



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**  
**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στη**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**«Το Σύγχρονο θεσμικό πλαίσιο λειτουργίας και στελέχωσης  
της ναυτιλίας και η συμβολή του στην ποιοτική αναβάθμιση  
του ανθρώπινου παράγοντα»**

**ΣΑΠΟΥΝΑΚΗ ΜΑΡΙΛΕΝΑ**

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

Πειραιάς  
Νοέμβριος, 2014

## **Δήλωση Αυθεντικότητας / Copyright**

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

Σαπουνάκη Μαριλένα

## Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γεώργιος Σαμιώτης (Επιβλέπων), Επίκουρος Καθηγητής
- Γεώργιος Βλάχος, Καθηγητής
- Σωτήριος Θεοδωρόπουλος, Καθηγητής

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

## Περίληψη

Τα τελευταία χρόνια το όλο έργο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ) δίνει έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα στην ναυτιλία επί ξηράς και θάλασσας. Δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στην δημιουργία και διατήρηση κουλτούρας, σχετικής με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών.

Στην Διπλωματική εργασία αναλύεται το ζήτημα αυτό, μέσα από το υπάρχον θεσμικό πλαίσιο σε διεθνές και εθνικό επίπεδο, αλλά και από τις τροποποιήσεις και τις προσθήκες που πραγματοποιούνται για την αναβάθμιση των Συμβάσεων, που αφορούν την Ναυτιλία στο σύνολό της.

Με απαρχή τον Κώδικα ΙSM, αναλύεται η συμβολή των θεσμών στην ομαλή λειτουργία και στελέχωση της Ναυτιλίας, σε συνδυασμό με τις Συμβάσεις SOLAS, STCW, καθώς και τη Σύμβαση Ναυτικής εργασίας, ΙLO.

Τέλος, παρουσιάζεται ο Κώδικας ΙSPS, καθώς σε ένα ολοκληρωμένο σύστημα μεταφοράς, όπως είναι η Ναυτιλία, τα λιμάνια και οι υπηρεσίες που προσφέρουν, είναι άρρηκτα συνδεδεμένες με την ομαλή λειτουργία των μεταφορών. Στο σημείο αυτό, τονίζεται, πως οι απαιτήσεις του Κώδικα σχετίζονται απόλυτα με τα επίπεδα ασφάλειας για τον ανθρώπινο παράγοντα.

## **Abstract**

In the recent years, the entire project of the International Maritime Organization (IMO) emphasizes on the human factor in Seafaring overland and in sea. Strong attention is given in the creation and retention of the culture that has to do with the safety of sea transportation.

This issue is analyzed in the Thesis, through the existing institutional background, in an International and National level, but also through the changes and addendums that are made for the upgrade of the Contracts that concern Maritime in its whole.

Having ISM Code as the initiative, the contribution of the institutions in a smooth function and manning of Maritime is analyzed, compound with the SOLAS, STCW Contracts, as well as the International Labor Organization, ILO.

Finally, ISPS Code is presented, since in a well-developed transporting system such as Maritime, the seaports and services that are offered, are indissolubly connected to the smooth function of transport. At this point of view, it is emphasized that the requirements of the Code are fully related to the levels of safety for the human factor.

## Ευχαριστίες

Η παρούσα διπλωματική εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδικεύσεως στην Ναυτιλία, του τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιά, υπό την επίβλεψη του Καθηγητή κ. Γεωργίου Σαμιώτη. Θα ήθελα να εκφράσω την εκτίμηση, τον σεβασμό και τις ευχαριστίες μου στον κύριο Σαμιώτη Γεώργιο, επίκουρο καθηγητή του Προγράμματος για την έμπνευση και την υποστήριξη του.

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου και την αδερφή μου για την πολύτιμη στήριξή τους και την αμέριστη συμπαράστασή τους, καθ'όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και των επιλογών μου.

Μετά τιμής,

Σαπουνάκη Μαριλένα

# Περιεχόμενα

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	I
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ.....	II
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	III
ABSTRACT.....	IV
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	V
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	Error! Bookmark not defined.1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ I</b>	
<b>ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ</b>	
1.1 Το ατύχημα του Prestige.....	4
1.2 Η ασφάλεια κατά τη θαλάσσια μεταφορά.....	6
1.2.1 Η προστασία του περιβάλλοντος .....	7
1.2.2 Η προστασία ανθρώπινης ζωής .....	7
1.3 Η ασφάλεια στη θάλασσα βάσει διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών κανόνων .....	8
1.4 Θαλάσσιο εμπόριο και θαλάσσια ασφάλεια.....	12
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ II</b>	
<b>Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISM</b>	
2.1 Υιοθετώντας τον Κώδικα ISM.....	15
2.2 Η μεταβολή στην κουλτούρα .....	15
2.3 Ο πλοίαρχος και ο ρόλος του .....	18
2.4 Πλήρωμα κατάλληλα εξοικειωμένο και εκπαιδευμένο.....	19
2.5 Άρτια επικοινωνία εν πλω και ασφαλείς πρακτικές απ'τα μέλη της Ναυτιλίας .....	21
2.6 Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο .....	24
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ III</b>	
<b>ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS</b>	
3.1 Εισαγωγικά.....	26
3.2 Σύμβαση SOLAS.....	27
3.3 Αλλαγές και Πρωτόκολλα Σύμβασης .....	30
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV</b>	
<b>ΣΥΜΒΑΣΗ STCW</b>	
4.1 Εισαγωγικά.....	35

4.2 Τροποποιήσεις .....	35
4.3 Η Σύμβαση STCW .....	37
4.4 Οδηγίες της Σύμβασης .....	39
4.5 Οφέλη από τη Σύμβαση.....	41

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ V**

### **ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ**

5.1 Εισαγωγικά.....	48
5.2 Ο στόχος της νέας Σύμβασης.....	49
5.3 ILO.....	52
5.4 MLC 2006.....	54
5.5 Η σημασία της Σύμβασης MLC.....	56

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI**

### **ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS**

6.1 Εισαγωγικά.....	66
6.2 Κώδικας ISPS.....	67
6.3 Οι απαιτήσεις του Κώδικα.....	69
6.4 Επίπεδα ασφάλειας.....	70
6.5 Κεφάλαιο XI-2.....	72
6.6 Σύγκριση ISM και ISPS Κώδικα.....	73

<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>75</b>
--------------------------	-----------

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

<b>A. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>80</b>
<b>B. ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>83</b>
<b>C. ΔΙΑΔΥΚΤΙΑΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....</b>	<b>84</b>



## ***Εισαγωγή***

Η ελάττωση των ναυτικών ατυχημάτων είναι κύριος στόχος του ΙΜΟ, ο οποίος λειτουργεί ως μηχανισμός σύμπραξης ανάμεσα των Κυβερνήσεων στο πεδίο των όρων και πρακτικών που έχουν σχέση με κάθε είδους τεχνικά ζητήματα που επηρεάζουν τη διεθνή ναυτιλία. Ένας ακόμη στόχος του, είναι η ενθάρρυνση της γενικής ενστέρνισης υψηλότερων προτύπων (όσο αυτό είναι πρακτικό), σε ζητήματα που έχουν σχέση με την ασφάλεια και την αποτελεσματικότητα της ναυσιπλοΐας. Στα πρώτα χρόνια της ενεργοποίησής του, ο ΙΜΟ ασχολήθηκε με την επιμόρφωση συμβάσεων σχεδιασμένων ιδιαίτερα για την βελτίωση της ασφάλειας της διεθνούς ναυτιλίας. Έπειτα όμως η πρόληψη ρύπανσης έγινε το ίδιο καίρια, όπως και εν συνεχεία η αποζημίωση από ναυτικές αξιώσεις.<sup>1</sup>

*Οι συμβάσεις που έχουν σχέση με την ασφάλεια μπορούν να χωριστούν: (α) σε εκείνες που προορίζονται για την πρόληψη των ατυχημάτων και (β) σε εκείνες που προγραμματίστηκαν για την ελαχιστοποίηση των επακόλουθων των ατυχημάτων. Στον πρώτο τομέα ανήκουν οι διατάξεις των περισσότερων κεφαλαίων της Διεθνούς Σύμβασης SOLAS, της Διεθνούς Σύμβασης για τις γραμμές Φόρτωσης, των Κανονισμών Αποφυγής Συγκρούσεων, της Διεθνούς Σύμβασης για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, της Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών, όπως και μιας σειράς άλλων ειδικότερων Συμβάσεων. Στον δεύτερο τομέα ανήκουν οι διατάξεις των κεφαλαίων III (Σωστικά Μέσα) και IV (Ραδιοεπικοινωνίες) της Σύμβασης SOLAS και της Σύμβασης για την Έρευνα και Διάσωση.<sup>2</sup>*

Ο ΙΜΟ εκτιμά ότι η απόλυτη ασφάλεια δεν είναι πραγματοποιήσιμη. Τα εκάστοτε υιοθετούμενα επίπεδα ασφάλειας είναι πάντα προϊόν συμβιβασμού, τα οποία στηρίζονται στη διαθέσιμη τεχνολογία, στη σχέση κόστους-οφέλους, στην ορθότητα, στο θαλάσσιο περιβάλλον

---

<sup>1</sup> Anderson, P. (1998) Κώδικας ISM A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides, 56.

