχών. Η παραμονή τους για μεγάλο χρονικό διάστημα επί του πλοίου και η ανεπαρκής διάρκεια παραμονής τους στη στεριά μπορεί να έχει επιζήμιες επιπτώσεις στο επίπεδο κόπωσης των ναυτικών. Εκτός από την σωματική τους εξουθένωση λόγω των διαδοχικών ταξιδιών μπορεί να

επιβαρυνθεί σε μεγάλο βαθμό και ψυχική τους κατάσταση εξαιτίας του ελάχιστου διαθέσιμου χρόνου προς κοινωνικοποίηση.

- Οι ευθύνες των ναυτικών δεν είναι σαφώς καθορισμένες. Ως επί το πλείστον, η σύμβαση ορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών και τις υποχρεώσεις των υπόλοιπων συμβαλλομένων μερών, αλλά μειονεκτεί όταν έρχεται στον καθορισμό των ευθυνών των ναυτικών ή των πιθανών κυρώσεων όταν αυτοί ευθύνονται. Οι πρόσφατες τροποποιήσεις άρχισαν να αντιμετωπίζουν αυτό το ζήτημα, παραδείγματος χάριν, καθορίζοντας την ευθύνη του ναυτικού να διεκδικήσει το δικαίωμα επαναπατριsmού του εντός ενός εύλογου χρονικού διαστήματος. Παρόλο αυτά, γίνεται εύλογο αντιληπτό, πως εξακολουθούν να απαιτούνται πολλαπλές ενέργειες ως προς αυτήν την κατεύθυνση για τον ακριβή ορισμό των ευθυνών των ναυτικών .
- Δεν υπάρχει σαφής ορισμός της νομικής δικαιοδοσίας. Σε ποικίλες διαδικασίες που αφορούν τη θαλάσσια βιομηχανία, όπως ο χειρισμός απαιτήσεων, έχουν εισαχθεί διατάξεις όσον αφορά τον ορισμό της σχετικής νομικής δικαιοδοσίας, για την επίλυση πιθανών διαφορών. Η MLC 2006 δεν έχει τέτοιες διατάξεις, καθιστώντας έτσι την επίλυση των διαφορών μια επίπονη διαδικασία αναγκάζοντας τα συμβαλλόμενα μέρη να δαπανήσουν πολύ χρόνο και προσπάθεια για την κατασκευή της σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ ΤΗΣ MLC

6.1 Ευθύνες του κράτους σημαίας (Κανονισμός 5.1)

Ο σκοπός του κανονισμού είναι να διασφαλιστεί ότι με βάση την παρούσα σύμβαση η οποία αφορά τα πλοία που φέρουν την σημαία του κάθε μέλους εφαρμόζει τις ευθύνες αυτές.

6.1.1 Γενικές αρχές (Κανονισμός 5.1.1)

Στον Κανονισμό 5.1.1 ορίζεται ότι κάθε μέλος είναι υπεύθυνο για τη διασφάλιση της εφαρμογής των υποχρεώσεων του βάσει της παρούσας σύμβασης στα πλοία που φέρουν

τη σημαία του όπως επίσης και ότι οφείλει να καθιερώσει ένα αποτελεσματικό σύστημα για την επιθεώρηση και την πιστοποίηση των συνθηκών ναυτικής εργασίας, σύμφωνα με τους κανονισμούς 5.1.3 και 5.1.4 οι οποίοι παραθέτονται παρακάτω, διασφαλίζοντας έτσι ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία τα οποία φέρουν τη σημαία του ανταποκρίνονται και εξακολουθούν να ανταποκρίνονται στα πρότυπα της παρούσας σύμβασης.

Κατά την επιθεώρηση και πιστοποίηση των συνθηκών ναυτικής εργασίας, ένα μέλος έχει το δικαίωμα, να εξουσιοδοτεί δημόσιους οργανισμούς ή άλλους οργανισμούς, τους οποίους αναγνωρίζει ως αρμόδιους και ανεξάρτητους, να διενεργούν τις επιθεωρήσεις, να εκδίδουν πιστοποιητικά ή να κάνουν και τα δύο. Συνεπώς το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, απόδειξη ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί και είναι σαφές ότι οι απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών έχουν τηρηθεί στο βαθμό που πιστοποιείται. Σε κάθε περίπτωση, το μέλος παραμένει πλήρως υπεύθυνο για την επιθεώρηση και την πιστοποίηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των εν λόγω ναυτικών στα πλοία που φέρουν τη σημαία του. Επίσης κάθε μέλος απαιτεί από όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να έχουν αντίγραφο της παρούσας σύμβασης διαθέσιμο επί του πλοίου όπως επίσης θεσπίζει σαφές πρότυπα και στόχους τα οποία καλύπτουν τη διαχείριση των συστημάτων επιθεώρησης και πιστοποίησης όπως και τις κατάλληλες διαδικασίες για την αξιολόγηση του βαθμού επίτευξης των στόχων και των προτύπων αυτών.

6.1.2 Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών (Κανονισμός 5.1.2).

Στον Κανονισμό 5.1.2 ορίζεται ότι τα δημόσια ιδρύματα ή οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί πρέπει να έχουν αναγνωρισθεί από την αρμόδια αρχή ότι πληρούν τις απαιτήσεις του κώδικα όσον αφορά την αρμοδιότητα και την ανεξαρτησία. Οι λειτουργίες επιθεώρησης ή πιστοποίησης για τις οποίες μπορούν να εξουσιοδοτηθούν να εκτελούν πρέπει να εμπίπτουν στο πεδίο των δραστηριοτήτων που αναφέρονται ρητά στον Κώδικα.

Η αρμόδια αρχή επανεξετάζει την ικανότητα καθώς και την ανεξαρτησία του σχετικού οργανισμού και καθορίζει εάν ο οργανισμός αυτός έχει αποδείξει, στον βαθμό που

απαιτείται για την άσκηση των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από την εξουσιοδότηση που του έχει χορηγηθεί, ότι:

- i. διαθέτει την απαραίτητη εμπειρογνωμοσύνη και τις κατάλληλες γνώσεις σχετικά με τη λειτουργία των πλοίων, των ελάχιστων απαιτήσεων για την εργασία των ναυτικών σε ένα πλοίο, των συνθηκών απασχόλησης, της στέγασης, των εγκαταστάσεων αναψυχής, του φαγητού και της τροφοδοσίας, της πρόληψης ατυχημάτων, της προστασίας της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης, της πρόνοιας και της προστασίας της κοινωνικής ασφάλισης,
- ii. έχει την ικανότητα να διατηρεί και να επικαιροποιεί την τεχνογνωσία του προσωπικού του,
- iii. έχει τις απαραίτητες γνώσεις σχετικά με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης, καθώς και των εφαρμοστέων εθνικών νόμων και κανονισμών και των σχετικών διεθνών πράξεων- και
- iv. έχει το κατάλληλο μέγεθος, τη δομή, την εμπειρία και τις ικανότητες που αντιστοιχούν στο είδος και το βαθμό της εξουσιοδότησης.

Οι αναγνωρισμένοι οργανισμοί έχουν εξουσιοδοτηθεί να απαιτούν τη διόρθωση των ελλείψεων που εντοπίζονται όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών καθώς και να διενεργεί σχετικές επιθεωρήσεις κατόπιν αιτήματος του κράτους λιμένα. Επιπλέον κάθε μέλος θεσπίζει ένα σύστημα για να διασφαλίζει την επάρκεια των εργασιών που εκτελούνται από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς, το οποίο περιλαμβάνει πληροφορίες σχετικά με όλους τους εφαρμοστέους εθνικούς νόμους και κανονισμούς και τις σχετικές διεθνείς πράξεις και διαδικασίες για την επικοινωνία με τους εν λόγω οργανισμούς και την εποπτεία τους.

6.1.3 Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης με τη ναυτική εργασία (Κανονισμός 5.1.3)

Ο παρών κανονισμός όπως αναφέρθηκε και επιγραμματικά στο κεφάλαιο 5 εφαρμόζεται σε πλοία των κατηγοριών 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, που εκτελούν διεθνή ταξίδια καθώς και ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, που φέρουν σημαία μέλους και εκτελούν δρομολόγια από ή προς λιμάνια άλλης χώρας. Τα πλοία που φέρουν

τη σημαία του μέλους οφείλουν να διατηρούν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας που να πιστοποιεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο έχουν επιθεωρηθεί και πληρούν τις απαιτήσεις των εθνικών νόμων ή κανονισμών.

Επιπροσθέτως τα πλοία πρέπει να διατηρούν μια δήλωση συμμόρφωσης προς τη ναυτική εργασία, στην οποία αναφέρονται οι εθνικές απαιτήσεις για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και περιγράφονται τα μέτρα που έχει λάβει ο πλοιοκτήτης για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις στο συγκεκριμένο πλοίο ή πλοία. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και η δήλωση συμμόρφωσης προς τη ναυτική εργασία πρέπει να είναι σύμφωνα με το υπόδειγμα που προβλέπεται από τον κώδικα. Η δήλωση συμμόρφωσης της ναυτικής εργασίας επισυνάπτεται στο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, αποτελείται από δύο μέρη, το μέρος I συντάσσεται από την αρμόδια αρχή και το μέρος II συντάσσεται από τον πλοιοκτήτη.

Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας εκδίδεται ή ανανεώνεται στην περίπτωση όπου η αρμόδια αρχή ή ένας αναγνωρισμένος οργανισμός μέσω της επιθεώρησης που πραγματοποιεί διαπιστώσει ότι ένα πλοίο πληρεί ή εξακολουθεί να πληρεί τα πρότυπα της σύμβασης εργασίας. Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας εκδίδεται για χρονική περίοδο η οποία δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. Για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις για την εφαρμογή της Σύμβασης, τα πιστοποιητικά ναυτικών υπόκεινται σε ενδιάμεση επιθεώρηση, η οποία πραγματοποιείται μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης επετείου του πιστοποιητικού. Το πιστοποιητικό επικυρώνεται μετά τη διενέργεια ικανοποιητικής ενδιάμεσης επιθεώρησης.

Επίσης ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδοθεί σε προσωρινή βάση στις κάτωθι περιπτώσεις:

- i. σε νέα πλοία κατά την παραλαβή τους,
- ii. όταν ένα πλοίο αλλάζει σημαία
- iii. όταν ένας πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός πλοίου που είναι νέο για τον εν λόγω πλοιοκτήτη.

Το προσωρινό πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας μπορεί να εκδοθεί για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες μετά από επαλήθευση ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί, ο πλοιοκτήτης έχει αποδείξει ότι το πλοίο διαθέτει επαρκείς διαδικασίες για τη συμμόρφωση με την παρούσα σύμβαση, ο πλοίαρχος είναι εξοικειωμένος με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης και τις ευθύνες για την εφαρμογή της και έχουν υποβληθεί σχετικές πληροφορίες στην αρμόδια αρχή ή στον αναγνωρισμένο οργανισμό για τη σύνταξη δήλωσης συμμόρφωσης με τη ναυτική εργασία.

Πριν από τη λήξη του προσωρινού πιστοποιητικού διενεργείται πλήρης επιθεώρηση ώστε να είναι δυνατή η έκδοση του πλήρους πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και δεν μπορεί να εκδοθεί άλλο προσωρινό πιστοποιητικό μετά τους έξι μήνες.

Αντίγραφο τίθεται στη διάθεση των ναυτικών, των επιθεωρητών του κράτους σημαίας, των εξουσιοδοτημένων αξιωματικών στα κράτη λιμένα και των εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, κατόπιν αιτήματος, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς.

Ωστόσο στις ακόλουθες περιπτώσεις παύει να ισχύει το πιστοποιητικό που εκδίδεται:

- i. εάν οι σχετικές επιθεωρήσεις δεν ολοκληρωθούν εντός των προθεσμιών που καθορίζονται
- ii. εάν το πιστοποιητικό δεν επικυρωθεί
- iii. όταν το πλοίο αλλάζει σημαία,
- iv. όταν ένας πλοιοκτήτης παύει να αναλαμβάνει την ευθύνη για τη λειτουργία ενός πλοίου και
- v. όταν έχουν γίνει ουσιαστικές αλλαγές στη δομή

Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας ανακαλείται από την αρμόδια αρχή ή τον αναγνωρισμένο οργανισμό εάν υπάρχουν αποδείξεις ότι το εν λόγω πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης και δεν έχουν ληφθεί τα απαιτούμενα διορθωτικά μέτρα. Κατά την εξέταση του κατά πόσον ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας πρέπει να ανακληθεί, η αρμόδια αρχή ή ο αναγνωρισμένος οργανισμός λαμβάνει υπόψη τη σοβαρότητα ή τη συχνότητα των ελλείψεων.

6.1.4 Επιθεώρηση και επιβολή (Κανονισμός 5.1.4)

Ο κανονισμός 5.1.4 προβλέπει ότι κάθε κράτος μέλος διασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της σύμβασης που εφαρμόζονται στην εθνική νομοθεσία μέσω ενός αποτελεσματικού και συντονισμένου συστήματος τακτικών επιθεωρήσεων το οποίο περιλαμβάνει μέτρα που αφορούν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης.

Εάν ένα μέλος λάβει καταγγελία ή στοιχεία ότι ένα πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης ή ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στην εφαρμογή των μέτρων που ορίζονται στη δήλωση συμμόρφωσης με τη ναυτική εργασία, τότε λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για τη διερεύνηση του θέματος και να διασφαλίσει ότι λαμβάνονται μέτρα για την αποκατάσταση των ελλείψεων που διαπιστώνονται.

Οι επιθεωρητές, οι οποίοι διαθέτουν σαφείς κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τα καθήκοντα που πρέπει να εκτελούν και εφοδιάζονται με τα κατάλληλα διαπιστευτήρια, εξουσιοδοτούνται:

- i. να επιβιβάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία του μέλους,
- ii. να διενεργούν κάθε εξέταση, δοκιμή ή έρευνα που κρίνουν αναγκαία προκειμένου να βεβαιωθούν ότι τα πρότυπα τηρούνται και
- iii. να απαιτούν την αποκατάσταση οποιασδήποτε έλλειψης και, όταν έχουν λόγους να πιστεύουν ότι οι ελλείψεις συνιστούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης ή αντιπροσωπεύουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών, να απαγορεύουν τον απόπλου του πλοίου από το λιμάνι μέχρι να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα.