<sup>2</sup> Clarke, A. Fort State control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure? [1994] LMCLQ 202, 49.

και στις κοινωνικοοικονομικές εκτιμήσεις σε συνάφεια με το ζήτημα της ασφάλειας των ενδιαφερομένων κοινωνιών.<sup>3</sup>

Αν και τα πρότυπα ασφάλειας είναι προϊόν συμβιβασμού, δεν σταματούν να συμβολίζουν τα υψηλότερα, και όχι τα χαμηλότερα πρότυπα, όσο φυσικά αυτό είναι πρακτικό. Έτσι, κατά τον IMO, διαφυλάσσεται ότι τα υποδείγματα αυτά θα γίνουν παγκόσμια αποδεκτά σε εύλογη χρονική διάρκεια.<sup>4</sup>

Έτσι, ο IMO ακολουθώντας αυτόν τον τρόπο έχει εξυπηρετήσει πολυάριθμες συμβάσεις και πρωτόκολλα, τα οποία ανέρχονται σε πάνω από 700 Κώδικες και Συστάσεις, ενώ τα κράτη-μέλη του υπερβαίνουν τα 158.<sup>5</sup>

Εκτιμάται από όλους ότι, έτσι έγιναν μεγάλα βήματα προς την κατεύθυνση της βελτίωσης του σχεδιασμού, της κατασκευής και του εξοπλισμού των πλοίων ως αποτέλεσμα να πρεσβεύεται από μερικούς, ότι δεν είναι δυνατόν πια να προσδοκούμε μεγάλα κατορθώματα σε ζητήματα ασφάλειας με ανάλογους τρόπους σ' αυτούς τους κλάδους. Οι τελευταίοι είναι που υπερθεματίζουν, πως έφτασε η ώρα να προσηλωθούμε στον ανθρώπινο συντελεστή, ο οποίος είναι ο μόνος κλάδος που δεν έχει εξεταστεί αρκετά σε συνάρτηση με τους υπόλοιπους.<sup>6</sup>

Αρκετοί είναι εκείνοι που εξακολουθούν να αναλογίζονται για το ποιός μπορεί να είναι ο λόγος πίσω από την ανεπάρκεια προόδου με βάση τις εκτιμήσεις σε ζητήματα ασφάλειας στη ναυτιλία. Ορισμένοι απαντούν, πως η έλλειψη προόδου οφείλεται στο γεγονός, ότι το ζήτημα της ασφαλούς ναυτιλίας αντιμετωπίστηκε διεθνώς σαν ένα τεχνικό πρόβλημα, δίχως να συνυπολογίζονται οι σοβαρές αλληλεπιδράσεις που υφίστανται μεταξύ της οικονομίας και της ασφάλειας. Η απάντηση αυτή πιστεύουν, ότι επιτακτικά κατευθύνει στην αναζήτηση εκείνων των περιστάσεων, οι οποίες είναι βασικές για την επιτυχία της απορρύθμισης της αγοράς της ναυτιλίας, ή στο τι θα μπορούσε να γίνει για να τεθούν σε κίνηση οι δυνάμεις της αυτορρύθμισης της αγοράς της. Η οικονομική διερεύνηση η οποία έχει σχέση με την ασφάλεια έως σήμερα, έχει επικεντρωθεί ιδίως στα οικονομικά κόστη της ασφάλειας. Επομένως,

---

<sup>3</sup> Ellis, EJ, International Law and oily waters: a critical analysis, (1995) Colorado Journal of International Environmental law and policy 31. In: Sunkin, M, Mong, D. Wight, R, (2002) Sourcebook on Environmental law Cavendish Publishing Limited.

<sup>4</sup> Giziaki, E. and Giziakis, K. (2001) Analysing ship accidents due to fire towards safety, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece, 34.

<sup>5</sup> Goldie. Environmental Catastrophes and Flags of Convenience - Does the Present law Pose Special Liability Issues? 3 Pace Y.B InfL.63 (1991). In: Duruigbo, E. Reforming the International law and Policy on Marine Oil Pollution- [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31,65.

<sup>6</sup> Kuo, C. (1998), 'Managing ship safety' LLP, σελ. 22-23 • Lloyd's Shipping Economist, Flouting safety rules can a competitive edge, March 1996, σελ. 16-18.

μελετώνται οι συντελεστές που συνεισφέρουν στα ατυχήματα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, ενώ αντιθέτως οι μηχανισμοί που υπάγονται πίσω από τα συμπτώματα αντιμετωπίζονται γενικά τμηματικά.<sup>7</sup>

Βασική προσπάθεια της Διεθνούς Κοινότητας ήταν και είναι η μεγιστοποίηση της ασφάλειας και η εισαγωγή του ορισμού της ποιότητας στη θάλασσα, με στόχο τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων και ακολούθως τη μείωση των απωλειών σε ανθρώπινες ζωές. Η ποιότητα στη ναυτιλία θεσπίστηκε εν τέλει με τον Κώδικα Διεθνούς Διαχείρισης της Ασφάλειας -ISM Code-, ο οποίος, όπως δηλώνεται και πιο κάτω, συνιστά το κεφάλαιο IX στη Διεθνή Σύμβαση SOLAS του 1974.<sup>8</sup>

Η παρούσα εργασία πραγματεύεται το ζήτημα του σύγχρονου θεσμικού πλαισίου λειτουργίας και στελέχωσης της ναυτιλίας και τη συμβολή του στην ποιοτική αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα. Αναλυτικότερα, το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στο θέμα της ασφάλειας στη ναυτιλία σε γενικότερο επίπεδο, προκειμένου να περάσει στα επόμενα κεφάλαια στην εξέταση πιο ειδικά, του Κώδικα ISM και των συμβάσεων ναυτιλίας SOLAS, STCW, ILO, ISPS, όπως αυτές έχουν τελευταία τροποποιηθεί. Η εργασία κλείνει με συμπεράσματα, αναφορικά με το κατά πόσο οι προαναφερθείσες συμβάσεις έχουν συμβάλει στην αναβάθμιση του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία.

---

<sup>7</sup> Panayides, P. (1998), A theoretical analysis of penalties and incentives for the implementation and enforcement of the Κώδικας ISM in the shipping industry, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 201-212 .

<sup>8</sup> Haralambides, H.E., (2001), Efficient Pricing for Cost recovery in European Sea Ports (reconciling socio-economic objectives with efficient resource allocation), Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece., 245.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

### ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

#### *1.1. Το ατύχημα του Prestige*

Τη χρονιά του 2002, στις 13 Νοεμβρίου ένα πετρελαιοφόρο με το όνομα Prestige, το οποίο υπαγόταν σε offshore λιβεριανή εταιρεία με σημαία Μπαχάμες και με δυνατότητα διακίνησης 77.000 τόνων Ρωσικού βαρύ καυσίμου πετρελαίου, από τη Λιθουανία με προορισμό την Σιγκαπούρη, κόπηκε στη μέση αφού έχασε την ευστάθεια του λόγω καιρού, με αποτέλεσμα να σημειωθεί μεγάλη διαρροή. Όταν το πλοίο πρωτίστως είχε να χειριστεί τις δυσχέρειες της διαρροής, ο Έλληνας καπετάνιος δε δέχτηκε τη βοήθεια ρυμουλκού εξαιτίας του υψηλού κόστους. Έπειτα τέσσερα ρυμουλκά επιχείρησαν να διασώσουν το έχον διαρροή πετρελαιοφόρο, καθώς η Ισπανική κυβέρνηση αποφάνθηκε να ρυμουλκήσει το πετρελαιοφόρο στην ανοιχτή θάλασσα, αντί να του επιτραπεί μια θέση ασφαλούς καταφυγίου. Στις 19 Νοεμβρίου 2002, το πλοίο έσπασε στα δύο και βυθίστηκε στην Galician ακτή στην Ισπανία, προκαλώντας τεράστια ρύπανση. Το ατύχημα του Prestige ξαναζεί τα ακόλουθα πάγια ερωτήματα: Θα μπορούσε αυτό

Εικόνα 1  
Πετρελαιοφόρο Prestige



Πηγή: Η βύθιση του Prestige, [www.ispania.gr/arthra](http://www.ispania.gr/arthra)

το ατύχημα να μην είχε συμβεί; Είχαν εκτελεστεί όλα τα μέσα έτσι ώστε να αποτραπεί η ρύπανση από πετρέλαιο; Είχαν τηρηθεί και εκτελεστεί ορθά όλοι οι κανονισμοί, οι νομοθεσίες και οι έλεγχοι; Ποιος ήταν ο επικεφαλής; Ο Έλληνας καπετάνιος είχε κατηγορηθεί για εγκλήματα ενάντια στο περιβάλλον και ανυπακοή στις ισπανικές αρχές κατά το διάστημα των πρώτων ωρών του

ατυχήματος. Ωστόσο, ποιός είναι ο κύριος υπόλογος για αυτόν τον όλεθρο; Η «επίσημη δήλωση» του Διεθνούς Θαλάσσιου Οργανισμού εγκωμιάζει τις ισπανικές αρχές για την ταχεία και αποτελεσματική δράση τους στην αντιμετώπιση του συμβάντος. Πάραυτα, η απόφαση της ισπανικής κυβέρνησης είχε επιτιμηθεί. Πράγματι, θα ήταν τεχνικά δυνατή μια άλλη απόδοση, εάν συνυπολογίζαμε τις περιβάλλουσες συνθήκες; Ο δικαστής Javier Collazo, που μελετούσε το ατύχημα Prestige, είχε αξιώσει τις Εκθέσεις των τεχνικών σε συνάρτηση με την απόφαση των ισπανικών αρχών να τραβήξουν το καράβι έξω στη θάλασσα. Το ατύχημα του Prestige υπέδειξε

την άμεση ανάγκη απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος και το ειδικό πρόβλημα που τίθεται από το βαρύ μαζούτ, το οποίο διακινείται ως επί το πλείστον με δεξαμενόπλοια πολύ μεγάλης ηλικίας, σχεδιασμού "μονού τοιχώματος". Ως απόρροια, η Επιτροπή αποφάνθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2002 να συστήσει:<sup>9</sup>

- το βαρύ πετρέλαιο να διακινείται μόνο με δεξαμενόπλοια διπλού τοιχώματος
- την επανεξέταση του προγράμματος βαθμιαίας απόσυρσης των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος
- τη γενική εφαρμογή του ειδικού καθεστώτος επιθεώρησης των δεξαμενόπλοιων για τον υπολογισμό της δομικής αρτιότητας των δεξαμενόπλοιων μονού τοιχώματος, που έχουν υπερβεί την ηλικία των 15 ετών.

Πέραν τούτου, τα μέτρα που θεσμοθετήθηκαν το Δεκέμβριο, συμπληρώθηκαν το Μάρτιο 2003 με εισήγηση οδηγίας αναφορικά με τη ρύπανση που δημιουργείται από τα πλοία και την εισαγωγή κυρώσεων, ιδιαίτερες ποινικών, σε περιπτώσεις αδικημάτων ρύπανσης. Οι διατάξεις της εισήγησης αυτής επί του παρόντος, συμπληρώνουν ένα σημαντικό νομικό κενό σχετικά με τις απορρίψεις πλοίων, καθώς το ναυτικό δίκαιο δεν είναι επαρκώς αποτρεπτικό ώστε να αποφεύγονται επισφαλείς ή μη νόμιμες πρακτικές στη διακίνηση ρυπογόνων ουσιών, συμπεριλαμβανομένων των χημικών ουσιών. Το *πρώτο καινοτόμο* στοιχείο της εισήγησης αυτής είναι το φάσμα εφαρμογής του, και ιδίως ο τύπος του σκάφους, το είδος της παράβασης, το υποκείμενο της κύρωσης και η γεωγραφική ζώνη. Το *δεύτερο καινοτόμο* στοιχείο αναφέρεται στις κυρώσεις. Προτείνεται να επιβάλλονται κυρώσεις εάν κάποιος από τα εμπλεκόμενα πρόσωπα κριθεί ένοχος ενός από τα παραπτώματα που σημειώθηκαν ή έχει βοηθήσει σε αυτό ή το έχει δημιουργήσει εκουσίως ή εξαιτίας βαρείας αμέλειας.<sup>10</sup>

Αυτές οι παράνομες ενέργειες αφορούν όχι απλά τις εσκεμμένες απορρίψεις κατά παράβαση των διατάξεων της σύμβασης MARPOL-(International Convention for the Prevention of Pollution from Ships-Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη Ρύπανσης από τα πλοία), αλλά και τη ρύπανση που δημιουργείται από το καράβι. Οι κυρώσεις θα έχουν τη μορφή χρηματικών ποινών, πλην όμως, για τα φυσικά πρόσωπα, μπορεί να περιλαμβάνουν στις σοβαρότερες των περιστάσεων, στέρηση της ελευθερίας. Η Ευρωπαϊκή Ένωση εισηγείται τη νομοθεσία πρακτικών μέτρων εφαρμογής, για να διασφαλιστεί η δραστηριότητα του μηχανισμού. Τα μέτρα

<sup>9</sup> Naftemporiki, (2000), "Perceptible increase of Greek shipping companies", May, 4th.

<sup>10</sup> Haralambides, H.E., (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides, H. E., (ed.), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVII- XXXVIII.

αυτά πρέπει να περικλείουν την ανταλλαγή στοιχείων ανάμεσα στα κράτη μέλη, κοινές διατυπώσεις παρακολούθησης και ταχείας αναγνώρισης των καραβιών που προβαίνουν σε απορρίψεις ρυπογόνων ουσιών, τεχνολογικά εργαλεία για την καταχώριση των απορρίψεων, όπως και για την υπόδειξη του επιτελείου στο πλοίο ή στην ξηρά. Επιπροσθέτως, η Επιτροπή θα πρέπει να πληροφορείται σποραδικά.<sup>11</sup>

## ***1.2 Η ασφάλεια στη θαλάσσια μεταφορά***

Το ατύχημα του Prestige θυμίζει σε όλους τις ποικίλες διαρροές πετρελαίου, οι οποίες έχουν παρουσιαστεί αυτά τα τελευταία τριάντα έξι χρόνια. Οι ποικίλες κατηγορίες ατυχήματος που γίνονται είναι: προσάραξη, επαφή, πλημμύρα, πυρκαγιά, έκρηξη, σύγκρουση, βύθιση, απώλεια σε πόλεμο ή καταστροφή από εχθροπραξία. Μερικά από τα ατυχήματα προσάραξης που καταγράφηκαν είναι: του Sea Empress και του Exxon Valdez, του Amoco Cadiz, του Torrey Canyon, του Braer, του Aegean Sea. Ατυχήματα από πρόσκρουση που παρατηρήθηκαν ενδεικτικά είναι: του Dona Paz, του Atlantic Empress, του Sea Star, του Empress of Ireland, του Hobson. Ατυχήματα από επαφή που έγιναν όπως στον όλεθρο του Τιτανικού, του Lady of the Lake, του Principe de Asturias, το φιάσκο της κατασκευής μονού τοιχώματος, όπως του Erika και του Prestige, οδήγησε στο σπάσιμο σε δύο μέρη των βυτιοφόρων. Περιστατικά γεγονότων από πυρκαγιά και έκρηξη είναι: του Dara, του ABT Summer, του Castillo de Bellver, του Sultana. Σημειώθηκε, ότι ανάμεσα στα έτη 1974 και 2001 καταγράφηκαν περισσότερα περιστατικά διαρροών πετρελαίου στα βυτιοφόρα κατά τη διαδικασία φόρτωσης, εκφόρτωσης, εκτός από ατυχήματα σύγκρουσης, προσάραξης, πλοίων μονού τοιχώματος, πυρκαγιές και έκρηξης. Πάραυτα, στο ίδιο διάστημα, το 82% των ατυχημάτων διαρροής πετρελαίου έχουν να κάνουν με πλοία των 700 τόνων και άνω. Από αυτό το ποσοστό του 82%, το 34% έχει να κάνει με προσάραξεις, το 28% με συγκρούσεις, το 14% με μονού τοιχώματος και το 6% με πυρκαγιές & εκρήξεις. Το κύριο ζήτημα, που δημιουργείται σε αυτές τις περιπτώσεις, είναι το θέμα της ασφάλειας στην θαλάσσια διακίνηση όπως και τα αποτελέσματα των ατυχημάτων, τα οποία είναι η ρύπανση της θάλασσας από το πετρέλαιο ή η απώλεια ζωής. Η θαλάσσια διακίνηση αγαθών αντιπροσωπεύει το 90% της διεθνούς αγοράς, ως εκ τούτου συνιστά μέγιστης σημασίας η εξασφάλιση ασφαλούς θαλάσσιας μεταφοράς. Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι ένας ευρύς ορισμός. Η Επιτροπή Θαλάσσιας Ασφάλειας (Maritime Safety Committee) έχει ορίσει αυτόν τον

---

<sup>11</sup> Wallace, M. W. "Safer ships, cleaner seas'1: The report of the Donaldson Inquiry.\_mto the prevention of pollution from merchant shipping, [1995] LMCLQ404, 65.