Όταν δεν υπάρχουν σαφείς παραβιάσεις των απαιτήσεων της Σύμβασης που θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών και δεν υπάρχει ιστορικό παρόμοιων παραβιάσεων στο παρελθόν, οι επιθεωρητές έχουν τη διακριτική ευχέρεια να παρέχουν συμβουλές αντί να κινήσουν ή να συστήσουν διαδικασίες. Είναι επίσης σημαντικό να διατηρείται εμπιστευτική η πηγή κάθε καταγγελίας ή παραπόνου που αφορά κινδύνους ή ελλείψεις σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών. Ο επιθεωρητής υποβάλλει έκθεση για κάθε επιθεώρηση στην αρμόδια αρχή

και παραδίδει αντίγραφο της έκθεσης στα αγγλικά ή στη γλώσσα του οικείου πλοίου στον πλοίαρχο, και αναρτά άλλο ένα αντίγραφο στον πίνακα ανακοινώσεων του πλοίου προς ενημέρωση των ναυτικών και αποστέλλει αντίγραφο στον εκπρόσωπο του ναυτικού, εφόσον του ζητηθεί. Επιπλέον, ο παρών κανονισμός προβλέπει ρητά ότι οι επιθεωρητές δεν πρέπει να επιβάλλουν καθήκοντα τα οποία, μπορούν να εμποδίσουν την αποτελεσματική επιθεώρηση ή να υπονομεύσουν με οποιονδήποτε τρόπο το κύρος ή την αμεροληψία τους στις σχέσεις τους με τους πλοιοκτήτες, τους ναυτικούς ή άλλα ενδιαφερόμενα μέρη. Ειδικότερα, οι επιθεωρητές πρέπει:

- i. να μην έχουν κανένα άμεσο ή έμμεσο συμφέρον στην εταιρεία από την οποία ζητείται η διενέργεια της επιθεώρησης και
- ii. δεν πρέπει να αποκαλύπτουν εμπορικά μυστικά, εμπιστευτικές διαδικασίες λειτουργίας ή προσωπικές πληροφορίες που αποκτούν κατά την άσκηση των καθηκόντων τους, ακόμη και μετά την αποχώρησή τους από την υπηρεσία, με την επιφύλαξη των κατάλληλων κυρώσεων ή πειθαρχικών μέτρων.

Η αρμόδια αρχή τηρεί αρχεία των επιθεωρήσεων των συνθηκών εργασίας των ναυτικών στα πλοία που φέρουν τη σημαία του και δημοσιεύει ετήσια έκθεση σχετικά με τις δραστηριότητες επιθεώρησης εντός εύλογου χρονικού διαστήματος που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες μετά το τέλος του έτους. Σε περίπτωση διερεύνησης σοβαρών ατυχημάτων, η έκθεση υποβάλλεται στις αρμόδιες αρχές το συντομότερο δυνατό, αλλά το αργότερο ένα μήνα μετά το τέλος της έρευνας. Σε περίπτωση απώλειας ή ζημίας που προκύπτει από την παράνομη άσκηση των εξουσιών του επιθεωρητή, η αποζημίωση καταβάλλεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία. Σε κάθε περίπτωση, το βάρος της απόδειξης φέρει ο καταγγέλλων.

6.1.5 Διαδικασίες καταγγελιών επί του σκάφους (Κανονισμός 5.1.5)

Ο κανονισμός 5.1.5 απαιτεί από κάθε κράτος μέλος να διαθέτει επί του πλοίου διαδικασίες για τη δίκαιη, αποτελεσματική και ταχεία αντιμετώπιση καταγγελιών από ναυτικούς που ισχυρίζονται ότι παραβιάζονται οι απαιτήσεις της σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών, κατά πλοίων που φέρουν τη σημαία τους. Απαγορεύει επίσης και επιβάλλει κυρώσεις για κάθε μορφή θυματοποίησης

των ναυτικών λόγω της υποβολής καταγγελίας. Οι διατάξεις των παρόντων κανόνων και οι σχετικές διατάξεις της Σύμβασης δεν θίγουν το δικαίωμα των ναυτικών να ζητούν αποζημίωση με οποιοδήποτε νομικό μέσο θεωρούν κατάλληλο.

Οι ναυτικοί μπορούν να χρησιμοποιούν τις διαδικασίες επί του πλοίου για την υποβολή καταγγελιών σχετικά με θέματα που φέρονται να παραβιάζουν τις απαιτήσεις της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι νόμοι ή οι κανονισμοί του προβλέπουν κατάλληλες διαδικασίες υποβολής παραπόνων επί του πλοίου ώστε οι διαδικασίες αυτές να αποσκοπούν στην επίλυση των καταγγελιών στο χαμηλότερο δυνατό επίπεδο. Ωστόσο, σε κάθε περίπτωση, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελία απευθείας στον πλοίαρχο και, εάν το θεωρούν απαραίτητο, στην κατάλληλη εξωτερική αρχή.

Η διαδικασία παραπόνων επί του πλοίου πρέπει να περιλαμβάνει το δικαίωμα να συνοδεύεται ή να εκπροσωπείται από τον ναυτικό κατά τη διάρκεια της διαδικασίας παραπόνων και διασφάλισης έναντι ενδεχόμενης “θυματοποίησης”² του ναυτικού κατά την υποβολή της καταγγελίας.

Εκτός από αντίγραφο της σύμβασης εργασίας, όλοι οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν αντίγραφο της διαδικασίας υποβολής καταγγελιών που ισχύει επί του πλοίου. Αυτό περιλαμβάνει τα στοιχεία επικοινωνίας των αρμόδιων αρχών του κράτους σημαίας και, εάν είναι διαφορετικό, της χώρας διαμονής του ναυτικού, καθώς και το όνομα του προσώπου ή των προσώπων που μπορούν να παρέχουν αμερόληπτες συμβουλές σχετικά με την καταγγελία του ναυτικού εμπιστευτικά επί του πλοίου και να βοηθήσουν τον ναυτικό να συμμορφωθεί με τη διαδικασία υποβολής καταγγελιών που υπάρχει επί του πλοίου.

² Ο όρος “θυματοποίηση” καλύπτει κάθε δυσμενή ενέργεια που λαμβάνεται από ορισμένα πρόσωπα κατά ναυτικού που έχει υποβάλει καταγγελία, η οποία δεν είναι σαφώς επιβλαβής ή κακόβουλη.

6.2 Αρμοδιότητες κράτους λιμένα (Κανονισμός 5.2)

Ο σκοπός του κανονισμού 5.2 είναι να δοθεί η δυνατότητα σε κάθε μέλος να εφαρμόσει τις ευθύνες του βάσει της σύμβασης όσον αφορά τη διεθνή συνεργασία για την εφαρμογή και την επιβολή των προτύπων της σύμβασης σε ξένα πλοία. (Chounta, 2022)

6.2.1 *Επιθεωρήσεις στο λιμένα (Κανονισμός 5.2.1)*

Ο κανονισμός 5.2.1 ορίζει ότι τα ξένα πλοία που καταπλέουν σε λιμένα κράτους μέλους κατά τη συνήθη πορεία των εργασιών τους ή για επιχειρησιακούς λόγους μπορούν να επιθεωρούνται με σκοπό τη διερεύνηση της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου.

Κάθε μέλος δέχεται το πιστοποιητικό εργασίας των ναυτικών και τη δήλωση συμμόρφωσης των ναυτικών με την εργασία που απαιτούνται ως εκ πρώτης όψεως αποδεικτικά στοιχεία της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών. Συνεπώς, οι επιθεωρήσεις στον εν λόγω λιμένα περιορίζονται στην εξέταση των πιστοποιητικών και των δηλώσεων, εκτός εάν προβλέπεται από τους κανονισμούς. Οι επιθεωρήσεις στους λιμένες διενεργούνται από εξουσιοδοτημένους υπαλλήλους σύμφωνα με τις διατάξεις των κανονισμών για τις επιθεωρήσεις των κρατών μελών στον έλεγχο των λιμένων και άλλων εφαρμοστέων διεθνών κανονισμών. Οι επιθεωρήσεις αυτές περιορίζονται στο να διασφαλίζουν ότι τα επιθεωρούμενα πλοία συμμορφώνονται με τις σχετικές απαιτήσεις που καθορίζονται στα άρθρα και τους κανονισμούς της σύμβασης.

Οι επιθεωρήσεις που μπορούν να διενεργούνται βασίζονται σε ένα αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και παρακολούθησης από το κράτος λιμένα, το οποίο συμβάλλει στη διασφάλιση ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών επί των πλοίων που προσεγγίζουν λιμένες του εν λόγω κράτους μέλους πληρούν τις απαιτήσεις της σύμβασης.

Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός, αφού επιβιβαστεί στο πλοίο για να διενεργήσει επιθεώρηση και ζητήσει, κατά περίπτωση, το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης με τη ναυτική εργασία, διαπιστώνει ότι:

- i. τα απαιτούμενα έγγραφα δεν προσκομίζονται ή δεν τηρούνται ή τηρούνται ψευδώς ή ότι τα έγγραφα δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται από την παρούσα Σύμβαση ή είναι άλλως άκυρα- ή
- ii. υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύεται ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης- ή
- iii. υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύεται ότι το πλοίο έχει αλλάξει σημαία με σκοπό να αποφύγει τη συμμόρφωση με την παρούσα σύμβαση- ή
- iv. υπάρχει καταγγελία που υποστηρίζει ότι συγκεκριμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης,

μπορεί να διενεργηθεί λεπτομερέστερη επιθεώρηση για να διαπιστωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Η επιθεώρηση αυτή διενεργείται σε κάθε περίπτωση όταν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης που πιστεύεται θα μπορούσαν να αποτελέσουν σαφή κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών ή όταν ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός έχει λόγους να πιστεύει ότι οι ελλείψεις συνιστούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας σύμβασης. Ως "καταγγελία" σύμφωνα με τον εν λόγω κανονισμό νοούνται οι πληροφορίες που υποβάλλονται από ναυτικό, επαγγελματικό φορέα, ένωση, συνδικαλιστική οργάνωση ή, γενικά, από κάθε πρόσωπο που έχει συμφέρον για την ασφάλεια του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του συμφέροντος για τους κινδύνους για την ασφάλεια ή την υγεία των ναυτικών επί του πλοίου. Εάν, ως αποτέλεσμα λεπτομερέστερης επιθεώρησης, διαπιστωθεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου δεν πληρούν τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης, ο αρμόδιος υπάλληλος θέτει αμέσως τις ελλείψεις αυτές υπόψη του πλοιάρχου και του δίνει την απαραίτητη προθεσμία για να τις αποκαταστήσει. Εάν ο αρμόδιος υπάλληλος θεωρεί ότι οι ελλείψεις είναι σοβαρές ή σχετίζονται με υποτιθέμενη καταγγελία, ο αρμόδιος υπάλληλος τις θέτει υπόψη των

αρμόδιων οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών του κράτους μέλους στο οποίο διεξάγεται η επιθεώρηση, και μπορεί να:

- i. να ενημερώσει έναν εκπρόσωπο του κράτους σημαίας,
- ii. να παράσχει τις σχετικές πληροφορίες στις αρμόδιες αρχές του επόμενου λιμένα προσέγγισης.

Το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιήθηκε η επιθεώρηση δικαιούται να αποστείλει αντίγραφο της έκθεσης του αξιωματικού, συνοδευόμενο από κάθε απάντηση που έλαβε εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας από τις αρμόδιες αρχές του κράτους σημαίας, στο Γενικό Διευθυντή της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, για τη λήψη μέτρων που κρίνονται κατάλληλα και εύλογα ώστε να διασφαλιστεί ότι οι πληροφορίες αυτές καταγράφονται και κοινοποιούνται στα μέρη που ενδιαφέρονται να κάνουν χρήση των σχετικών διαδικασιών.

Όταν, μετά από λεπτομερέστερη επιθεώρηση από εξουσιοδοτημένο αξιωματικό, διαπιστώνεται ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της παρούσας σύμβασης και:

- i. οι συνθήκες επί του πλοίου είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών, ή
- ii. η μη συμμόρφωση συνιστά σοβαρή ή επαναλαμβανόμενη παραβίαση των απαιτήσεων της παρούσας Σύμβασης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών),

ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός λαμβάνει μέτρα για να διασφαλίσει ότι το πλοίο δεν θα βγει στη θάλασσα έως ότου αποκατασταθούν οι ελλείψεις ή έως ότου ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός αποδεχθεί σχέδιο δράσης για την αποκατάσταση των εν λόγω μη συμμορφώσεων και βεβαιωθεί ότι το σχέδιο θα εφαρμοστεί με ταχείς ρυθμούς. Εάν το πλοίο εμποδίζεται να αποπλεύσει, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ενημερώνει αμέσως το κράτος σημαίας σχετικά και καλεί, εκπρόσωπο του κράτους σημαίας να παραστεί, ζητώντας από το κράτος σημαίας να απαντήσει εντός καθορισμένης προθεσμίας. Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ενημερώνει επίσης αμέσως τις αρμόδιες

οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών στο κράτος λιμένα στο οποίο διενεργήθηκε η επιθεώρηση.

6.2.2 Διαδικασίες χειρισμού παραπόνων ναυτικών ξηράς (Κανονισμός 5.2.2)

Στον Κανονισμό 5.2.2 ορίζεται ότι οι ναυτικοί, οι οποίοι ισχυρίζονται ότι παραβιάζονται οι απαιτήσεις της Σύμβασης, έχουν το δικαίωμα να αναφέρουν μια τέτοια καταγγελία η οποία μπορεί να αναφερθεί σε εξουσιοδοτημένο αξιωματικό στο λιμάνι στο οποίο κατέπλευσε το πλοίο. Στις περιπτώσεις αυτές, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός αναλαμβάνει μια αρχική έρευνα.

Όπου ενδείκνυται η αρχική διερεύνηση περιλαμβάνει εξέταση του κατά πόσον έχουν διερευνηθεί οι διαδικασίες καταγγελίας επί του πλοίου που προβλέπονται στον κανονισμό 5.1.5 που προαναφέρθηκε. Ο εξουσιοδοτημένος υπάλληλος μπορεί επίσης να διενεργήσει λεπτομερέστερη επιθεώρηση.

Ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός επιδιώκει, κατά περίπτωση, να προωθήσει την επίλυση της καταγγελίας σε επίπεδο πλοίου. Σε περίπτωση που η διερεύνηση ή η επιθεώρηση αποκαλύψει μη συμμόρφωση και η καταγγελία δεν έχει επιλυθεί σε επίπεδο πλοίου, ο εξουσιοδοτημένος αξιωματικός ενημερώνει αμέσως το κράτος σημαίας, ζητώντας, εντός καθορισμένης προθεσμίας, συμβουλές και σχέδιο διορθωτικής δράσης.