ορισμό ως «την απουσία απαράδεκτου επιπέδου των κινδύνων για τη ζωή και την υγεία. Η λέξη ‘ασφάλεια’ συνεπάγεται «απουσία κινδύνου για τη ζωή, την υγεία, την ιδιοκτησία και το περιβάλλον από σκόπιμες πράξεις του ανθρώπου». Η ασφάλεια στη θάλασσα είναι ένας ευρύς ορισμός, ο οποίος μπορεί να καλύψει τους ποικίλους κλάδους ασφάλειας (ασφάλεια της ζωής, της υγιεινής, της ασφάλειας των πλοίων και των φορτίων τους, της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας, και της διάσωσης και άλλα πολλά). Οι όροι ασφάλειας δημιουργούνται, για να διασφαλίσουν όχι απλά την προστασία του περιβάλλοντος, αλλά την προστασία της ανθρώπινης ζωής των μελών του πληρώματος και των επιβατών.<sup>12</sup>

### ***1.2.1. Η προστασία περιβάλλοντος***

Στην επέτειο της συμπλήρωσης των 20 χρόνων από τη Συνθήκη UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea-Σύμβαση για το Δίκαιο της Θαλάσσης) τα Ηνωμένα Έθνη πιστοποίησαν, ότι «η κατάσταση των ωκεανών παγκοσμίως χειροτερεύει συνεχώς ». Καθορίστηκαν πέντε είδη θαλάσσιας ρύπανσης: «χερσαία ρύπανση», «ρύπανση ως αποτέλεσμα της εξερεύνησης ή της εκμετάλλευσης του βυθού», «ρύπανση που μεταφέρεται από τον αέρα», «ρύπανση από πλοίο», «σκόπιμο ρίξιμο μεγάλης ποσότητας των αποβλήτων». Η κυριότερη πηγή ρύπανσης είναι η χερσαία πηγή, που αποδίδει το 80% της ρύπανσής της στους ωκεανούς. Όσον αφορά τον τρόπο λειτουργίας στη ναυτιλία, κύριος λόγος ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος είναι το πετρέλαιο. Αυτή η τελευταία διευκρίνηση δείχνει την άμεση ανάγκη μιας σειράς απαραίτητων και δραστικών δράσεων με σκοπό τη βελτίωση της ασφάλειας στα καράβια. Το ατύχημα του Prestige έχει επισημανθεί ως «η χειρότερη οικολογική καταστροφή που έχει ποτέ συμβεί». Κανένας σύνδεσμος δε μπορεί να γίνει μεταξύ της ποσότητας της διαρροής του πετρελαίου και του μεγέθους της καταστροφής. Ορισμένες ποσότητες από τη διαρροή πετρελαίου, σημαντικές ποσότητες, δεν έφθασαν ποτέ στις ακτές, αν και προκλήθηκαν τεράστιες περιβαλλοντικές καταστροφές. Η προστασία του περιβάλλοντος υποθέτει πόλεμο ενάντια στη ρύπανση από πετρέλαιο, αλλά και ενάντια σε όλες τις μορφές ρύπανσης.<sup>13</sup>

### ***1.2.2. Η προστασία ανθρώπινης ζωής***

Η προστασία της ανθρώπινης ζωής ήταν και θα παραμείνει το πιο καίριο ζήτημα και η σημαντικότερη πτυχή του όρου, «ασφάλεια στη θάλασσα». Τα ποικίλα ατυχήματα στα οποία παίρνουν μέρος κρουαζιερόπλοια, εμπορικά ferry-boat, επιβατικά ferry-boat, ατμόπλοια, έχουν

<sup>12</sup> Giziakis, K. & Giziaki, E. (1994), A statistical analysis that examines factors affecting marine traffic accidents in European waters for evaluation of traffic systems in Shortsea shipping, European Research Conference on Shortsea shipping, Athens 1994., 79.

<sup>13</sup> Crick Sahatjian, L The 35M Code: A Brief Overview, [1998] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 29, 405.

παρουσιαστεί εδώ και χρόνια. Σε αυτά τα ατυχήματα καταγράφηκαν θάνατοι πολλών επιβατών. Δίχως πρόθεση να είναι κουραστικά, θα πρέπει να δοθούν κάποια παραδείγματα, τα οποία εμφανίζουν το μέγεθος των καταστροφών: Sultana-Απρίλιος 1865, General Slocum-Ιούνιος 1904, Τιτανικός-Απρίλιος 1912, το Empress of Ireland-Μάιος 1914, ένα μη αναγνωρισμένο κινεζικό troopship-Νοέμβριος 1948, Kiangya-Δεκέμβριος 1948, Toya Maru-Σεπτέμβριος 1954, Herald of Free Enterprise-Μάρτιος 1987, Dona Paz-Δεκέμβριος 1987, Neptune-Φεβρουάριος 1993, Estonia-Σεπτέμβριος 1994, M.V. Bukoba-Μάιος 1996, Harta Rimba-Φεβρουάριος, Cahaya Bahari-Ιούνιος 2000, Express Samina-Σεπτέμβριος 2000, M.V. Shova-Μάιος 2002, M.V.Le Joola-Σεπτέμβριος 2002.<sup>14</sup>

### ***1.3. Η ασφάλεια στην θάλασσα βάσει διεθνών, ευρωπαϊκών και εθνικών κανόνων***

Αντιλαμβάνοντας την ανάγκη για ασφάλεια και προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και της ανθρώπινης ζωής, οι διεθνείς φορείς έχουν θεσμοθετήσει Συνθήκες. Η ασφάλεια στη θάλασσα χαρακτηρίζεται από ένα μεγάλο αριθμό τέτοιων περιστάσεων, ευρωπαϊκών και εθνικών νομοθεσιών, κανονισμών και μέτρων. Οι θαλάσσιες βιομηχανίες κατανέμονται με βάση το επίπεδο του κινδύνου: σε υψηλού κινδύνου και χαμηλού κινδύνου βιομηχανίες. Είναι απαραίτητο, να σημειωθούν οι πιο σπουδαίοι κανόνες και για τους δύο κλάδους. Υφίστανται τρία επίπεδα ρύθμισης και σύνταξης των κανόνων: διεθνές, ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Σε διεθνές επίπεδο, όπου στη περίπτωση αυτή ελέγχεται εν γένει η θαλάσσια περιοχή, η Γενική Συνέλευση των Ηνωμένων Εθνών ενστερνίστηκε το UNCLOS (United Nations Convention on the Law of the Sea-Σύμβαση για το Δίκαιο της Θαλάσσης), στις 10 Δεκεμβρίου 1982 στο Montego Bay. Η Συνθήκη UNCLOS, γνωστή και ως «Σύνταγμα της Θάλασσας», δηλώνει: «η πρώτη σημαντική συμφωνία μεταξύ των κρατών για να προστατεύσει εξ ολοκλήρου όλους τους ωκεανούς από όλες τις ενδεχομένως ρυπογόνες θαλάσσιες δραστηριότητες, σε αντιδιαστολή με την κατά ένα μεγάλο μέρος αποσπασματική, περιφερειακή και περιορισμένη δραστηριότητα - σχετικά με διεθνείς νόμιμες διαδικασίες είχαν έως τώρα χαρακτηρίσει τις εξελίξεις σε αυτόν τον τομέα του διεθνούς περιβαλλοντικού νομικού πλαισίου». Η Συνθήκη έχει επιδίωξη «την καθολική παγκόσμια συμμετοχή» και πράγματι 137 κράτη, συν την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, είναι μέλη. Ο στόχος της Συνθήκης είναι καθοριστικός, ερευνά τα όρια των θαλάσσιων ζωνών. Το διεθνές δικαστήριο που ελέγχει τη νομοθεσία της θάλασσας, ιδρύθηκε στο Αμβούργο και λειτουργεί από τον Οκτώβριο του 1996. Για να

---

<sup>14</sup> Martyr, P. Κώδικας ISM/Pollution - Lawyer, Paper presented at The International Marline Insurance Conference - A Time for Change, London, 12-13 February 1997. In: Anderson, P. (1998) Κώδικας ISM A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.