Όταν η καταγγελία δεν έχει επιλυθεί μετά από ενέργειες που έχουν γίνει, το κράτος λιμένα διαβιβάζει αντίγραφο της έκθεσης του εξουσιοδοτημένου αξιωματικού στο Γενικό Διευθυντή. Η έκθεση πρέπει να συνοδεύεται από κάθε απάντηση που λαμβάνεται εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας από την αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας, οι αρμόδιες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών στο κράτος λιμένα ενημερώνονται ομοίως. Επιπλέον, το κράτος λιμένα υποβάλλει τακτικά στον Γενικό Διευθυντή στατιστικά στοιχεία και πληροφορίες σχετικά με τις καταγγελίες που έχουν επιλυθεί. Και οι δύο αυτές υποβολές προβλέπονται προκειμένου, με βάση τις ενέργειες που μπορεί να θεωρηθούν κατάλληλες και σκόπιμες, να τηρείται αρχείο των πληροφοριών αυτών και να τίθενται υπόψη των μερών, συμπεριλαμβανομένων των οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών, που μπορεί να ενδιαφέρονται να κάνουν χρήση των σχετικών διαδικασιών

προσφυγής. Φυσικά λαμβάνονται τα κατάλληλα μέτρα για τη διασφάλιση της εμπιστευτικότητας των καταγγελιών των ναυτικών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: PARIS MOU

7.1 Ιστορική αναδρομή και σκοπός του Paris MOU

Το 1978 στην διάσκεψη της Χάγης συζητήθηκαν θέματα για την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης. Η διάσκεψη ήταν μια απάντηση στις αυξανόμενες ανησυχίες σχετικά με την ασφάλεια της ναυτιλίας και τις επιπτώσεις της ναυτιλίας στο θαλάσσιο περιβάλλον. Μετά τη βύθιση του πλοίου Amoco Cadiz υπό τη σημαία ευκαιρίας της Λιβερίας εκείνο το έτος, αποφασίστηκε επίσης ο έλεγχος της ασφάλειας και της ρύπανσης (Xiao & Wang, 2020). Στη διάσκεψη, εκπρόσωποι από διάφορες ευρωπαϊκές χώρες συζήτησαν τρόπους για τη βελτίωση των προτύπων ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Ένα από τα αποτελέσματα της διάσκεψης ήταν η υπογραφή του πρώτου Μνημονίου (MOU) για τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (PSC). Το μνημόνιο υπογράφηκε από επτά χώρες: Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ιρλανδία, Ολλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

Σκοπός του Μνημονίου ήταν η δημιουργία ενός πλαισίου συνεργασίας για τη διενέργεια επιθεωρήσεων ελέγχου του κράτους λιμένα και την επιβολή διεθνών κανονισμών που αφορούν τη ναυτιλία. Σύμφωνα με το Μνημόνιο, οι υπογράφουσες χώρες συμφώνησαν να συνεργαστούν για τον εντοπισμό πλοίων τα οποία δεν πληρούν τα πρότυπα και να αναλάβουν τα κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν ότι τα πλοία αυτά θα προσαρμοστούν στα διεθνή πρότυπα. Η υπογραφή του πρώτου Μνημονίου αποτέλεσε σημαντικό σημείο αναφοράς για την ανάπτυξη του ελέγχου από το κράτος λιμένα ως ενός αποτελεσματικού μηχανισμού για τη βελτίωση της ασφάλειας και των περιβαλλοντικών προτύπων στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Έκτοτε, έχουν θεσπιστεί και άλλα περιφερειακά Μνημόνια σε όλο τον κόσμο, τα οποία είναι τα εξής: (Chounta, 2022)

- Tokyo MoU (περιοχή Ασίας-Ειρηνικού)
- Indian Ocean MoU (περιοχή του Ινδικού Ωκεανού)

- Abuja MoU (περιοχή Δυτικής και Κεντρικής Αφρικής)
- Black Sea MoU (περιοχή Μαύρης Θάλασσας)
- Caribbean MoU (περιοχή Καραϊβικής)
- Mediterranean MoU (περιοχή της Μεσογείου)
- Riyadh MoU (περιοχή Μέσης Ανατολής)
- Viña del Mar Agreement (περιοχή Λατινικής Αμερικής)

με το Paris MOU, να παραμένει μία από τις πιο ενεργές και αποτελεσματικές συμφωνίες ελέγχου κράτους λιμένα.

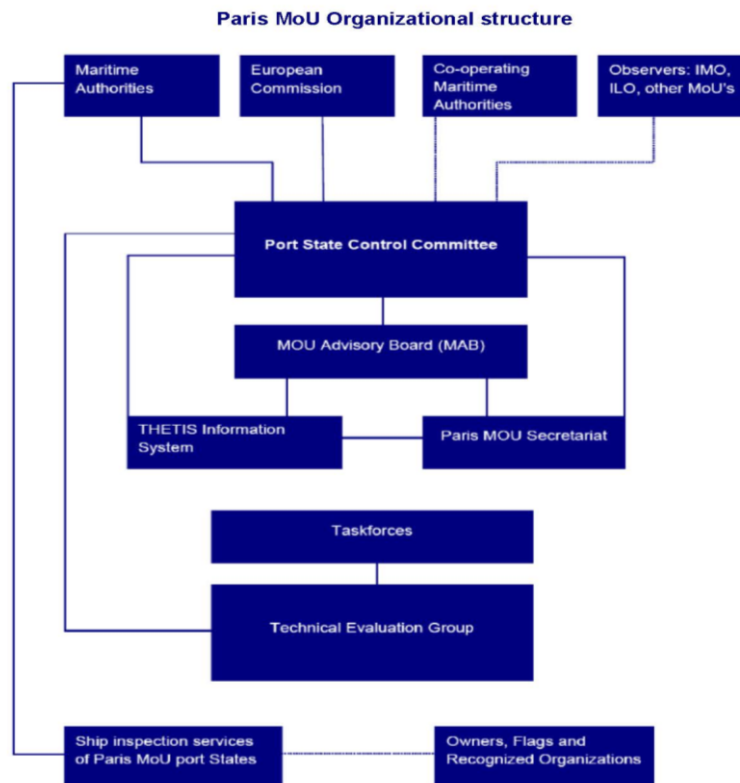
Το Paris MOU ήρθε σε ισχύ την 1^η Ιουλίου του 1982 και υπογράφηκε από τις χώρες Βέλγιο, Δανία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ιρλανδία, Ιταλία, Ολλανδία, Νορβηγία, Πορτογαλία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο για να διασφαλίσει την αποτελεσματική εφαρμογή των διεθνών προτύπων ναυτικής ασφάλειας, περιβάλλοντος και εργασίας. Είναι μια διεθνής συμφωνία, λοιπόν, η οποία αποσκοπεί να διασφαλίσει ότι τα πλοία που επισκέπτονται τα λιμάνια στις χώρες που το έχουν υπογράψει συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και τα πρότυπα για την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος, πλέον ανήκουν σε αυτό 27 χώρες – μέλη. (Chounta, 2022)

Το Paris MOU παρέχει επίσης ένα πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ των χωρών που το έχουν υπογράψει για την ανταλλαγή πληροφοριών, τον εντοπισμό και τη λήψη μέτρων κατά των πλοίων που αποτελούν κίνδυνο για το θαλάσσιο περιβάλλον ή για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα.

7.2 Δομή του Paris MOU

Στην παρούσα εργασία θα ήταν επίσης οφέλιμο να κατανοήσουμε και την δομή του Paris MOU, συνεπώς, όπως απεικονίζεται και στο παρακάτω διάγραμμα το εκτελεστικό όργανο του Paris MOU το οποίο βρίσκεται και στο κέντρο του διαγράμματος είναι η επιτροπή ελέγχου του κράτους του λιμένα, αποτελείται από τους εκπροσώπους των 27 συμμετέχοντων ναυτιλιακών αρχών καθώς και της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Η επιτροπή ελέγχου του κράτους του λιμένα συνεδριάζει μία φορά το χρόνο, ή σε μικρότερα χρονικά

διαστήματα, εάν είναι απαραίτητο. Στις συνεδριάσεις συμμετέχουν ως παρατηρητές εκπρόσωποι του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) και της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), καθώς και εκπρόσωποι διάφορων συνεργαζόμενων ναυτιλιακών αρχών και άλλων περιφερειακών συμφωνιών για τον έλεγχο του κράτους του λιμένα. Η Συμβουλευτική Επιτροπή Μνημονίου Συνεννόησης (MOU Advisory Board) βοηθά την Επιτροπή Ελέγχου να εστιάζει σε βασικά θέματα και ειδικότερα κατευθύνει τη Γραμματεία μεταξύ των συνεδριάσεων της Επιτροπής Ελέγχου του Κράτους του Λιμένα. Ειδικότερα, η Γραμματεία του Paris MoU εδρεύει στη Χάγη, είναι υπεύθυνη για την αποτελεσματική εφαρμογή του Paris MOU και επίσης είναι εκείνη η οποία διοργανώνει τις διεθνείς συναντήσεις και συμμετέχει σε διάφορες ομάδες εργασίας. Επιπλέον, είναι υπεύθυνη για την ανταλλαγή πληροφοριών και αποτελεί πρώτο σημείο επαφής για τα κράτη μέλη και τις εξωτερικές επαφές για αυτό και βρίσκεται και εκείνη στο κεντρικό σημείο της δομής. Αναλυτικότερα βλέπουμε και την δομή του Paris MOU στην Εικόνα 1.



Εικόνα 1. Δομή του Paris MOU, από την ιστοσελίδα του Paris MOU

7.3 Επιθεωρήσεις του Paris MOU

Ένας αξιωματικός ελέγχου του κράτους λιμένα (Port State Control Officer) που διενεργεί τον έλεγχο του κράτους λιμένα ακολουθεί έναν κώδικα ορθής πρακτικής (Code of good practice) ο οποίος κώδικας παρέχει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα πρότυπα της ακεραιότητας, του επαγγελματισμού και της διαφάνειας που αναμένει το Paris MoU από όλους τους αξιωματικούς και έχει ως στόχο να βοηθήσει τους αξιωματικούς του κράτους λιμένα να διεξάγουν τις επιθεωρήσεις τους με πιο δυνατό τρόπο. Ο κώδικας έχει 3 θεμελιώδεις αρχές βάσει των οποίων κρίνονται όλοι οι αξιωματικοί και αυτές είναι οι κάτωθι όπως αναφέρονται και στο έγγραφο:

1. **Ακεραιότητα**, είναι η κατάσταση ηθικής ευρωστίας, ειλικρίνειας και ελευθερίας από διαφθορά επιρροές ή κίνητρα.
2. **Επαγγελματισμός**, είναι η εφαρμογή αποδεκτών επαγγελματικών προτύπων συμπεριφοράς και τεχνικών γνώσεων. Για τους αξιωματικούς τα πρότυπα συμπεριφοράς καθορίζονται από το αρμόδια αρχή και τη γενική συναίνεση των μελών του κράτους λιμένα.
3. **Η διαφάνεια**, συνεπάγεται διαφάνεια και λογοδοσία.³

Στο Παράρτημα 1 του Κώδικα Ορθής Πρακτικής υπάρχουν 27 σημεία στα οποία αναγράφονται οι ενέργειες και η συμπεριφορά που οφείλουν να έχουν οι αξιωματικοί κατά την διάρκεια των επιθεωρήσεων καθώς επίσης και θέματα για την σωστή διεξαγωγή της επιθεώρησης, τις διαφωνίες, την αμεροληψία που οφείλουν να έχουν και τέλος την επικαιροποίηση των γνώσεων. Αναλυτικά μπορεί κανείς να τα βρει και στο επίσημο έγγραφο που παρατίθεται στην ιστοσελίδα του Paris MOU.

Για να διαπιστωθεί λοιπόν ποια πλοία μπορεί να αποτελέσουν κίνδυνο διεξάγει τακτικές επιθεωρήσεις σε ξένα πλοία και λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα όταν διαπιστώνεται ότι τα πλοία δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς, διότι όπως προαναφέρθηκε ο στόχος του Paris MOU είναι η προώθηση ασφαλών και περιβαλλοντικά ορθών ναυτιλιακών εργασιών και η αποτροπή της δημιουργίας κινδύνων για άλλα πλοία, το

³ Οι τρεις θεμελιώδεις αρχές του Κώδικα Ορθής Πρακτικής όπως αναφέρεται μέσα στο επίσημο έγγραφο, το οποίο υπάρχει στην ιστοσελίδα του Paris MOU.

θαλάσσιο περιβάλλον ή τα παράκτια κράτη από πλοία που δεν πληρούν τις προδιαγραφές. Σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές του Paris MOU, μια επιθεώρηση ελέγχου του κράτους του λιμένα μπορεί συνήθως να διαρκέσει από 4 έως 12 ώρες, ανάλογα με τις περιστάσεις.

Πλοία που δεν πληρούν τις απαιτούμενες προδιαγραφές κατά τον έλεγχο από το κράτος λιμένα (Port State Control) κινδυνεύουν με κράτηση στον λιμένα έως ότου αποτασταθούν οι ανεπάρκειες που βρέθηκαν.

Περίληπτικά αναφέρονται τα βήματα που ακολουθούνται σε μια επιθεώρηση σύμφωνα με την MLC: (Guidelines for PSCOs under MLC, 2009)

1. Επιβίβαση στο πλοίο και αίτηση για παρουσίαση των εγγράφων
2. Επισκόπηση των εγγράφων
3. Καθορισμός κατά πόσον υπάρχουν σαφείς λόγοι για να πιστευτεί ότι οι συνθήκες δεν είναι σύμφωνες με τις απαιτήσεις της σύμβασης
4. Καθορισμός εάν υπάρχουν εύλογοι λόγοι να πιστευτεί ότι το πλοίο άλλαξε σημαία για να αποφύγει τη συμμόρφωση με τη Σύμβαση
5. Καθορισμός εάν χρειάζεται μια ακόμα πιο λεπτομερή επιθεώρηση

Επιπροσθέτως για να κατανοηθεί περαιτέρω ο τρόπος λειτουργίας του Paris MOU αξίζει να αναφερθεί ότι ουσιαστικά λειτουργεί ένα σύστημα "μαύρου, γκριζου και λευκού καταλόγου" για την παρακολούθηση και αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών όσον αφορά τη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς για την ασφάλεια στη θάλασσα και το περιβάλλον. Ένα πλοίο μπορεί να εγγραφεί στον Μαύρο Κατάλογο (Black list) εάν διαπιστωθεί ότι έχει πολλαπλές ελλείψεις κατά τη διάρκεια επιθεωρήσεων ή εάν έχει ιστορικό επανειλημμένης μη συμμόρφωσης με τους ναυτιλιακούς κανονισμούς. Από την άλλη πλευρά, ένα πλοίο μπορεί να ενταχθεί στον Γκριζο Κατάλογο (Grey list) εάν έχει λιγότερες ελλείψεις, αλλά εξακολουθεί να απαιτεί βελτίωση και τέλος ένα πλοίο εντάσσεται στον Λευκό Κατάλογο (White list) εάν έχει καλό ιστορικό συμμόρφωσης με τους ναυτιλιακούς κανονισμούς και έχει υποβληθεί σε πρόσφατες επιθεωρήσεις χωρίς σημαντικές ελλείψεις. (Chounta, 2022) Ο κατάλογος των πλοίων επικαιροποιείται σε τακτική βάση και η τοποθέτηση ενός πλοίου σε

συγκεκριμένο κατάλογο μπορεί να επηρεάσει τη δυνατότητά του να δραστηριοποιείται στα λιμάνια των χωρών του Paris MOU.