διευθετηθούν ζητήματα ναυτιλίας, τα Ηνωμένα Έθνη δημιούργησαν τον Διεθνή Θαλάσσιο Οργανισμό το 1948 κατά το διάστημα μιας Διεθνούς Διάσκεψης στη Γενεύη. Ο IMO (International Maritime Organization), που ιδρύθηκε και εγκαθίσταται στο Λονδίνο, έχει συμβουλευτικό χαρακτήρα. Υποβάλλει συστάσεις αναφορικά με τα ζητήματα ναυτιλίας με απώτερο σκοπό να: προμηθεύει μηχανισμούς για σύμπραξη μεταξύ των κυβερνήσεων στον κλάδο κυβερνητικών κανονισμών και πρακτικών σε σχέση με τεχνικά ζητήματα όλων των ειδών των επιπτώσεων στη ναυτιλία, και που έχουν σχέση με το διεθνές εμπόριο - παροτρύνει και διευκολύνει την υιοθέτηση εν γένει υψηλότερων πρότυπων που εφαρμόζονται σε ζητήματα όσον αφορά την ασφάλεια στη θάλασσα, την παραγωγικότητα της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη και έλεγχο της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία - αίρει μεροληπτικές πράξεις και περιττούς περιορισμούς - ερευνά άδικες περιοριστικές πρακτικές - θεωρεί τα ναυτιλιακά ζητήματα που αναφέρονται στον φορέα από οποιοδήποτε όργανο ή ειδικευμένο πράκτορα των Ηνωμένων Εθνών - είναι δέκτης και ανταλλάσει πληροφορίες μεταξύ των κυβερνήσεων. Όσον αφορά τα συγκεκριμένα θέματα της πρόληψης της ρύπανσης από πετρέλαιο και της «ασφάλειας εμπορικών πλοίων», ο IMO υιοθέτησε στις 2 Νοεμβρίου 1973 τη Διεθνή Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία -*Συνθήκη MARPOL*- και στη 1 Νοεμβρίου 1974 τη Συνθήκη για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω -*Συνθήκη SOLAS (Safety of Life at Sea)*-. Πράγματι, έπειτα από το ατύχημα του Torrey Canyon δημιουργήθηκε το ζήτημα της δραστηριότητας της ύπαρξης μέτρων προστασίας σχετικά με την πρόληψη της ρύπανσης από πετρελαιοφόρα. Ιστορικά, το δεξαμενόπλοιο Torrey Canyon ναυλωμένο στην BP γεμίζει τις δεξαμενές του με πετρέλαιο από το Κουβέιτ στις 19 Φεβρουαρίου 1967 και κατευθύνεται προς τον Ατλαντικό. Στις 14 Μαρτίου 1967, ενώ βρίσκεται κοντά στις Κανάριες νήσους, ενημερώνεται για τελικό προορισμό το Milford Haven της Αγγλίας, όπου πρέπει να βρίσκεται το απόγευμα της 18ης Μαρτίου 1967 το αργότερο, ώστε να προλάβει τη σωστή παλίρροια. Ωστόσο, ένας συνδυασμός ανθρώπινων λαθών και μηχανικών βλαβών θα οδηγήσει το πλοίο ανάμεσα από τα Isles of Scilly και το νοτιοδυτικό άκρο της Αγγλίας και τελικά πάνω στον ύφαλο Seven Stones, στον οποίον προσκρούει με ταχύτητα 17 κόμβων. Πρώτος απολογισμός ρήγματα σε έξι δεξαμενές φορτίου και το πετρέλαιο να χύνεται στη θάλασσα με γοργούς ρυθμούς. Ενώ η διαρροή συνεχίζεται, το πλοίο κόβεται στα δύο και πλέον το σύνολο του μεταφερόμενου φορτίου θα βρεθεί στη θάλασσα με καταστροφικές και κυρίως πρωτόγνωρες συνέπειες. Αποφασίστηκε να βομβαρδιστεί το κουφάρι του πλοίου, ώστε να καεί όσο φορτίο είχε μείνει μέσα σε αυτό. Το Torrey Canyon τυλίγεται στις φλόγες και βυθίζεται. Ωστόσο, 80.000 τόνοι αργού πετρελαίου ήταν ήδη στη θάλασσα και προκαλούσαν την πρώτη μεγάλη οικολογική καταστροφή από δεξαμενόπλοιο. Η μη ύπαρξη εμπειρίας για την

αντιμετώπιση τέτοιων ατυχημάτων είχε ως αποτέλεσμα τη χρησιμοποίηση λανθασμένων τεχνικών, οι οποίες

Εικόνα 2  
Ναυάγιο Torrey Canyon



Πηγή: [The Photographic Archive of the Living Memory Association](http://www.livingmemory.org.uk/shipwrecks/torrey-canyon), Torrey Canyon ship wreck 1967

σε μερικές

περιπτώσεις είχαν καταστροφικότερα αποτελέσματα απ' ό,τι το ίδιο το ατύχημα.

Έτσι, υιοθετήθηκε η Συνθήκη MARPOL από τον IMO. Η Συνθήκη MARPOL τη χρονιά του 1973 ερεύνησε την περίπτωση της ρύπανσης από

πετρέλαιο, χημικές ουσίες, επιβλαβείς ουσίες σε συσκευασμένη μορφή, λύματα και σκουπίδια. Ως απάντηση στα διάφορα ατυχήματα με δεξαμενόπλοια το 1976-1977, τον Φεβρουαρίου του 1978 υιοθετήθηκε ένα Πρωτόκολλο σε ένα συνέδριο όσον αφορά την ασφάλεια των βυτιοφόρων και την πρόληψη ρύπανσης, μέσω του οποίου άλλαξε η Συνθήκη MARPOL 73/78, παράρτημα I «πρόληψη ρύπανσης από πετρέλαιο» και τέθηκε σε εφαρμογή στις 2 Οκτωβρίου 1983. Η επιδίωξη της Συνθήκης ήταν να εμποδίσει και να ελαχιστοποιήσει τη ρύπανση από τα πλοία που δημιουργείται, είτε τυχαία, είτε από καθημερινές συνήθειες. Οι αλλαγές κάποιων κανονισμών της MARPOL 73/78 παράρτημα I υιοθετήθηκαν άμεσα. Οι τελευταίες τροποποιήσεις εξετάζουν τη βελτίωση του προγράμματος των επιθεωρήσεων, το πλάνο για την γρήγορη σταδιακή κατάργηση των μονοπύθμενων πετρελαιοφόρων και το όριο ηλικίας τους στην αγορά.

Όσον αφορά την προστασία της ανθρώπινης ζωής, σε απάντηση στο ατύχημα του Τιτανικού, έγινε μια πρώτη έκδοση της Συνθήκης SOLAS (Safety of Life at Sea). Μετά από κάποιες εκδόσεις, η Συνθήκη SOLAS υιοθετήθηκε το 1974 από την IMO. Σε πολλές περιπτώσεις, αυτή η Συνθήκη έχει πληροφορηθεί και τροποποιηθεί μετά από τα πολύνεκρα ατυχήματα του 1976/77, του Amoco Cadiz, του Herald of Free Enterprise και των καταστροφών

του ατυχήματος Estonia, που στόχο είχε τον συντονισμό με άλλες Συνθήκες. Ο στόχος της Συνθήκης SOLAS είναι, να καθορίζει τα κατώτατα επίπεδα για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των караβιών, που κατευθύνουν σε ασφαλή ναυσιπλοΐα. Τα κράτη σημαίας πρέπει να διασφαλίσουν, ότι τα πλοία κάτω από τη σημαία τους ικανοποιούν τις αξιώσεις που προσδιορίζονται από τη Συνθήκη SOLAS, γεγονός που ερευνάται και από τον κρατικό έλεγχο στα λιμάνια. Ο IMO ορίζει ακόμα, το καθεστώς ευθύνης έτσι ώστε να αποζημιώνονται οι ζημιές που υφίστανται. Είναι μεγάλης σημασίας η διεύρυνση της ναυτιλιακής νοοτροπίας σε ζητήματα ασφάλειας. Πάραυτα, όπως ο Donaldson καταγράφει, *μια Διεθνής Συνθήκη λειτουργεί μόνο εάν όλα ή τα περισσότερα κράτη την έχουν οριστικοποιήσει*. Αληθεύει, πως αυτές οι Διεθνείς Συνθήκες έχουν καθοριστική επίδραση στα θαλάσσια ζητήματα μόνο, εάν τα κράτη τις ενστερνίζονται και τις εκτελούν σε εσωτερικό επίπεδο. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Συνθήκη της Ρώμης καθόρισε μια κοινή πολιτική στις διακινήσεις και μια κοινοτική πολιτική για το περιβάλλον. Για να πραγματοποιηθούν οι πολιτικές περιβάλλοντος και διακινήσεων, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα δημιούργησε μια δευτεροβάθμια νομοθεσία. Έχει μεταθέσει τους διεθνείς κανόνες στο κοινοτικό δίκαιο και έχει διασφαλίσει τη νομική δύναμη και την ενιαία εκτέλεση σε όλα τα κράτη μέλη. Αναφορικά με την επισφράγιση των Συνθηκών SOLAS και MARPOL, η Ευρωπαϊκή Κοινότητα υπέβαλε τη σύσταση ενός Συμβουλίου Συστάσεων στις 26 Ιουνίου 1978. Ως απόρροια του ατυχήματος Erika, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενστερνίστηκε δύο πακέτα, για να ενδυναμώσει την ασφάλεια στη θάλασσα στα ευρωπαϊκά ύδατα. Το ναυάγιο του πετρελαιοφόρου Erika στα ανοιχτά των γαλλικών ακτών τον Δεκέμβριο 1999, αποτέλεσε την αφετηρία νέων εξελίξεων στην καθιέρωση της ευρωπαϊκής πολιτικής για την ασφάλεια στη θάλασσα. Τρεις μήνες μετά το εν λόγω ατύχημα (21 Μαρτίου 2000), η Επιτροπή εξέδωσε μια «Ανακοίνωση σχετικά με την ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών πετρελαίου», η οποία περιελάμβανε ορισμένες προτάσεις συγκεκριμένων δράσεων για την αποφυγή της επανάληψης παρόμοιων ατυχημάτων. Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο ζήτησε την ταχεία έγκριση της πρώτης δέσμης μέτρων που ονομάζεται «Erika I» και κάλεσε την Επιτροπή, να υποβάλει πρόταση για δεύτερη δέσμη μέτρων, για την συμπλήρωση των νομοθετικών προτάσεων. Ο σκοπός του «Erika I» είναι, να τονώσει την υπάρχουσα οδηγία για τον κρατικό έλεγχο στους λιμένες και τις επιχειρήσεις νηογνωμόνων, αλλά και να θέσει ένα πλάνο για τη σταδιακή κατάργηση των μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρων. Το Erika II ερευνά τη δημιουργία μιας ευρωπαϊκής κυκλοφορίας και την αύξηση του οικονομικού ορίου της αποζημίωσης για τη ρύπανση από πετρελαίου. Το