Αξίζει να σημειωθεί ότι όταν το Paris MOU εισήγαγε το νέο καθεστώς επιθεώρησης (New Inspection Regime - NIR) το 2011 του οποίου ο στόχος ήταν να εισαχθεί ένα σύστημα, όπου οι καλές επιδόσεις θα ανταμείβονταν και οι κακές επιδόσεις θα τιμωρούνταν. Η ανταμοιβή λοιπόν για τα "πλοία χαμηλού κινδύνου" είναι ένα παράθυρο επιθεώρησης έως και 36 μηνών ενώ τα "Πλοία υψηλού κινδύνου" θα υπόκεινται σε διευρυμένες επιθεωρήσεις κάθε 6 μήνες και όταν φέρουν γκρίζα ή μαύρη σημαία, τα πλοία υπόκεινται σε απαγόρευση από την περιοχή μετά από πολλαπλές κρατήσεις.

7.4 Ανάλυση των ελλείψεων της MLC κατά τις επιθεωρήσεις τα έτη 2017-2021

Κάποιες ελλείψεις είναι εμφανώς επικίνδυνες ως προς την υγεία, την ασφάλεια και το περιβάλλον και έχουν ως αποτέλεσμα όπως προαναφέρθηκε την κράτηση των πλοίων έως ότου αντιμετωπισθούν. Είναι πολύ σημαντικό λοιπόν να ελέγχονται κατά τις επιθεωρήσεις όσα αφορούν την MLC διότι όπως θα διαπιστωθεί και απο τα στατιστικά στοιχεία τα οποία θα παρατεθούν παρακάτω υπάρχουν παρατηρήσεις και σε σημαντικά πεδία, όπως είναι το φαγητό αλλά και η υγιεινή που υπάρχει επάνω στο πλοίο, κάτι το οποίο μπορεί να οδηγήσει στην νοσηλεία των ναυτικών ή ακόμα και σε κάποιες περιπτώσεις να υπάρξει επαναπατρισμός και αλλαγή πληρώματος. Όλα αυτά μπορεί να οδηγήσουν σε κράτηση του πλοίου μέχρι να αποκατασταθούν οι ελλείψεις, γεγονός που μπορεί να προκαλέσει καθυστερήσεις, οικονομικές απώλειες και ζημιά στη φήμη των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης αλλά και να υπάρξουν τυχόν ζημιές (γνωστές και με τον αγγλικό όρο claims) οι οποίες με την σειρά τους θα δημιουργήσουν στην ναυτιλιακή εταιρεία κακό record.

Οι ελλείψεις της MLC μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις έρευνες του Paris MOU επειδή μπορούν να επηρεάσουν άμεσα την ασφάλεια και την ευημερία των ναυτικών στα πλοία. Επιπλέον, οι ελλείψεις της MLC μπορεί επίσης να υποδηλώνουν έλλειψη συμμόρφωσης με άλλες διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς που σχετίζονται με την ασφάλεια, την προστασία και την προστασία του περιβάλλοντος. Ως εκ τούτου, το Paris MOU θεωρεί τις ελλείψεις της MLC ως βασικό τομέα επιθεώρησης κατά τη

διάρκεια των επιθεωρήσεων PSC και τα κράτη μέλη μπορούν να λάβουν μέτρα επιβολής κατά των μη συμμορφούμενων πλοίων για να διασφαλίσουν την ασφάλεια και την ευημερία των ναυτικών και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Πρωτού αναφερθούμε στα στατιστικά στοιχεία των ελλείψεων που παρατηρήθηκαν κατά τις επιθεωρήσεις αξίζει να αναφερθούν περιληπτικά οι Κανονισμοί 1 έως 4 της MLC καθώς είναι οι τομείς οι οποίοι ελέγχονται στις επιθεωρήσεις των PSC.

- Στον κανονισμό 1 αναφέρονται οι ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς οι οποίες αναλύονται στους Κανονισμούς 1.1 έως 1.4 και είναι οι εξής:

- Ελάχιστο όριο ηλικίας που πρέπει να έχει ένας ναυτικός για να εργαστεί επάνω στο πλοίο, το οποίο είναι τα 18 έτη.

- Ιατρικό πιστοποιητικό το οποίο θα καθιστά τον ναυτικό υγιή και ικανό για εργασία.

- Εκπαίδευση και τα προσόντα, τα οποία διασφαλίζουν ότι κάθε ναυτικός διαθέτει επαρκή εκπαίδευση και γνώση ανάλογα με την βαθμίδα του.

- Πρόσληψη, Εύρεση εργασίας και τοποθέτηση, μέσω της οποίας διαμορφώνεται ένα ορθό πλαίσιο για την σωστή πρόσληψη και τοποθέτηση των ναυτικών.

- Στον κανονισμό 2 οι συνθήκες απασχόλησης αναλύονται στους Κανονισμούς 2.1 έως 2.8, οι οποίοι είναι επιγραμματικά οι εξής:

- Σύμβαση Ναυτολόγησης η οποία σύμβαση συμμορφώνεται με τους όρους της ναυτικής σύμβασης εργασίας και σέβεται τα δικαιώματα των ναυτικών.

- Μισθοί, οι οποίοι καταβάλλονται μηνιαία στους ναυτικούς και τυχόν υπερωρίες καταγράφονται και καταβάλλονται και αυτές κανονικά όπως ορίζει ο Κανονισμός.

- Ώρες Ανάπαυσης-Εργασίας, οι οποίες με βάση τον Κανονισμό ορίζουν ως ώρες εργασίας τις 8 ώρες και υπάρχουν επίσης όρια στις υπερωρίες που μπορούν να πραγματοποιηθούν καθώς η ανάπαυση των ναυτικών είναι σημαντική γιατί συμβάλλει στην καλή υγεία αλλά και στην επίδοσή τους.

- Δικαίωμα άδειας, το οποίο οφείλει να τηρείται και να λαμβάνουν οι ναυτικοί τις άδειες τις οποίες δικαιούνται και οι οποίες αντιστοιχούν όπως ορίζει ο Κανονισμός σε 2.5 ημέρες τον μήνα.

- Επαναπατριsmός, γίνεται χωρίς να επιβαρύνονται χρηματικά οι ναυτικοί και είναι κάτι το οποίο ρυθμίζεται από την ναυτιλιακή εταιρεία.

- Αποζημίωση ναυτικών για απώλεια ή βύθιση πλοίου, η οποία αποζημίωση καταβάλλεται στους ναυτικούς για το λόγο του ότι πλέον δεν έχουν εργασία και η

αποζημίωση αυτή σύμφωνα με τον εν λόγω Κανονισμό αντιστοιχεί σε 2 μηνιαίους μισθούς.

- Επίπεδα επάνδρωσης, σύμφωνα με τα οποία θα πρέπει να είναι συγκεκριμένος αριθμός πληρώματος επάνω στο πλοίο.

- Στον Κανονισμό 3 ο οποίος καλύπτει τον τομέα της στέγασης, τις εγκαταστάσεις αναψυχής, το φαγητό και την τροφοδοσία στους Κανονισμούς 3.1 και 3.2 ορίζονται τα κάτωθι:

- Διαμονή και ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, οι οποίες σύμφωνα με τον Κανονισμό πρέπει να ακολουθούνται συγκεκριμένα πρότυπα ώστε να διασφαλίζεται η αξιοπρεπή διαμονή των ναυτικών στο πλοίο αλλά και η διασκέδαση τους.

- Φαγητό και τροφοδοσία, τα οποία αφενός οφείλουν να είναι ποιοτικά για την καλή υγεία των ναυτικών αλλά αφετέρου θα πρέπει να είναι και σε επαρκή ποσότητες ώστε να είναι σωστά τροφοδοτημένο το πλοίο για τα ταξίδια του.

- Τέλος, στον Κανονισμό 4 ορίζονται η προστασία της υγείας, η ιατρική περίθαλψη και η κοινωνική ασφάλιση μέσω των κατευθυντήριων γραμμών που αναφέρονται στους Κανονισμούς 4.1 έως 4.5 και είναι οι εξής:

- Ιατρική περίθαλψη στη ξηρά και επί του πλοίου, η οποία με βάση τον Κανονισμό δίνεται στους ναυτικούς το ίδιο αμερόληπτα όπως θα δινόταν και σε έναν εργαζόμενο στην στεριά και φυσικά δεν επιβαρύνονται χρηματικά οι ναυτικοί.

- Ευθύνη του πλοιοκτήτη, η ευθύνη που «βαραίνει» τον πλοιοκτήτη είναι ότι πρέπει να φροντίζει για την πρόληψη τυχόν ατυχημάτων, την διατήρηση της υγιούς κατάστασης των ναυτικών καθώς και να παρέχει τη βέλτιστη ιατρική περίθαλψη που μπορεί.

- Κοινωνική ασφάλιση, την οποία έχουν όλοι οι ναυτικοί χάρις τον Κανονισμό.

Συνεπώς, με βάση την παραπάνω επιγραμματική αναφορά στους Κανονισμούς 1 έως 4 προχωράμε στην ανάλυση των στατιστικών στοιχείων των επιθεωρήσεων του Paris MOU τα έτη 2017 έως 2021.

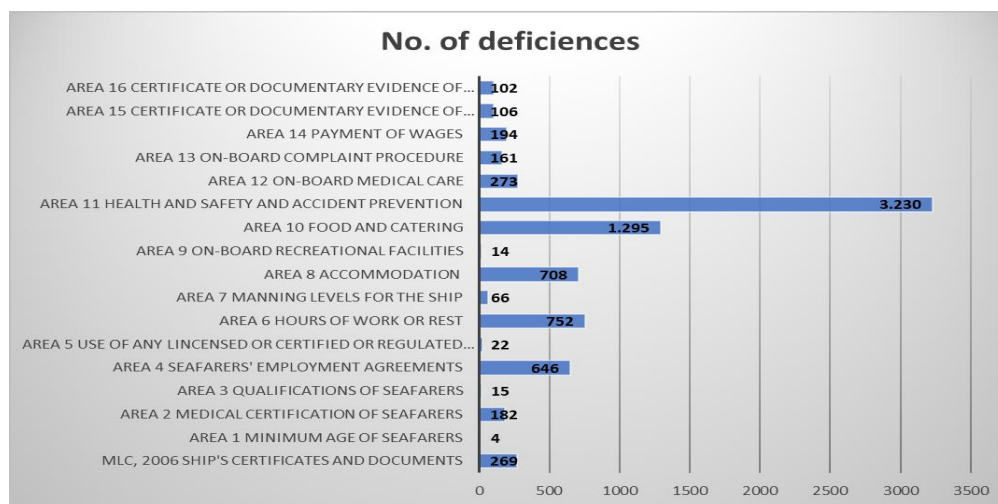
7.4.1 Στατιστικά στοιχεία έτους 2017

Τον Μάιο του 2017 πραγματοποιήθηκε στο Gdansk της Πολωνίας η 50^η επιτροπή ελέγχου κράτους λιμένα, κατά την οποία εγκρίθηκαν διάφορα μέτρα και λήφθηκαν σημαντικές αποφάσεις για την βελτίωση του ελέγχου του κράτους λιμένα. Τώρα όσον αφορά τις επιθεωρήσεις, το 2017 υπήρξαν 17.916 επιθεωρήσεις στις οποίες οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν όσον αφορά την MLC στο σύνολό τους ήταν 8.039 και αναφέρονται στους παρακάτω 16 τομείς:

MLC Deficiencies per Area	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies
MLC,2006 Ship's certificates and documents	269	3.4
Area 1 Minimum age of seafarers	4	0.1
Area 2 Medical certification of seafarers	182	2.3
Area 3 Qualifications of seafarers	15	0.2
Area 4 Seafarers' employment agreements	646	7.8
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	22	0.3
Area 6 Hours of Works or rest	752	9.5
Area 7 Manning levels for the ship	66	0.8
Area 8 Accommodation	708	8.9
Area 9 On-board recreational facilities	14	0.2
Area 10 Food and catering	1,295	16.3
Area 11 Health and safety and accident prevention	3,230	39.9
Area 12 On-board medical care	273	3.4
Area 13 On-board complaint procedure	161	2.0
Area 14 Payment of wages	194	2.3
Area 15 Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	106	1.4
Area 16 Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	102	1.3
Total	8,039	100.0

Πίνακας 2. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2017, στοιχεία απο Paris MOU

Πρώτος τομέας στον οποίο εμφανίστηκαν οι περισσότερες ελλείψεις ήταν στον τομέα 11 με 3.230 ελλείψεις (με ποσοστό 39,9% στο σύνολο των ελλείψεων) ο οποίος αναφέρεται στην υγεία, την ασφάλεια και την πρόληψη ατυχημάτων. Δεύτερος στην σειρά έρχεται ο τομέας 10 με 1.295 ελλείψεις (με ποσοστό 16,3 %) ο οποίος αναφέρεται στο φαγητό και τρίτος ο τομέας 6 με 752 ελλείψεις (με ποσοστό 9,5%) ο οποίος αναφέρεται στις ώρες ξεκούρασης. Στο παρακάτω διάγραμμα αποτυπώνονται καλύτερα οι ελλείψεις με εμφανή την διαφορά στο τομέα 11 ο οποίος όπως προαναφέρθηκε είναι πρώτος στην κατάταξη.



Διάγραμμα 1. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2017

Αυτό λοιπόν το οποίο μπορεί εύλογα κάποιος να συμπεράνει είναι ότι οι συνθήκες επί των πλοίων που επιθεωρήθηκαν και βρέθηκαν οι συγκεκριμένες ελλείψεις, ειδικότερα

στον τομέα 11 δεν προάγουν την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία των ναυτικών. Συνεχίζοντας με τον τομέα 10 ο οποίος είναι δεύτερος όπως είδαμε στην κατάταξη συνεπάγεται ότι με βάση τον Κανονισμό θα έπρεπε να υπάρχουν ποιοτικά τρόφιμα αλλά και σε επάρκεια, κάτι το οποίο δεν συνέβη την συγκεκριμένη χρονιά για αυτό έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση στον αριθμό των ελλείψεων. Επίσης οι ελλείψεις σε αυτόν τον τομέα υποδηλώνουν ότι μπορεί να υπάρχουν θέματα σχετικά με την αποθήκευση, την προετοιμασία, το μαγείρεμα, καθώς και την καθαριότητα και την υγιεινή στην κουζίνα του πλοίου και τους χώρους αποθήκευσης τροφίμων.