καταστροφικό ατύχημα του Prestige δείχνει την ανάγκη άμεσης εφαρμογής των πακέτων Erika I και Erika II.<sup>15</sup>

Εικόνα 3  
Ναυάγιο Erika



Πηγή:

[www.officerofthewatch.com](http://www.officerofthewatch.com), Potential Costs of an offshore accident

Σε συνάρτηση με την ασφάλεια στα επιβατηγά πλοία, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ασπάστηκε μια ανακοίνωση, η οποία συμπληρώθηκε με μια εισήγηση για μια οδηγία που έχει να κάνει με την εισαγωγή συγκεκριμένων αξιώσεων για την αξιοπλοΐα των επιβατηγών πλοίων RO-RO(roll-on/roll-off) που κατευθύνονται από ή προς κοινοτικό λιμάνι. Είναι άξιο να αναφερθεί, ότι οι ναυτιλιακοί όροι έχουν γίνει απαραίτητοι στη ναυτιλιακή κοινωνία. Εντούτοις, όλα αυτά τα ατυχήματα και οι καταστροφές, φέρνουν στο προσκήνιο το ζητούμενο, εάν οι νομοθεσίες, οι κανονισμοί και τα μέτρα αποτελούν μόνο έννοιες και θεωρητικά κείμενα. Αποτελεί τεράστιο ζήτημα, εάν αυτοί οι κανόνες είναι όντως δραστικοί.<sup>16</sup>

#### **1.4. Θαλάσσιο εμπόριο και ασφάλεια στη θάλασσα**

Όταν ερευνάται το ατύχημα Prestige, πρέπει να αναλογιστεί κανείς, εάν το θαλάσσιο εμπόριο έχει διδαχθεί κάτι από τα προγενέστερα ατυχήματα και καταστροφές. Το εμπορικό ενδιαφέρον είναι εκείνο που κυβερνά στη θαλάσσια περιοχή. Οι πλοιοκτήτες υπακούουν στις εμπορικές πιέσεις, έχοντας ως επιδίωξή τους να ελαχιστοποιήσουν τις οικονομικές τους απώλειες. Αυτό εξηγείται από τη μέγιστη αξιοποίηση του πληρώματος, το οποίο είναι πολλές

<sup>15</sup> Naftemporiki, (2000), "Perceptible increase of Greek shipping companies", May, 4th.

<sup>16</sup> Swanson S. R. QPA 90+10: The Oil Pollution Act of 1990 after Ten Years. [2001] journal of Maritime Law & Commerce, Vol 32,135.

φορές από τριτοκοσμικές χώρες και στερούνται την πείρα ή και την κατάρτιση και εν συνεχεία λαμβάνουν μικρότερο εισόδημα. Στο Prestige ήταν Έλληνας ο πλοίαρχος και τα μέλη του πληρώματος ήταν από τις Φιλιππίνες. Κάποιες εταιρείες και πλοιοκτήτες επιχειρούν να αποφύγουν τις επιθεωρήσεις με τη χρήση κάποιων «κόλπων». Επιπροσθέτως, επιζητούν να υλοποιήσουν μέγιστα κέρδη από καράβια, τα οποία έχουν κάνει απόσβεση κεφαλαίου αρκετό καιρό πριν. Το Prestige, για παράδειγμα, ήταν ένα παλαιό μονού τοιχώματος πετρελαιοφόρο, που «χτίστηκε» το 1976 στην Ιαπωνία. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις υπακούουν σε οικονομικές και τεχνικές απόψεις. Η ασφάλεια, δυστυχώς, δεν είναι η βασική πρωτοκαθεδρία τους. Για να αμβλυνθούν και να αποφευχθούν τα θαλάσσια ατυχήματα, η ασφάλεια στη θάλασσα θα πρέπει να γίνει η κύρια ανησυχία των θαλάσσιων βιομηχανιών. Όντως, οι κανόνες ασφάλειας νομοθετούνται, για να αποφεύγονται τα ατυχήματα. Επίσης, με βάση τους σκοπούς των βιομηχανιών αυτών, ο πλοιοκτήτης μπορεί ακόμη και να κερδίσει χρήματα, εάν υπακούσει τις αρχές για την ασφάλεια στη θάλασσα. Η συμμόρφωση με τα μέτρα ασφάλειας περιλαμβάνει «τη μείωση των χαμένων ωρών εργασίας, των δαπανών στα νοσοκομεία, των αδειών για λόγους υγείας, των δαπανών ρύπανσης, των ζημιών φορτίου, και των ασφαλιστρών». Είναι αλήθεια ότι, εν αντιθέσει με τη σιγουριά των πλοιοκτητών, η εκτέλεση των κανόνων ασφάλειας δεν σημαίνει πως τα κέρδη θα μειωθούν. Ίσως ακόμα και να αυξηθούν οι απολαβές των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.<sup>17</sup>

Ο IMO αναφέρει ότι «η ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής εν πλω, το θαλάσσιο περιβάλλον και πιο πολύ από το 80% του παγκόσμιου εμπορίου εξαρτώνται από τον επαγγελματισμό και την αξιοσύνη των ναυτικών». Ο Donaldson δηλώνει: «Είναι εν γένει αποδεκτό, ότι το ανθρώπινο λάθος είναι ο λόγος των τεσσάρων πέμπτων περίπου των θαλάσσιων ατυχημάτων» Τα ατυχήματα οφείλονται συνήθως σε μια μη ασφαλή ενέργεια ή απραξία των ναυτικών. Τα πληρώματα πρέπει, να μπορούν, να υπολογίσουν τις συνήθεις περιπτώσεις και τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Σε συνάρτηση με την ασφάλεια στη θάλασσα, οι νομοθέτες και οι συγγραφείς υπερεκτιμούν την κατασκευή και τη φυσική αντοχή του κύτους του πλοίου σε συνάφεια με την ανθρώπινη ζωή.

Παρόλα αυτά, το ανθρώπινο στοιχείο είναι ύψιστης σημασίας, για να βελτιωθούν η ασφάλεια στη θάλασσα και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Η παιδεία σε ζητήματα ασφάλειας συνιστά μια προσωπική αναγνώριση των πλοιοκτητών, των ναυτικών και όλων των ναυτικών πρακτόρων, της ανάγκης να συμβαδίσουν με τις προδιαγραφές ασφάλειας και να

---

<sup>17</sup> Pamborides, G.R (1996) The Κώδικας ISM: Potential Legal Implications. 2 Int. ML 56-62. In: Anderson, P. (1998) Κώδικας ISM A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.

θεσπιστεί η καλύτερη, μέγιστη πρακτική. Με απλά λόγια, η παιδεία σε ζητήματα ασφάλειας καλύπτει τις τακτικές, τις πρακτικές εργασίας, τη σιγουριά, και τις αξίες των θαλασσινών.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup> IMO: 'Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in th IMO Rule- Making process, IMO Circular MSC/Circ.1023 MEPC/Circ.392, 5 April 2002.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

### Ο ΚΩΔΙΚΑΣ ISM

#### **2.1 Υιοθετώντας τον Κώδικα ISM**

Τη χρονιά του 1993 στις 4 Νοεμβρίου, στη 18η σύνοδο, η διάσκεψη IMO ενέκρινε το ψήφισμα A.741. Το 1994 στις 19 Μαΐου το ψήφισμα εντάχθηκε στη Συνθήκη SOLAS του 1974 ως κεφάλαιο IX, με επικεφαλίδα «Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και την πρόληψη ρύπανσης», φημισμένη ως Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (Κώδικας ISM, International Safety Management Code). Για να παρασχεθούν οι οδηγίες για τις χώρες μέλη, στις 23 Νοεμβρίου 1995, η διάσκεψη IMO ενέκρινε την πρόταση A.788 «Οδηγίες για την εφαρμογή του Κώδικα ISM από τις υπηρεσίες». Στο σημείο αυτό, να επισημανθεί, ότι το ψήφισμα A.788 δεν είναι νομικά επιβεβλημένο. Με βάση τον κανονισμό 2 του SOLAS, ο Κώδικας ISM έγινε επιβεβλημένος για τα κράτη που έβαλαν την υπογραφή τους σε αυτό το συνέδριο. Ο Κώδικας ISM μπήκε σε ισχύ σε δύο φάσεις (κανονισμός 2, κεφάλαιο IX SOLAS 1974 (τροποποιήσεις του 1994)): - Την 1η Ιουλίου 1998 αναφορικά με τα επιβατηγά πλοία συν των βυτιοφόρων με χημικά, επιβατηγών-ταχύπλων, πετρελαιοφόρων, ταχύπλων φορτίου μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων και μεταφορών αερίου. - Την 1η Ιουλίου 2002 όσον αφορά τα πλοία γενικού εμπορεύματος μικτής χωρητικότητας άνω των 500 κόρων. Σχετικά με τα Ro-Ro επιβατικά καράβια που κάνουν ταξίδια μεταξύ των λιμένων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ο Κώδικας ISM θα έπρεπε να είχε ισχύ έως την 1η Ιουλίου 1996. Όντως, σε επίπεδο ευρωπαϊκής ένωσης ενστερνίστηκαν κάποιοι όροι σχετικοί με την ασφάλεια του επιβάτη στα Ro-Ro επιβατικά καράβια.<sup>19</sup>



#### **2.2 Η μεταβολή στη κουλτούρα**

Ο Κώδικας ISM «παρέχει διεθνή πρότυπα για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για τη προστασία από την ρύπανση». Οι σκοποί του κώδικα είναι πολλαπλοί· να παρέχει ασφάλεια εν πλω, η πρόληψη του ανθρώπινου ατυχήματος ή απώλεια ανθρώπινης ζωής, και αποφυγή ζημίας στο περιβάλλον, ιδιαίτερα στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο Κώδικας ISM

---

<sup>19</sup> Duruigbo, E. Reforming the International Law and Policy on Marine\_Oil Pollution. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 65.

ερευνά το συντονισμό της ασφάλειας του πλοίου. Η επιχείρηση πρέπει να επιτύχει αυτές τις επιδιώξεις. Η επιχείρηση ορίζεται, από τον κανονισμό 2 (1) SI 1998/1561 και το άρθρο 1.1.2 του Κώδικα ISM, δηλώνει ότι: «ο ιδιοκτήτης του πλοίου ή οποιουδήποτε άλλου οργανισμού ή προσώπου που εκτελεί χρέη διαχειριστή, ή του γυμνού πλοίου ο ναυλωτής (bare boat), ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και που στην ανάληψη τέτοιας ευθύνης, έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα τα καθήκοντα και την ευθύνη που επιβάλλονται από τον κώδικα». Όντως, η επιχείρηση πρέπει να ικανοποιήσει τις ανάγκες που διατυπώνονται στον Κώδικα και να θέσει σε ισχύ ένα σύστημα ασφαλούς διοίκησης. Η επιχείρηση εκτίθεται σε εγκληματικές ποινές, εάν δεν υπακούσει στις αξιώσεις του Κώδικα. Μια αλλαγή στο πώς γίνεται κατανοητός ο ορισμός της ασφάλειας, παρουσιάζεται με την ενσωμάτωση του Κώδικα ISM. Ο IMO ορίζει την αλλαγή ως: «Η αποτελεσματική εφαρμογή του Κώδικα ISM πρέπει, να οδηγήσει σε μια απομάκρυνση από την άποψη μιας 'ασυλλόγιστης-άλογης' συμμόρφωσης με τους εξωτερικούς κανόνες προς μια άποψη 'λογικής' αυτορρύθμισης της ασφάλειας - ανάπτυξη της άποψης 'παιδείας σε θέματα ασφάλειας'. Η παιδεία σε θέματα ασφάλειας περιλαμβάνει την πορεία προς την ιδέα της ατομικής αυτορρύθμισης - από την μια άκρη έως την άλλη - αισθανόμενος υπεύθυνος για τις ενέργειες που λαμβάνονται, για να βελτιώσουν την ασφάλεια και την απόδοση».<sup>20</sup>

Ο Κώδικας ISM προσδιορίζει τους διοικητικούς σκοπούς ασφάλειας. Συνιστά ένα φάσμα, έναν οδηγό. Πρόκειται για ένα πλάνο, το οποίο δίνει τις συντεταγμένες και ισχύει για όλα τα πλοία· αυτός προσδιορίζει τις γενικές αρχές και τις επιδιώξεις, οι οποίες πρέπει να πραγματοποιηθούν. Πρέπει να επισημανθεί, ότι ο ISM Κώδικας δε φτιάχνει νέους όρους, αλλά αξιώνει την υπόσταση ενός δομημένου συστήματος ασφαλούς διοίκησης (SMS- Safety Management System) και τη συμμόρφωσή του με τους κανόνες και τους όρους που προϋπάρχουν. Το κράτος πρέπει, να διασφαλίσει, ότι η επιχείρηση τηρεί τους ανάλογους και υποχρεωτικούς όρους και κανονισμούς. Έκαστη ναυτιλιακή επιχείρηση είναι μια διαφορετική επιχείρηση. Επομένως, οι πλοιοκτήτες πρέπει να αναπτύξουν τέτοιου είδους συστήματα, για να πραγματοποιήσουν τις επιδιώξεις τους. Ο Anderson τονίζει σε άρθρο του, πως κάθε εταιρεία θα πρέπει να διευρύνει το δικό της μοναδικό σύστημα ασφαλούς διοίκησης (SMS), το οποίο πρέπει να είναι συγκεκριμένο για την επιχείρηση και συγκεκριμένο για το κάθε πλοίο ξεχωριστά. Κάθε εταιρεία θα αποδίδει τον Κώδικα ISM με τον τρόπο που της ταιριάζει. Είναι μια υποκειμενική ερμηνεία του κώδικα. Για να πραγματοποιηθούν οι σκοποί του Κώδικα, η επιχείρηση πρέπει να σχηματίσει ένα SMS για την ίδια και για κάθε πλοίο που της ανήκει. Ο IMO θέσπισε τον

---

<sup>20</sup> English Update. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 486.



ορισμό της παιδείας σε ζητήματα ασφάλειας στις θαλάσσιες βιομηχανίες, ασπάζοντας τον Κώδικα ISM. Περικλείει μια αλλαγή στην κουλτούρα, που έχει ως βασικό στόχο τη διοίκηση ενός καραβιού με ασφάλεια, έτσι ώστε να αποτραπούν όλοι οι ενδεχόμενοι κίνδυνοι, τυχόν περιβαλλοντική ζημία και φυσικά να μειωθεί στο ελάχιστο η απώλεια ανθρώπινης ζωής. Αυτός ο τρόπος δεν βασίζεται στον ορισμό της επίπληξης. Πραγματικά ο κώδικας δεν περικλείει καταπιεστικά μέτρα.<sup>21</sup>

Ο πλοιοκτήτης οφείλει να αντιληφθεί, ότι μια αλλαγή της κουλτούρας επήλθε δια του Κώδικα ISM. Ο Anderson είχε αναλάβει μια μελέτη, για να εκτιμήσει την ισχύ του ISM. Σε μια προσωρινή εκτίμησή του, εκθέτει την ανάλυση των στοιχείων και των παρατηρήσεων που έλαβε από ναυτικούς και διαχειριστές πλοίων. Παρουσιάζονται δύο διαφορετικές πλευρές σε αυτή τη μελέτη. Ο Οργανισμός Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης διεθνώς να έχει μια αρνητική γνώμη για τον Κώδικα ISM, πως δεν τον χρειάζονται δεδομένου, ότι εκτιμούν πως κουμαντάρουν το καράβι τους χωρίς κίνδυνο. Σύμφωνα με την άποψή τους, ο Κώδικας έχει εισαγάγει ένα καίριο τμήμα γραφειοκρατίας και διοίκησης. Είναι «μια γραπτή άσκηση δίχως κάποιο προφανές κέρδος». Από την άλλη μεριά, οι ναυτικοί και οι διαχειριστές πλοίων από διαφορετικές υπηκοότητες έχουν πράγματι μια θετική γνώμη για τον ISM, θεωρούν, ότι είναι ένα χρήσιμο εργαλείο, για να εφαρμοσθεί η ασφάλεια στο καράβι και ακόμα πως προσφέρει μια διαρθρωμένη διοίκηση. Οι ποικίλες απόψεις φανερώνουν, ότι οι πολιτισμοί και οι παραδόσεις βοηθούν σημαντικά στην εδραίωση της αποδοτικότητας του Κώδικα. Ο Anderson πιστοποιεί ότι «εδώ ερευνάμε ένα καίριο πολιτιστικό ζήτημα». Άρα, στην πράξη, η αλλαγή της κουλτούρας δεν έχει γίνει αντιληπτή από όλους τους ναυτικούς. Είναι γενικά πιο δύσκολο, να μεταβληθεί ο τρόπος αντίληψης και οι διοικητικοί τρόποι σε βιομηχανίες που ήδη υπάρχουν, όπως οι θαλάσσιες βιομηχανίες, από το να εισαχθεί από την αρχή η παιδεία σε ζητήματα ασφάλειας σε μια νέα βιομηχανία. Οι άνθρωποι έχουν τη συνήθεια να εγκλωβίζονται στην παράδοσή τους. Στην ουσία, ο Κώδικας ISM θεσπίζει τον ορισμό της παιδείας σε ζητήματα ασφάλειας. Περιλαμβάνει ορθές και ασφαλείς πρακτικές, που θα πρέπει να ακολουθηθούν σε ένα πλοίο, εισάγοντας ακόμα τη διαφάνεια εκ των έσω στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.<sup>22</sup>

Κατά τον Anderson, οι επιχειρήσεις πρέπει «να παρακινήσουν το προσωπικό τους και να επιμείνουν με την εφαρμογή και τη διατήρηση του SMS», ώστε να γίνει μεθοδική εργασία. Η ύπαρξη του αισθήματος της ασφάλειας και η σημαντικότητά του, πηγάζει από το διοικητικό

---

<sup>21</sup> Lloyd's Shipping Economist, untitled, London, June 1996, UK, pp16-17.