7.4.2 Στατιστικά στοιχεία έτους 2018

Την επόμενη χρονιά και συγκεκριμένα τον Μάιο του 2018 πραγματοποιήθηκε στο Cascais της Πορτογαλίας η 51^η επιτροπή ελέγχου κράτους λιμένα, κατά τη συνεδρίαση της επιτροπής εγκρίθηκαν διάφορα μέτρα και λήφθηκαν αποφάσεις για την περαιτέρω βελτίωση του κρατικού ελέγχου του λιμένα. Ένα από τα σημαντικά θέματα της διάταξης ήταν η περαιτέρω ανάπτυξη της σημαίας και η αναγνώριση οργανισμού (Recognized Organization ή RO). Επιπλέον, σχετικά με τις αποφάσεις που έλαβαν οι υπουργοί το 2017 κατά τη διάρκεια της 3ης κοινής υπουργικής διάσκεψης του Paris MOU και του Tokyo MOU στο Βανκούβερ, δρομολογήθηκαν δράσεις παρακολούθησης ώστε να μειωθεί περαιτέρω η λειτουργία πλοίων που δεν πληρούν τα πρότυπα στην περιοχή. Για παράδειγμα, πραγματοποιήθηκαν περαιτέρω συμφωνίες όσον αφορά τη συγκεντρωτική εκστρατεία επιθεώρησης για το παράρτημα VI της MARPOL από τον Σεπτέμβριο έως τον Νοέμβριο του 2018 και ελήφθη η απόφαση να εκδοθεί προειδοποιητική επιστολή κατά τη διάρκεια του 2019, προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση με τη νέα νομοθεσία για το θείο απαιτήσεις που θα τεθούν σε ισχύ το 2020.

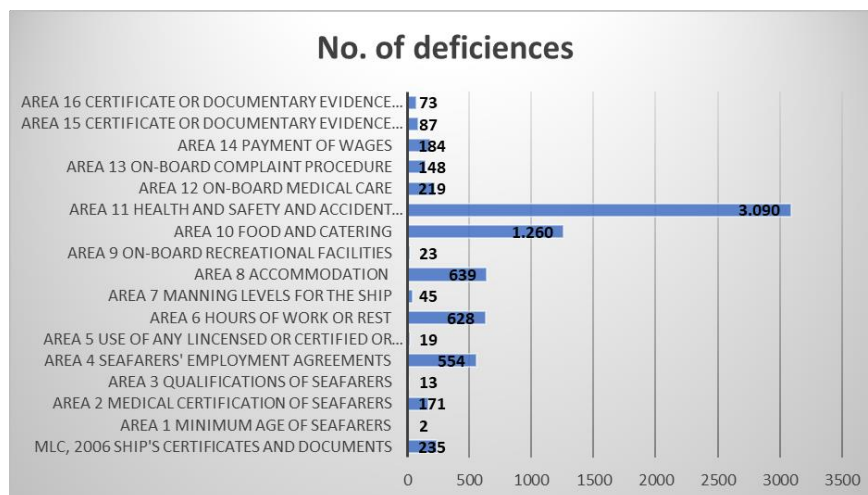
Το 2018 υπήρξαν 17.952 επιθεωρήσεις, αριθμός παρόμοιος με αυτόν του 2017 (17.916) , με μέσο όρο του αριθμού επιθεωρήσεων ανά πλοίο τις 1,17 φορές ανά έτος είναι ίδιος με αυτόν του 2017. Το ποσοστό των κρατήσεων των πλοίων το 2018 (3,15%) δείχνει ωστόσο μια σημαντική μείωση σε σύγκριση το 2017 (3,87%). Τα μέλη με τον μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων, η Ισπανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιταλία, η Ρωσική Ομοσπονδία, η Ολλανδία, η Γερμανία και η Γαλλία, αντιπροσώπευαν από κοινού το 52%

του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων το 2018. Οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν όσον αφορά την MLC στο σύνολό τους ήταν και αναφέρονται στους παρακάτω τομείς:

MLC Deficiencies per Area	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies
MLC,2006 Ship's certificates and documents	235	3.2%
Area 1 Minimum age of seafarers	2	0.0%
Area 2 Medical certification of seafarers	171	2.3%
Area 3 Qualifications of seafarers	13	0.2%
Area 4 Seafarers' employment agreements	554	7.5%
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	19	0.3%
Area 6 Hours of Works or rest	628	8.5%
Area 7 Manning levels for the ship	45	0.6%
Area 8 Accommodation	639	8.6%
Area 9 On-board recreational facilities	23	0.3%
Area 10 Food and catering	1,260	17.1%
Area 11 Health and safety and accident prevention	3,090	41.8%
Area 12 on-board medical care	219	3.0%
Area 13 On-board complaint procedure	148	2.0%
Area 14 Payment of wages	184	2.5%
Area 15 Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	87	1.2%
Area 16 Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	73	1.0%
Total	7,390	100.0%

Πίνακας 3. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2018, στοιχεία απο Paris MOU

Πρώτος τομέας και την χρονιά αυτή στον οποίο εμφανίστηκαν οι περισσότερες ελλείψεις ήταν στον τομέα 11 με 3.090 ελλείψεις (με ποσοστό 41,8 % στο σύνολο των ελλείψεων) ο οποίος αναφέρεται στην υγεία, την ασφάλεια και την πρόληψη ατυχημάτων. Δεύτερος στην σειρά έρχεται ο τομέας 10 με 1.260 ελλείψεις (με ποσοστό 17,1%) ο οποίος αναφέρεται στο φαγητό και τρίτος ο τομέας 8 με 639 ελλείψεις (με ποσοστό 8,6%) ο οποίος αναφέρεται στην διαμονή επάνω στο πλοίο.



Διάγραμμα 2. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2018

Οι δύο πρώτοι τομείς παραμένουν με υψηλό αριθμό ελλείψεων όπως και το 2017 ωστόσο ο τομέας 8 αναφέρεται στην διαμονή των ναυτικών στο πλοίο και με βάση τον Κανονισμό πρέπει να παρέχεται αξιοπρεπή διαμονή επί του πλοίου όπως επίσης και να υπάρχει σωστή υγιεινή και καθαριότητα, συνεπώς με τον αριθμό των ελλείψεων παρατηρείται ότι δεν ακολουθήθηκαν αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές του Κανονισμού.

7.4.3 Στατιστικά στοιχεία έτους 2019

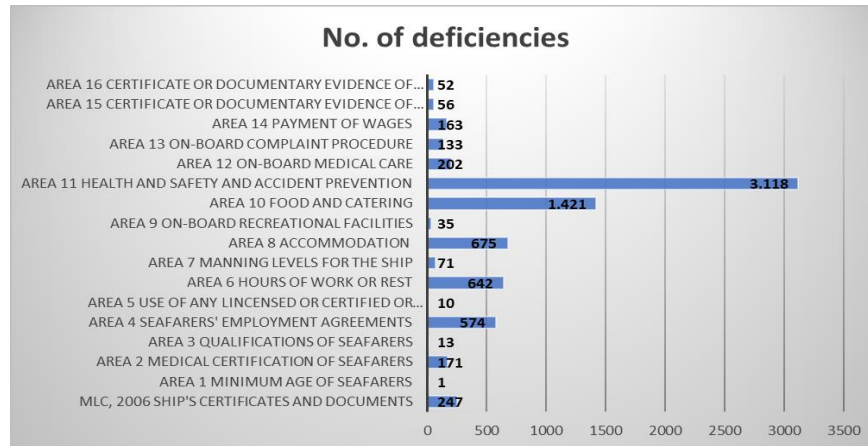
Τον Μάιο του 2019 πραγματοποιήθηκε στην Αγία Πετρούπολη η 52^η επιτροπή ελέγχου κράτους λιμένα. Τα μέλη με τον μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων, ήταν η Ισπανία, η Ιταλία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ολλανδία, ο Καναδάς, η Ρωσική Ομοσπονδία και η Γερμανία, οι οποίες αντιπροσώπευαν από κοινού το 51% του συνολικού αριθμού των επιθεωρήσεων φέτος.

Το 2019 υπήρξαν 17.908 επιθεωρήσεις, αριθμός παρόμοιος με αυτόν του 2018 (17.952) και του 2017 (17.916), στις οποίες οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν όσον αφορά την MLC στο σύνολό τους ήταν 7.854 και αναφέρονται στους παρακάτω τομείς:

MLC Deficiencies per Area	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies
MLC,2006 Ship's certificates and documents	247	3.3
Area 1 Minimum age of seafarers	1	0.0
Area 2 Medical certification of seafarers	171	2.3
Area 3 Qualifications of seafarers	13	0.2
Area 4 Seafarers' employment agreements	574	7.6
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	10	0.1
Area 6 Hours of Works or rest	642	8.5
Area 7 Manning levels for the ship	71	0.9
Area 8 Accommodation	675	8.9
Area 9 On-board recreational facilities	35	0.5
Area 10 Food and catering	1,421	18.7
Area 11 Health and safety and accident prevention	3,118	41.1
Area 12 on-board medical care	202	2.7
Area 13 On-board complaint procedure	133	1.8
Area 14 Payment of wages	163	2.1
Area 15 Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	56	0.7
Area 16 Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	52	0.7
Total	7,584	100.0%

Πίνακας 4. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2019, στοιχεία από Paris MOU

Εδώ πρώτος τομέας στον οποίο εμφανίστηκαν οι περισσότερες ελλείψεις ήταν και πάλι ο τομέας 11 με 3.118 ελλείψεις (με ποσοστό 41,1%) , δεύτερος στην σειρά έρχεται ο τομέας 10 με 1.421 ελλείψεις (με ποσοστό 18,7 %) και τρίτος ο τομέας 8 με 675 ελλείψεις (με ποσοστό 8,9%).



Διάγραμμα 3. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2019

Στην χρονιά του 2019 όπως διαπιστώθηκε και απο τα στατιστικά στοιχεία η κατάταξη παραμένει στα ίδια επίπεδα όπως και την προηγούμενη με τους τρεις πρώτους τομείς να παραμένουν στην σειρά της κατάταξης, κάτι το οποίο υποδηλώνει ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν μερίμνησαν όσο θα έπρεπε ώστε να εξαλείψουν όσο γίνεται τις συγκεκριμένες ελλείψεις.

7.4.4 Στατιστικά στοιχεία έτους 2020

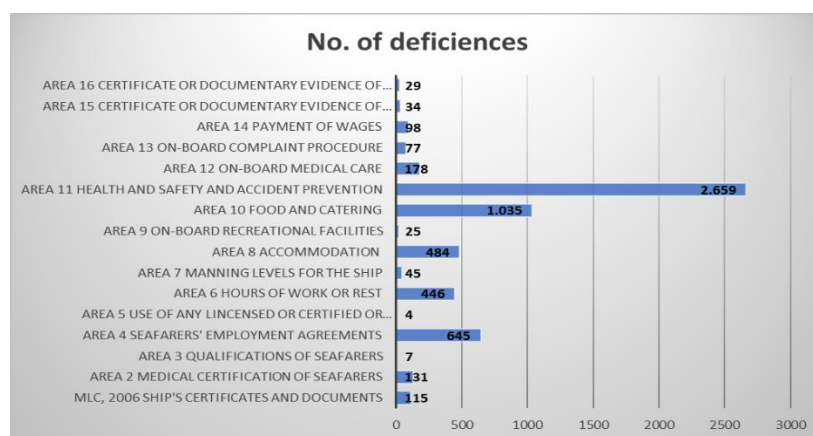
Το Paris MOU επηρεάστηκε και αυτό απο την πανδημία με αποτέλεσμα η συνεδρίαση της επιτροπής, αν και σε εικονική μορφή, να πραγματοποιηθεί στα τέλη Σεπτεμβρίου και στις αρχές Οκτωβρίου 2020. Τα μέλη με τον μεγαλύτερο αριθμό επιθεωρήσεων, ήταν η Ισπανία, η Ιταλία, ο Καναδάς, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ελλάδα, η Γαλλία και η Ρωσική Ομοσπονδία.

Το 2020 υπήρξαν 13.148 επιθεωρήσεις, αριθμός ο οποίος εμφανίζει σημαντική μείωση σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές, στις οποίες επιθεωρήσεις οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν όσον αφορά την MLC στο σύνολό τους ήταν 6.012 και αναφέρονται στους παρακάτω τομείς:

MLC Deficiencies per Area	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies
MLC,2006 Ship's certificates and documents	115	1.9
Area 2 Medical certification of seafarers	131	2.2
Area 3 Qualifications of seafarers	7	0.1
Area 4 Seafarers' employment agreements	645	10.7
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	4	0.1
Area 6 Hours of Works or rest	446	7.4
Area 7 Manning levels for the ship	45	0.7
Area 8 Accommodation	484	8.1
Area 9 On-board recreational facilities	25	0.4
Area 10 Food and catering	1,035	17.2
Area 11 Health and safety and accident prevention	2,659	44.2
Area 12 on-board medical care	178	3.0
Area 13 On-board complaint procedure	77	1.3
Area 14 Payment of wages	98	1.6
Area 15 Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	34	0.6
Area 16 Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	29	0.5
Total	6,012	100.0%

Πίνακας 5. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2020, στοιχεία από Paris MOU

Πρώτος και πάλι εμφανίζεται ο τομέας 11 με 2.659 ελλείψεις (ποσοστό 44,2%) , ύστερα στην κατάταξη είναι ο τομέας 10 με 1.035 ελλείψεις (με ποσοστό 17,2%) και τρίτος ο τομέας 4 με 645 ελλείψεις (με ποσοστό 10,7%) ο οποίος αναφέρεται στην σύμβαση απασχόλησης ναυτικών. Έχοντας υπόψιν ότι το 2020 ήταν η χρονιά του Covid-19 είναι αναμενόμενο ο τομέας 4 να έχει ανέβει στην κατάταξη με τις ελλείψεις καθώς δεν υπήρχε συχνή αλλαγή πληρωμάτων και τήρηση των κανονισμών της σύμβασης ναυτικής εργασίας.



Διάγραμμα 4. Νούμερο ελλείψεων το έτος 2020

Για ακόμα μια χρονιά οι τομείς 11 και 10 βρίσκονται στις δύο πρώτες θέσεις, ωστόσο στην τρίτη θέση βρίσκεται ο τομέας 4 ο οποίος σύμφωνα με τον Κανονισμό αναφέρεται στην σύμβαση ναυτολόγησης το οποίο έγγραφο έχει νομική υπόσταση και σε αυτό καταγράφονται οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας που θα επικρατούν επάνω στο πλοίο συμβαδίζοντας με αυτές που επιβάλει η MLC, επίσης επισημένεται και το δικαίωμα του επαναπατρισμού και άλλα στοιχεία συναφή με τους ναυτικούς. Συνεπώς εν μέσω πανδημίας εύκολα καταλήγει κάποιος στο συμπέρασμα ότι αρκετά δικαιώματα καταπατήθηκαν λόγω των συνθηκών και ένα μεγάλο ποσοστό των ναυτικών παρέμεινε επάνω στα πλοία χωρίς να μπορεί να πραγματοποιηθεί ο επαναπατρισμός τους, επιπροσθέτως σε περιπτώσεις ασθένειας έπρεπε να έρθουν σε συνεννόηση με τα νοσοκομεία της χώρας που είχε αγκυροβολήσει το πλοίο καθώς η πρόσβαση σε αυτά μπορεί να μην ήταν εφικτή αν το πλοίο είχε τεθεί σε καραντίνα.

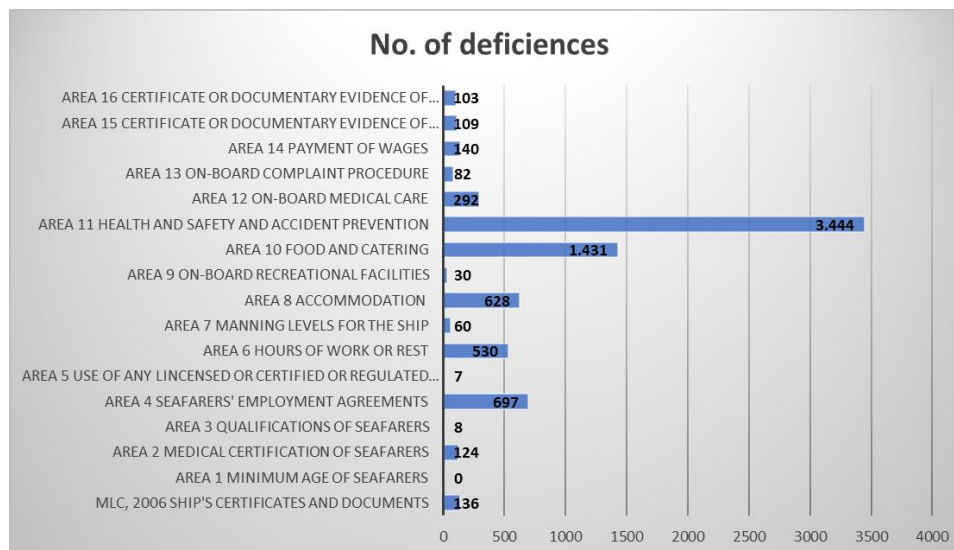
7.4.5 Στατιστικά στοιχεία έτους 2021

Όπως προαναφέρθηκε ο επαναπατρισμός ήταν ιδιαίτερα δύσκολος με την πανδημία και μαζί με αυτόν η ευκαιρία για ναυτικούς να πάρουν την άδειά τους, η οποία είχε επίσης ως αποτέλεσμα καταστάσεις όπου το μέγιστο επιτρεπόμενο χρονικό διάστημα επί του σκάφους υπερέβη. Αυτό αντικατοπτρίζεται και στα στοιχεία για το 2021, ο αριθμός των επιθεωρήσεων που πραγματοποιήθηκαν το 2021 οι οποίες ήταν 15.387 ήταν εμφανώς υψηλότερος από ό,τι το 2020, αλλά δεν επανήλθε ακριβώς στο επίπεδα πριν από την πανδημία. Οι ελλείψεις που παρατηρήθηκαν όσον αφορά την MLC στο σύνολό τους ήταν και αναφέρονται στους παρακάτω τομείς:

MLC Deficiencies per Area	Nr MLC Deficiencies	% of Total of Nr. MLC deficiencies
MLC, 2006 Ship's certificates and documents	136	1.7
Area 1 Minimum age of seafarers	0	0.0
Area 2 Medical certification of seafarers	124	1.6
Area 3 Qualifications of seafarers	8	0.1
Area 4 Seafarers' employment agreements	697	8.9
Area 5 Use of any licensed or certified or regulated private recruitment and placement service for seafarers	7	0.1
Area 6 Hours of Works or rest	530	6.8
Area 7 Manning levels for the ship	60	0.8
Area 8 Accommodation	628	8.0
Area 9 On-board recreational facilities	30	0.4
Area 10 Food and catering	1,431	18.3
Area 11 Health and safety and accident prevention	3,444	44.0
Area 12 on-board medical care	292	3.7
Area 13 On-board complaint procedure	82	1.0
Area 14 Payment of wages	140	1.8
Area 15 Certificate or documentary evidence of financial security for repatriation	109	1.4
Area 16 Certificate or documentary evidence of financial security relating to shipowners liability	103	1.3
Grand total	7,821	100.0

Πίνακας 6. Ελλείψεις της MLC στους 16 τομείς το έτος 2021, στοιχεία απο Paris MOU

Την πρωτιά κατέχει και πάλι στην κατάταξη ο τομέας 11 με 3.444 ελλείψεις (με ποσοστό 44%), δεύτερος ο τομέας 10 με 1.431 ελλείψεις (με ποσοστό 18,3%) και τρίτος κατά σειρά παραμένει και αυτή την χρονιά ο τομέας 4 με 697 ελλείψεις (με ποσοστό 8,9%).



Διάγραμμα 5. Νομόερο ελλείψεων το έτος 2021

Εάν κοιτάξουμε συγκεντρωτικά κάποια στοιχεία της MLC τα οποία αναφέρονται στις εξής κατηγορίες:

- συνθήκες διαβίωσης ,
- συνθήκες εργασίας,
- ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς ,
- συνθήκες απασχόλησης,
- στέγαση, εγκαταστάσεις αναψυχής, φαγητό και τροφοδοσία και
- προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη και κοινωνική ασφάλιση

στα έτη 2017 έως 2021 θα διαπιστώσουμε ότι οι περισσότερες ελλείψεις που διαπιστώθηκαν σύμφωνα με τον κάτωθι πίνακα είναι στον τομέα της υγείας, ιατρικής περίθαλψης και κοινωνικής ασφάλισης με ένα σύνολο ελλείψεων 16.378 κάτι το οποίο υποδηλώνει πως παρότι γίνονται συστάσεις όταν υπάρξουν αρκετές ελλείψεις ο συγκεκριμένος τομέας συνεχίζει να είναι πρώτος στην κατάταξη με το πέρας των ετών. Δεύτερος ακολουθεί ο τομέας που αναφέρεται στην στέγαση, εγκαταστάσεις αναψυχής, φαγητό και την τροφοδοσία με ένα σύνολο 10.028 ελλείψεων κάτι το οποίο συνεπάγεται ότι οι ελλείψεις αυτές περιλαμβάνουν θέματα που σχετίζονται με τις καμπίνες του πληρώματος, τις εγκαταστάσεις υγιεινής, τον εξαερισμό και τον φωτισμό. Οι ελλείψεις στις εγκαταστάσεις αναψυχής μπορεί να περιλαμβάνουν προβλήματα με γυμναστήρια, βιβλιοθήκες, σαλόνια ή άλλους χώρους που προορίζονται για τον ελεύθερο χρόνο του πληρώματος και ελλείψεις στα τρόφιμα και την τροφοδοσία όπως προαναφέρθηκε μπορεί να περιλαμβάνουν ζητήματα που σχετίζονται με την ποιότητα, την αποθήκευση, την προετοιμασία, την κουζίνα και την εξυπηρέτηση των τροφίμων, καθώς και με την καθαριότητα και την υγιεινή στο μαγειρείο και στους χώρους αποθήκευσης τροφίμων, συνεπώς οι ναυτιλιακές εταιρείες πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη σημασία σε αυτούς τους δύο τομείς καθώς όλα τα έτη τα οποία μελετήθηκαν βρίσκονται στις δύο πρώτες θέσης και αυτό έχει ως αποτέλεσμα να υπάρχει κίνδυνος για την υγεία των ναυτικών πάνω από όλα αλλά και την ψυχική τους υγεία διότι όταν ένα ταξίδι διαρκεί αρκετούς μήνες η ψυχαγωγία των ναυτικών είναι σημαντική για να έχουν μια σωστή απόδοση.

Nature of deficiency	No. of deficiencies				
	2017	2018	2019	2020	2021
Living Conditions	18	8	17	4	0
Working Conditions	366	349	413	236	0
Minimum requirements for seafarers	77	76	44	20	29
Conditions of employment	388	358	334	286	306
Accommodation, recreational facilities, food and catering	2.108	2.006	2.208	1.621	2.175
Health protection, medical care, social security	3.408	3.218	3.243	2.796	3.713
TOTAL	6.365	6.015	6.259	4.963	6.223

Πίνακας 7. Ελλείψεις της MLC ανα κατηγορία τα έτη 2017 – 2021 στο Paris MOU

Οι κατηγορίες αυτές είναι οι Κανονισμοί στους οποίους έγινε αναφορά στην αρχή του κεφαλαίου και όπως διαπιστώνεται στους Κανονισμούς 3 και 4 παρατηρούνται οι περισσότερες ελλείψεις όλα τα έτη, ωστόσο η παρατήρηση αυτή συμβαδίζει και με τα στοιχεία τα οποία παρατέθηκαν, καθώς ο τομέας 11 που κατείχε την πρώτη θέση στην κατάταξη ανήκει στον Κανονισμό 4 και ο τομέας 10 που ακολουθεί ανήκει στον Κανονισμό 3. Όταν λοιπόν υπάρχουν συνεχής ελλείψεις στους συγκεκριμένους τομείς το συμπέρασμα στο οποίο καταλήγουμε είναι ότι οι συγκεκριμένοι τομείς είναι πιο εύκολο σε σχέση με τους υπόλοιπους να παραμεληθούν και να μην συμβαδίζουν με τις κατευθυντήριες γραμμές της MLC. Στον Κανονισμό 3 ανήκει η διαμονή επάνω στο πλοίο αλλά και το φαγητό, και αρκετές φορές δεν υπάρχει ούτε αξιοπρεπή διαμονή επάνω στο πλοίο ούτε και ποιοτικό φαγητό. Σε ένα ταξίδι οφείλει η ναυτιλιακή να έχει μεριμνήσει και να έχει τροφοδοτήσει το πλοίο επαρκώς και με τρόφιμα τα οποία δεν έχουν κοντινή ημερομηνία λήξης. Και τέλος όσον αφορά τον Κανονισμό 4 μπορεί να συνέβαλε αφενός στις ελλείψεις η πανδημία όμως αφετέρου η πανδημία ήταν για τα έτη 2020 και 2021, τα προηγούμενα έτη όπου και εμφανίζεται μεγαλύτερος αριθμός ελλείψεων αυτό συνεπάγεται με το ότι δεν υπήρχε σωστή μεταχείριση των ναυτικών επάνω στα πλοία, είτε για παράδειγμα όταν υπήρχε ασθένεια, είτε για άρνηση επαναπατρισμού. Επιπροσθέτως με βάση τα σύνολα σε όλες τις κατηγορίες διαπιστώνεται ότι κατά μέσο όρο υπάρχουν περίπου 5.965 ελλείψεις που αφορούν την MLC κάθε έτος, ένα σύνολο το οποίο σε σχέσεις με τις επιθεωρήσεις που γίνονται κάθε χρόνο είναι ένα αρκετά μεγάλο ποσοστό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: TOKYO MOU

8.1 Ιστορική αναδρομή και σκοπός του Tokyo MOU

Το Tokyo MOU είναι ένας από τους πιο δραστήριους περιφερειακούς οργανισμούς ελέγχου του κράτους λιμένα (PSC) στον κόσμο. Το μνημόνιο υπογράφηκε στο Τόκιο την 1^η Δεκεμβρίου 1993 και τέθηκε σε ισχύ την 1^η Απριλίου 1994. Ο οργανισμός αποτελείται από 21 αρχές-μέλη στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού. Ο κύριος στόχος του Tokyo MOU είναι η καθιέρωση ενός αποτελεσματικού καθεστώτος ελέγχου του κράτους λιμένα στην περιοχή Ασίας-Ειρηνικού μέσω της συνεργασίας των μελών του και της εναρμόνισης των δραστηριοτήτων τους, η εξάλειψη της υποβαθμισμένης ναυτιλίας, ώστε να προαχθεί η ασφάλεια στη θάλασσα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και η διασφάλιση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στα πλοία.



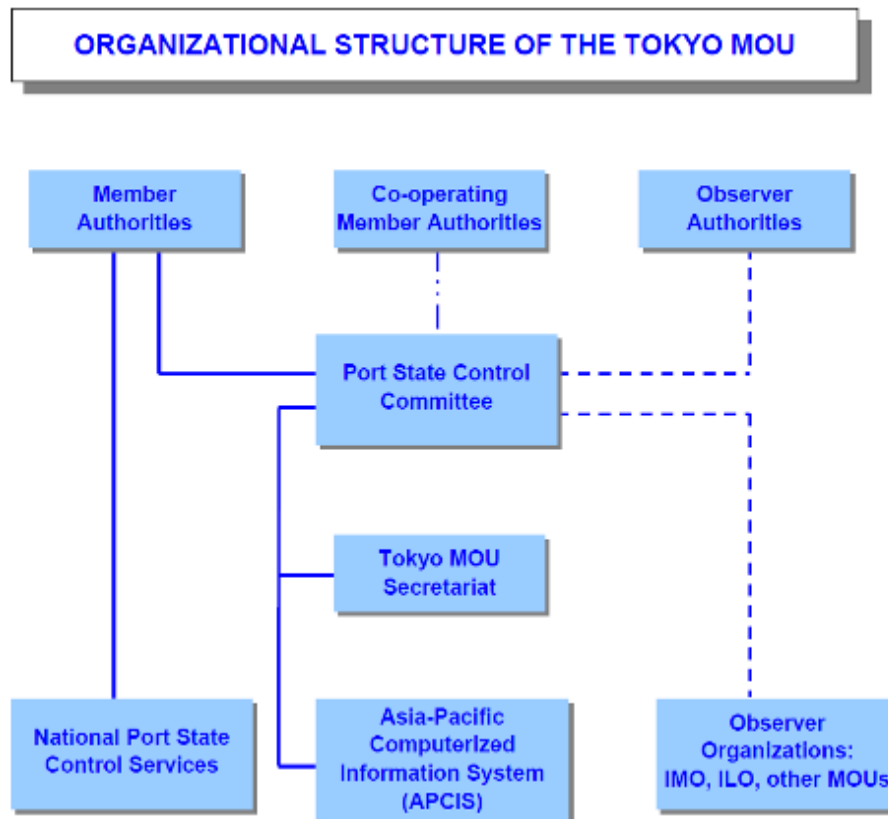
Εικόνα 2 Περιοχή Ασίας - Ειρηνικού

Η διαδικασία επιθεώρησης ακολουθεί ένα σύστημα βασισμένο στις επιδόσεις. Αυτό σημαίνει ότι στα πλοία με ιστορικό καλών επιδόσεων δίνεται χαμηλότερη προτεραιότητα επιθεώρησης, ενώ τα πλοία με υψηλότερο κίνδυνο μη συμμόρφωσης αποτελούν στόχο επιθεώρησης. Οι αξιωματικοί του PSC χρησιμοποιούν διάφορους παράγοντες για να καθορίσουν το επίπεδο κινδύνου, όπως η ηλικία του πλοίου, το κράτος σημαίας του, ο νηογνώμονας και το ιστορικό προηγούμενων επιθεωρήσεων.

8.2 Δομή του Tokyo MOU

Το Tokyo MOU όπως προαναφέρθηκε αποτελείται από 21 αρχές-μέλη, καθώς επίσης και από μία συνεργαζόμενη αρχή-μέλος, 7 Αρχές - παρατηρητές και 10 οργανισμούς παρατηρητές. Η Γραμματεία του Tokyo MOU εδρεύει στο Τόκιο και όπως είναι εμφανές

και απο την παρακάτω δομή στην Εικόνα 3 βρίσκεται στο κεντρικό σημείο καθώς όπως και στο Paris MOU είναι υπεύθυνη για την αποτελεσματική εφαρμογή του Tokyo MOU.



Εικόνα 3. Δομή του Tokyo MOU, απο την ιστοσελίδα του Tokyo MOU

8.3 Επιθεωρήσεις του Tokyo MOU

Όπως και στο Paris MOU, έτσι και το Tokyo MOU ακολουθεί γενικά τις κατευθυντήριες γραμμές καθώς και τα πρότυπα που έχουν θεσπιστεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO). Υπάρχει φυσικά και εδώ ο Κώδικας Ορθής Πρακτικής ο οποίος ακολουθεί τις ίδιες τρεις θεμελιώδεις αρχές και τα 27 σημεία που προαναφέρθηκαν στον Κώδικα του Paris MOU.

Επιπροσθέτως το Tokyo MOU λειτουργεί και εκείνο με την σειρά του ένα σύστημα "μαύρου, γκριζου και λευκού καταλόγου" για την παρακολούθηση και αξιολόγηση των επιδόσεων των πλοίων και των ναυτιλιακών εταιρειών. Στον μαύρο κατάλογο τοποθετείται ένα πλοίο έχει συλληφθεί δύο ή περισσότερες φορές κατά τους

προηγούμενους 36 μήνες ή εάν έχει συλληφθεί μία φορά για ιδιαίτερα σοβαρή έλλειψη, στον γκρίζος κατάλογο ένα πλοίο εντάσσεται εάν έχει διαπιστωθεί ότι έχει ορισμένες ελλείψεις αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν περαιτέρω επιθεώρηση, αλλά όχι αρκετά σοβαρές ώστε να δικαιολογούν κράτηση και τέλος στον λευκός κατάλογο τοποθετείται ένα πλοίο εάν έχει πολύ χαμηλό ποσοστό κράτησης και πολύ χαμηλό ποσοστό ελλείψεων.

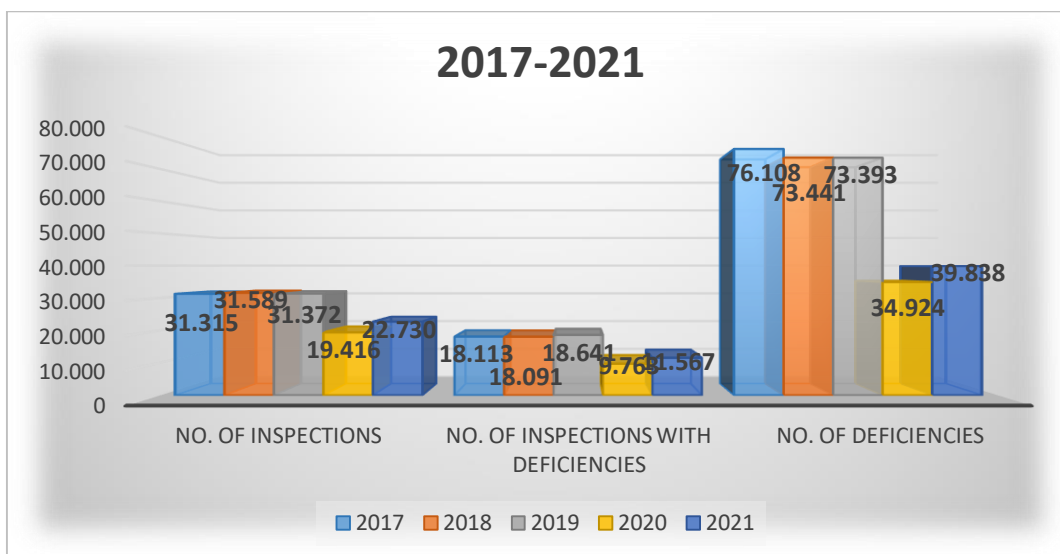
Την 1^η Ιανουαρίου 2014 υιοθετήθηκε επίσης απο το Tokyo MOU το New Inspection Regime (NIR) σύμφωνα με το οποίο, τα πλοία που έχουν καλό ιστορικό συμμόρφωσης και χαμηλό κίνδυνο για τη θαλάσσια ασφάλεια καθώς και το περιβάλλον υπόκεινται σε λιγότερες επιθεωρήσεις, ενώ στον αντίποδα τα πλοία υψηλού κινδύνου υπόκεινται σε συχνότερες επιθεωρήσεις. Η προσέγγιση αυτή με βάση τον κίνδυνο επιτρέπει στις αρχές ελέγχου του κράτους λιμένα να εστιάζουν τους πόρους τους στα πλοία με τον υψηλότερο κίνδυνο, βελτιώνοντας έτσι τη συνολική αποτελεσματικότητα του συστήματος επιθεώρησης. Και τα βήματα τα οποία ακολουθούνται για την επιθεώρηση ενός πλοίου αναφέρθηκαν στο κεφάλαιο 7.2 , τα οποία είναι σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της MLC.

8.4 Ανάλυση των ελλείψεων τα έτη 2017-2021

Στο κεφάλαιο αυτό θα δούμε συγκεντρωτικά τα στοιχεία των ελλείψεων που παρατηρήθηκαν τα έτη 2017 έως 2021 και αφορούσαν την MLC. Ξεκινώντας θα δούμε τις συνολικές επιθεωρήσεις οι οποίες πραγματοποιήθηκαν αλλά και σε πόσες απο αυτές παρατηρήθηκαν ελλείψεις.

Year	No. of inspections	No. of inspections with deficiencies	No. of deficiencies
2017	31.315	18.113	76.108
2018	31.589	18.091	73.441
2019	31.372	18.641	73.393
2020	19.416	9.763	34.924
2021	22.730	11.567	39.838
Total	136.422	76.175	297.704

Πίνακας 8. Στοιχεία επιθεωρήσεων του Tokyo MOU για τα έτη 2017-2021



Διάγραμμα 6. Στοιχεία του Πίνακα 8

Το 2017 πραγματοποιήθηκαν 31.315 επιθεωρήσεις, το 2018 31.589 επιθεωρήσεις, το 2019 31.372 επιθεωρήσεις, το 2020 19.415 επιθεωρήσεις και το 2021 22.730 επιθεωρήσεις. Όπως παρατηρείται από τα στατιστικά στοιχεία που παρατέθηκαν στον Πίνακα 8 το σύνολο των επιθεωρήσεων τα έτη 2017 έως 2021 είναι συνολικά 136.422 από τις οποίες επιθεωρήσεις οι 76.175 βρέθηκαν με ελλείψεις. Ωστόσο έμφαση θα δοθεί στις ελλείψεις οι οποίες παρατηρήθηκαν στον τομέα της MLC οι οποίες αναφέρονται αναλυτικά παρακάτω.

Στο προηγούμενο κεφάλαιο έγινε ανάλυση των κάτωθι κατηγοριών τις οποίες και συναντούμε ξανά στις επιθεωρήσεις του Tokyo MOU.

- Συνθήκες διαβίωσης
- Συνθήκες εργασίας
- Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς
- Συνθήκες απασχόλησης
- Στέγαση, εγκαταστάσεις αναψυχής, φαγητό και τροφοδοσία
- Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική ασφάλιση

Nature of deficiency	No. of deficiencies				
	2017	2018	2019	2020	2021
Living Conditions	383	410	334	303	380
Working Conditions	2.288	2.126	1.913	1.311	1.321
Minimum requirements for seafarers	73	48	31	37	34
Conditions of employment	631	545	444	523	441

Accommodation, recreational facilities, food and catering	1.354	1.094	1.426	1.032	1.221
Health protection, medical care, social security	2.504	2.571	3.023	2.090	2.376
Total	7.233	6.794	7.171	5.296	5.773

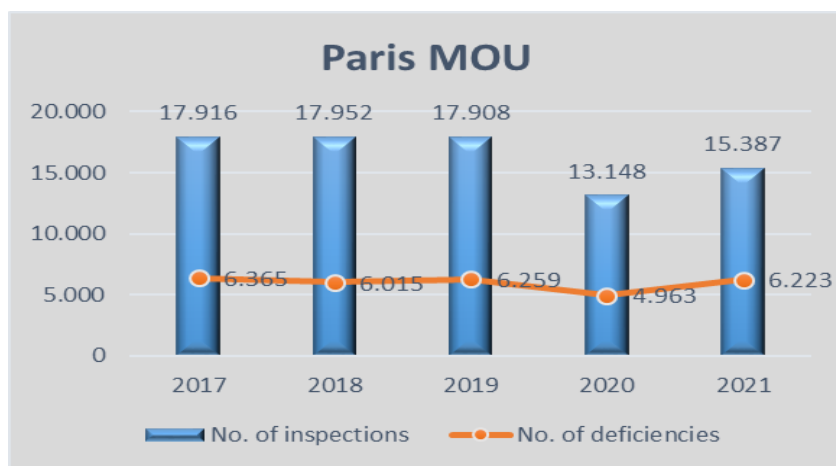
Πίνακας 9. Ελλείψεις της MLC ανα κατηγορία τα έτη 2017 – 2021 στο Tokyo MOU

Σε σύγκριση με το Paris MOU εδώ παρατηρείται ότι ο Κανονισμός 4 και οι συνθήκες εργασίας να είναι πρώτα στην κατάταξη. Οι επιθεωρήσεις μπορεί να γίνονται απο διαφορετικό οργανισμό , όμως το γεγονός ότι ο Κανονισμός 4 είναι και εδώ πρώτος μας φέρνει ξανά στο συμπέρασμα πως η υγεία των ναυτικών, αλλά και γενικότερα τα δικαιώματα τους καταπατώνται και δεν λαμβάνονται υπόψιν όπως ορίζει και η MLC. Επιπροσθέτως όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας οι οποίες όλα τα παραπάνω έτη βρίσκονται με υψηλό αριθμό ελλείψεων σημαίνει ότι το πλοίο δεν συμμορφώνεται με τους σχετικούς κανονισμούς και τα πρότυπα που αφορούν τις συνθήκες εργασίας του πληρώματος επί του πλοίου. Οι συνθήκες εργασίας, πιο συγκεκριμένα, καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα παραγόντων, όπως είναι η παροχή κατάλληλου εξοπλισμού ατομικής προστασίας (PPE), το ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον εργασίας, ο επαρκής φωτισμός και αερισμός, ο επαρκής χώρος και η κατάλληλη πρόσβαση σε φαγητό και νερό. Εάν λοιπόν διαπιστωθεί έλλειψη στις συνθήκες εργασίας κατά τη διάρκεια επιθεώρησης του PSC, το πλοίο μπορεί να κρατηθεί μέχρι να αποκατασταθεί το πρόβλημα. Οι απαιτήσεις για τις συνθήκες εργασίας σε ένα πλοίο διαφέρουν ανάλογα με τον τύπο αλλά και το μέγεθος του πλοίου, καθώς και το εμπόριο που πραγματοποιεί όπως και το κράτος σημαίας του πλοίου. Ωστόσο, όλα τα πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και κανονισμούς. Κατά μέσω όρο λοιπόν και εδώ το έτος παρατηρούνται περίπου 6.454 ελλείψεις της MLC , όμως σε σύγκριση με τον αριθμό των επιθεωρήσεων που πραγματοποιούνται κάθε χρόνο είναι ένα μικρότερο ποσοστό σε σχέση με αυτό του Paris MOU.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ - ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

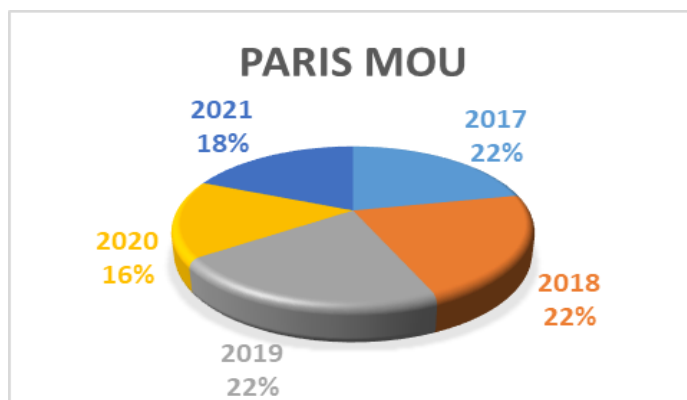
Εν κατακλείδι, η παρούσα εργασία διερεύνησε και συνέκρινε το Paris MOU και το Tokyo MOU όσον αφορά τις ελλείψεις που σχετίζονται με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας

(MLC). Τα ευρήματα υποδηλώνουν ότι και τα δύο έχουν παρόμοια αποτελέσματα στα στοιχεία των επιθεωρήσεων και πιο συγκεκριμένα στον Κανονισμό 4, ωστόσο, υπάρχουν διαφορές όσον αφορά τον αριθμό των χωρών μελών, τις διαδικασίες επιθεώρησης και τα συστήματα υποβολής εκθέσεων. Εάν κοιτάξουμε λοιπόν συγκεντρωτικά τα στοιχεία που μελετήθηκαν στην παρούσα εργασία τα οποία αναφέρουν τον αριθμό των επιθεωρήσεων σε σχέση με τις ελλείψεις που παρατηρήθηκαν στις παραπάνω κατηγορίες της MLC που σχετίζονται με τους κανονισμούς θα διαπιστώσουμε τα εξής.



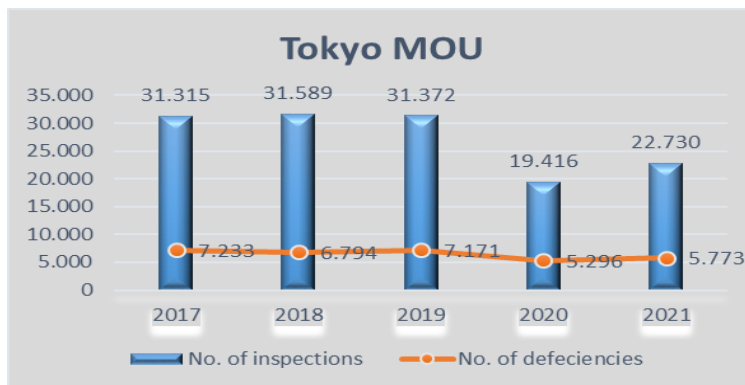
Διάγραμμα 7. Ελλείψεις MLC ανα αριθμό επιθεωρήσεων του Paris MOU έτη 2017-2021

Το 2017 στις 17.916 επιθεωρήσεις που πραγματοποιήθηκαν οι ελλείψεις της MLC αφορούσαν το 36% στο σύνολο των επιθεωρήσεων, το 2018 στις 17.952 επιθεωρήσεις το 34% , το 2019 στις 17.908 επιθεωρήσεις το 35%, το 2020 στις 13.148 επιθεωρήσεις το 38% και το 2021 στις 15.387 επιθεωρήσεις το 40%. Κάθε χρόνο λοιπόν περίπου το ίδιο ποσοστό ελλείψεων που αφορούσε την MLC καταγραφόταν στις επιθεωρήσεις του Paris MOU, με ιδιαίτερο ενδιαφέρον το έτος 2021 όπου το 40% των ελλείψεων αφορούσαν την MLC, το οποίο συνεπάγεται με το γεγονός ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες δεν βελτίωναν τις συνθήκες επάνω στο πλοίο τόσο ώστε να εξαλείψουν ή έστω να περιορίσουν τις ελλείψεις της MLC. Στο παρακάτω διάγραμμα αναφέρονται και τα ποσοστά της πενταετίας στο 100% που μελετήθηκε (έτη 2017-2021) και αυτό που εύλογα παρατηρείται είναι ότι τα έτη 2017 έως 2019 υπήρχε μεγαλύτερο ποσοστό ελλείψεων (22%) σε σχέση με τα έτη 2020 και 2021.



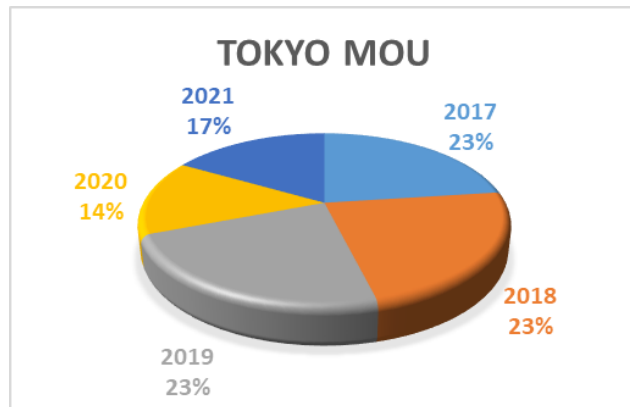
Διάγραμμα 8. Ποσοστό ελλείψεων της MLC στην πενταετία για το Paris MOU

Παρακάτω βλέπουμε το Tokyo MOU με τα ποσοστά των ελλείψεων της MLC με βάση τις επιθεωρήσεις τα οποία είναι ως εξής, το 2017 υπήρξε ένα ποσοστό 23% στις 31.315 επιθεωρήσεις, το 2018 22%, το 2019 23%, το 2020 27% και το 2021 25%. Τα ποσοστά είναι αρκετά μικρότερα σε σχέση με αυτά του Paris MOU ενώ ο αριθμός των επιθεωρήσεων όπως διαπιστώνεται και από το παρακάτω διάγραμμα είναι αρκετά μεγαλύτερος σε σύγκριση με αυτόν του Paris MOU.



Διάγραμμα 9. Ελλείψεις MLC ανα αριθμό επιθεωρήσεων του Tokyo MOU έτη 2017-2021

Και αντίστοιχα στο παρακάτω διάγραμμα αναφέρονται και τα ποσοστά της πενταετίας στο 100% που μελετήθηκε (έτη 2017-2021) τα οποία βλέπουμε ξανά ότι τα έτη 2017 έως 2019 ήταν 23%, σε σχέση με το 2020 και το 2021.



Διάγραμμα 10. Ποσοστό ελλείψεων της MLC στην πενταετία για το Tokyo MOU

Τόσο το Paris MOU όσο και το Tokyo MOU έχουν καταβάλει σημαντικές προσπάθειες για τη βελτίωση της ασφάλειας στη θάλασσα, της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στις αντίστοιχες περιοχές τους παρότι υπάρχουν ακόμα τα ίδια περίπου ποσοστά στις ελλείψεις της MLC. Και τα δύο διεξάγουν τακτικές επιθεωρήσεις των πλοίων που δραστηριοποιούνται στα ύδατά τους για να διασφαλίσουν τη συμμόρφωση με τους διεθνείς ναυτιλιακούς κανονισμούς και πρότυπα. Ωστόσο, και τα δύο δεσμεύονται να βελτιώσουν την ποιότητα των πλοίων και τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Τα αποτελέσματα της παρούσας εργασίας μπορούν να είναι χρήσιμα για τις ρυθμιστικές αρχές και τα ενδιαφερόμενα μέρη της ναυτιλιακής βιομηχανίας για τον εντοπισμό τομέων προς βελτίωση και την ενίσχυση της αποτελεσματικότητας των εν λόγω MOU στον εντοπισμό και την αντιμετώπιση των ελλείψεων της MLC, καθώς οι ναυτικοί αποτελούν έναν από τους πιο σημαντικούς κρίκους της ναυτικής βιομηχανίας και όπως μελετήθηκε στην παρούσα εργασία οι ελλείψεις στους Κανονισμούς 1 έως 4 έχουν σοβαρές συνέπειες για τα πλοία, όπως καθυστερήσεις, κράτηση, πρόστιμα καθώς και ζημιά στη φήμη του πλοίου. Ο κανονισμός 1 της MLC που καλύπτει τις ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία των ναυτικών σε ένα πλοίο, όπως είδαμε, μία έλλειψη σε αυτόν μπορεί να συνεπάγεται με το γεγονός ότι ένα μέλος του πληρώματος είναι κάτω από την ελάχιστη ηλικία απασχόλησης, στον κανονισμό 2 για οι συνθήκες απασχόλησης μια έλλειψη μπορεί να προκύψει εάν έστω και ένας από το πλήρωμα του πλοίου δεν λαμβάνει τον ελάχιστο μισθό, ή δεν έχει πραγματοποιηθεί ο επαναπατρισμός ενός ναυτικού μετά από σχετικό αίτημα. Τέλος, οι κανονισμοί 3 και 4 αναλύθηκαν παραπάνω.

Οι ναυτιλικές εταιρείες για να διορθώσουν λοιπόν αυτές τις ελλείψεις, μπορούν να λάβουν διάφορα μέτρα, όπως είναι η παροχή κατάλληλων συμβάσεων εργασίας, μισθών αλλά και διατάξεων επαναπατρισμού, να διασφαλίζουν την συμμόρφωση με τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς, να παρέχουν αξιοπρεπή διαμονή επί των πλοίων τους, των εγκαταστάσεων αναψυχής, καθώς και να υπάρχει παροχή επαρκούς ιατρικής περίθαλψης, πρόνοιας και προστασίας κοινωνικής ασφάλισης για τα μέλη του πληρώματος. Επιπλέον, μπορούν να θεσπίσουν ένα σύστημα τακτικών εσωτερικών ελέγχων για τον εντοπισμό και τη διόρθωση τυχόν ελλείψεων πριν αυτές εντοπιστούν κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων των αξιωματικών του κράτους λιμένα. Επιπλέον, μπορούν επίσης να επενδύσουν στην εκπαίδευση αλλά και στην κατάρτιση των μελών του πληρώματός τους για να διασφαλίσουν με αυτόν τον τρόπο ότι κατανοούν και συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της MLC. Συνολικά, η διόρθωση των ελλείψεων της MLC που αφορούν τους κανονισμούς 1 έως και 4 είναι απαραίτητη για τη διασφάλιση της ευημερίας των ναυτικών αλλά και για την συμμόρφωση με τα διεθνή εργασιακά πρότυπα όπως αυτά ορίζουν, διότι λαμβάνοντας προληπτικά μέτρα οι ναυτιλιακές εταιρείες μπορούν αφενώς να αποφύγουν τις πιθανές κυρώσεις και τη ζημιά στη φήμη τους, αλλά αφετέρου και να αποδείξουν τη δέσμευσή τους στο να παρέχουν ένα ασφαλές και υγιές εργασιακό περιβάλλον για τα μέλη του πληρώματός τους.

BIBΛIOΓΡΑΦΙΑ

- Διακογιάννη Μαρία (2014), ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MARITIME LABOUR CONVENTION) : Πρακτικές και μηχανισμοί για την διαδραστική εφαρμογή της, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/7002?locale-attribute=en>
- Δρίτσα Έλλη Π. (2016), Κουλτούρα και Πολιτικές Ασφάλειας στις Ελληνικές Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Πανεπιστήμιο Πειραιώς , https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9416/Dritsa_Elli.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- Ελληνική Δημοκρατία – Υπουργείο Εξωτερικών (2020), Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO), <https://www.mfa.gr/exoteriki-politiki/i-ellada-stous-diethneis-organismous/imo.html>
- Κοκκοβού Ανδριάννα (2020), Η Ναυτική Σύμβαση Εργασίας (MLC) : Ποιες οι εξελίξεις μετά από τα 7 χρόνια της εφαρμογής της, Πανεπιστήμιο Αιγαίου , <https://hellanicus.lib.aegean.gr/browse?value=%CE%9A%CE%BF%CE%BA%CE%BA%CE%BF%CE%B2%CE%BF%CF%8D,%20%CE%91%CE%BD%CE%B4%CF%81%CE%B9%CE%AC%CE%BD%CE%B1&type=author>
- Μπίγγος Αλέξανδρος (2017), ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΩΝ ΠΑΡΑΒΙΑΣΕΩΝ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MLC, 2006), Πανεπιστήμιο Πειραιώς , <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/10809>
- American Bureau of Shipping (ABS) Eagle.org, (2014), 2014 MLC Amendments will enter into force on 18 January 2017, <https://ww2.eagle.org/en/rules-and-resources/regulatory-news/regulatory-news/2014-MLC-Amendments-will-enter-into-force-on-18-January-2017.html>
- Ansuman Ghosh, UKPANDI (2022), Maritime Labour Convention 2006 - Amendments of 2022, <https://www.ukpandi.com/news-and-resources/articles/2022/maritime-labour-convention-2006-amendments-of-2022/>

- BIMCO (2020), MARITIME LABOUR CONVENTION 2018 AMENDMENTS ENTER INTO FORCE NEXT MONTH! , <https://www.bimco.org/news/safety/20201125-2018-amendments-to-mlc-2006>
- BIMCO (2022), Maritime Labour Convention – what are the latest amendments adopted in 2022? , <https://www.bimco.org/insights-and-information/general-information/20220518-mlc>
- Capt. Deepak Mantoju (Volume 5, 2021 – Issue 3) Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping, Taylor & Francis Online, Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: A seafarer’s perspective (Pages: 107-119) , <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/25725084.2021.1955475>
- Chounta Eirini (2022), PORT STATE CONTROL, University of Piraeus , https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/14111/Chounta_MN2006_5.pdf?sequence=1&isAllowed=y
- EduMaritime (2021) , MLC 2006 Regulation 5.1 - Flag State Responsibilities, <https://www.edumaritime.net/mlc-2006/mlc-regulation-5-1-flag-state-responsibilities>
- Fotteler, M.L., Andrioti Bygvraa, D. & Jensen, O.C. BMC Public Health 1586 (2020), The impact of the Maritime Labor Convention on seafarers’ working and living conditions: an analysis of port state control statistics, <https://bmcpublikealth.biomedcentral.com/articles/10.1186/s12889-020-09682-6>
- Grace Wang, Guanqiu Qi, Kevin X. Li, Yi Xiao , (Volume 115, May 2020, 103857) , Marine Policy The effectiveness of the New Inspection Regime for Port State Control: Application of the Tokyo MoU, <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103857>

- Ilo.org (2009), Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf
- Ilo.org (2009), Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf
- Ilo.org, Labour Standards, Maritime Labour Convention, 2006, <https://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>
- Ilo.org (wcms_090250.pdf) , MARITIME LABOUR CONVENTION, 2006, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/normativeinstrument/wcms_090250.pdf
- Ilo.org (2014), Amendments (2014) to the Maritime Labour Convention, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_248905.pdf
- Ilo.org (2016), Amendments of 2016 to the Code of the Maritime Labour Convention, 2006, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_488452.pdf
- Ilo.org, FAQ about MLC, 2006 (*5th edition, 2019*), Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) as amended Frequently Asked Questions , https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_765083.pdf
- Ilo.org (2021), Amendments of 2018 to The Code of The Maritime Labour Convention, 2006, as Amended (MLC, 2006), Approved by the Conference at its One Hundred and Seventh Session, Geneva, 5 June 2018, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-ankara/documents/publication/wcms_768845.pdf
- Ilo.org, Fourth Meeting of the Special Tripartite Committee of the Maritime Labour Convention, 2006, as amended (MLC, 2006) (Part II -2022), Text of the amendments adopted on 13 May 2022, https://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/meetingdocument/wcms_845316.pdf

- IRCLASS Indian Register of Shipping (Technical Circular No:65/2018), he 2016 amendments to the Maritime Labour Convention, 2006, <https://www.irclass.org/technical-circulars/the-2016-amendments-to-the-maritime-labour-convention-2006/>
- Jin young Yang (2017), The implementation of port state control under the Maritime Labour Convention, 2006, World Maritime University, https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1581&context=all_dissertations
- Kanawale Sheryne Rosalia (2021), Maritime Labour Convention, 2006: challenges for implementation in regards to Title 5 Compliance and Enforcement implementation in regards to Title 5 Compliance and Enforcement in Fiji, World Maritime University , https://commons.wmu.se/all_dissertations/1707/
- Lielbarde Sandra (2020), The Problematic Aspects of the Identification of the Responsible Party in Seafarers' Employment Contracts, Universitat Politècnica de Catalunya · Barcelona Tech – UPC , <https://upcommons.upc.edu/handle/2117/330739>
- Manolakos Vasileios (2013), MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 EFFECT ON SHIPPING INDUSTRY, University of Piraeus, <https://dione.lib.unipi.gr/xmlui/handle/unipi/6384>
- Maunikum Veganaden (2007), The potential implications of the Maritime Labour Convention, 2006, for policy and management in the maritime sector : a critical analysis, World Maritime University, <https://core.ac.uk/download/pdf/217233121.pdf>
- Mendes Jandira Camilo (2019), Implementation of the Maritime Labour Convention, 2006: Angola as a case study, World Maritime University, https://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=2141&context=all_dissertations
- Paris –MoU.org , <https://www.parismou.org/>

- SAFETY4SEA (2019), MLC amendments 2016 on crew welfare enter into force, <https://safety4sea.com/mlc-amendments-2016-on-crew-welfare-enter-into-force/>
- Seafarersrights.org (SRI), <https://seafarersrights.org/>
- Tokyo-MoU.org, <https://www.tokyo-mou.org/>
- United Nations, Office of the Secretary-General’s Envoy on Youth (2013), ILO: International Labour Organization, <https://www.un.org/youthenvoy/2013/08/ilo-international-labour-organization/>