<sup>22</sup> Duruigbo, E. Reforming the International Law and Policy on Marine\_Oil Pollution. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 65.

συμβούλιο και τον πλοιοκτήτη. Η παιδεία σε ζητήματα ασφάλειας προσδιορίζεται από τις στάσεις, τις αξίες, τις πεποιθήσεις και τις πρακτικές εργασίας των ατόμων και των ομάδων σε συνάρτηση με το πώς καταλαβαίνουν το ρίσκο και πώς αντιλαμβάνονται την ύπαρξη ανάγκης λήψης προληπτικών μέτρων. Στο πλοίο, ο πλοίαρχος έχει έναν σπουδαίο ρόλο σε συνάφεια με τα ποικίλα ζητήματα της ασφαλούς διαχείρισης. Για να πραγματοποιηθεί ο στόχος, που είναι η ασφάλεια, όλο το επιτελείο, τόσο της θάλασσας όσο και της ξηράς, θα πρέπει να εκπαιδευθεί σωστά και να εξοικειωθεί με τους όρους και τις πρακτικές. Είναι πολύ σημαντικό, να καθιερωθεί μια ορθή επικοινωνία και όλοι οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να ξέρουν τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους.<sup>23</sup>

### **2.3 Ο πλοίαρχος και ο ρόλος του**

Ο πλοίαρχος κατέχει τη σημαντικότερη θέση πάνω στο πλοίο κυρίως δε ,όταν αυτό ταξιδεύει και βρίσκεται μίλια μακριά από τη στεριά. Οι ευθύνες του προσδιορίζονται από τον πλοιοκτήτη. Το άρθρο 5.1 του Κώδικα ISM επισημαίνει: «Η εταιρεία έχει την υποχρέωση να προσδιορίσει και να εδραιώσει την ευθύνη του πλοίαρχου σχετικά με: **1.** την ισχύ της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στην πολιτική της επιχείρησης **2.** την ενεργοποίηση του πληρώματος στην εφαρμογή της πολιτικής της επιχείρησης **3.** την έκδοση των ορθών εντολών και οδηγιών κατά τρόπο σαφή και απλό **4.** τον έλεγχο ότι οι συγκεκριμένες αξιώσεις εφαρμόζονται και **5.** την επανεξέταση του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης και την έκθεση για τυχόν ανεπάρκειά του σύμφωνα με τη διαχείριση στην παραθαλάσσια περιοχή».<sup>24</sup>

Ο πλοίαρχος είναι εκείνος, ο οποίος θα πρέπει να αντιληφθεί πρώτος την μεγάλη σημασία της παιδείας σε ζητήματα ασφάλειας. Έχει την υποχρέωση να παρακινήσει εν συνεχεία το πλήρωμα. Οφείλει να επιστήσει την προσοχή των ναυτικών στη σημασία των διαδικασιών ασφάλειας, του σεβασμού και του να πράττουν δίχως κίνδυνο. Πιο απλά, ο πλοίαρχος είναι ο κύριος σύνδεσμος, για να μεταλαμπαδεύσει την παιδεία σε ζητήματα ασφάλειας στους ναυτικούς. Ο καπετάνιος είναι υπεύθυνος για την έκδοση των διαταγών του караβιού. «Έχει την εξαιρετικά σπουδαία εξουσία και την ευθύνη να πάρει τις αποφάσεις σχετικά με την ασφάλεια και την πρόληψη ρύπανσης». Τονίζεται πως, «ο καπετάνιος είναι ένας νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας και ένας διαχειριστής στην πρώτη γραμμή» . Έχει το προνόμιο να δώσει σαφείς και απλές διαταγές και οδηγίες για τη σωστή διαχείριση και ναυσιπλοΐα. Ακόμα μια αρμοδιότητά

<sup>23</sup> Sunkin, M. Mong, D. Wight, R. (2002) Sourcebook on Environmental law. Cavendish Publishing Limited.

<sup>24</sup> Boyd, S.C. Burrows, A.S. Foxton, D. (1996) Scrutton on charterparties and Bills of lading. Sweet & Maxwell.

του είναι, να καθιστά σε καθημερινή βάση την εργασία αναφορικά με την εφαρμογή του SMS. Για να κάνει αυτή την υποχρέωση, η επιχείρηση θα πρέπει, να του παρέχει την κατάλληλη υποστήριξη υπό μορφή προσωπικού και οικονομικών πόρων. Ο καπετάνιος πρέπει να ακολουθήσει τις μεθόδους που προσδιορίζονται στους οδηγούς SMS και να μην αλλάξει τα όσα γράφονται μέσα σε αυτούς. Αναφερθείς σε έναν πεπειραμένο και ειδικευμένο ναυτικό, ο καπετάνιος πρέπει να πράξει λογικά και με επαγγελματισμό, ώστε να μπορεί να εξηγήσει τις πράξεις του μεταγενέστερα. Για να απαλλαγθεί μομφών, ο καπετάνιος θα πρέπει να τεκμηριώσει, ότι το SMS εφαρμόζεται σωστά, όπως ακριβώς αναγράφεται. Τα στοιχεία θα παρουσιαστούν στα διάφορα έντυπα, ως εκθέσεις εσωτερικών ελέγχων, εκθέσεις περιστατικών, μη-συμμορφώσεις και επικίνδυνα περιστατικά, αρχεία της κατάρτισης, τα οποία συνοδεύονται από έγγραφα εξοικείωσης, κ.ά. Κάποια περιστατικά δίνουν το έναυσμα, ώστε να καθιστούν μια απόφαση αντίθετη προς το σκοπό, ο οποίος είναι η ασφάλεια και η πρόληψη ρύπανσης. Αγγλικά δικαστήρια ολοκλήρωσαν τον ορισμό «της αγωνίας της στιγμής». Ο καπετάνιος έρχεται αντιμέτωπος ξαφνικά με έναν επερχόμενο κίνδυνο και δεν έχει χρόνο να αντισταθεί με μια εναλλακτική ενέργεια, για να σταματήσει τον κίνδυνο.<sup>25</sup>

#### ***2.4 Πλήρωμα κατάλληλα εξοικειωμένο και εκπαιδευμένο***

Η κατάρτιση και η εξοικείωση είναι δύο καίρια στοιχεία στο λανσάρισμα της συνειδητοποίησης της ασφάλειας. Η οργάνωση ομάδων κατάρτισης και εξοικείωσης συνιστά ένα επιπλέον φορτίο για την επιχείρηση από άποψη επιχορήγησης, χρόνου και επιτελείου. Κατά το άρθρο 1.2.3.1 του Κώδικα ISM, το SMS πρέπει να υπακούσει στις ανάγκες που διατυπώνονται στην STCW του 1978, όπως αυτό αλλάζει το 1995, το 1997 και το 1998. Η STCW ορίζει τα κατώτατα επίπεδα αναφορικά με την κατάρτιση, την πιστοποίηση και την επίβλεψη για τους ναυτικούς. Η STCW του 1995 προσέφερε ένα μεταβατικό διάστημα μέχρι την 1η Φεβρουαρίου 2002. Από αυτήν την ημερομηνία και έπειτα, οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να κατέχουν ένα έγκυρο πιστοποιητικό, το οποίο συμμορφώνεται με την STCW του 1995 και μια επισφράγιση που χορηγείται από το κράτος σημαίας. Ο IMO θα είναι εκείνος ο οργανισμός, ο οποίος θα εκτιμά, εάν τα κράτη υπακούουν στις αξιώσεις της STCW του 1995. Ο IMO όρισε μια «λευκή λίστα», πρόκειται για μία λίστα κρατών, τα οποία εφαρμόζουν ορθά την STCW του 1995. Σε βαθμίδα ευρωπαϊκής ένωσης, η ίδρυση μιας σύσκεψης στις 21 Δεκεμβρίου 1978 πραγματοποιήθηκε την επικύρωση της STCW. Επιπροσθέτως, η οδηγία 94/58 στις 22 Νοεμβρίου

---

<sup>25</sup> Lloyd's Shipping Economist, Time to standardize shiprepair contracts?, January 1998, London, UK, pp 14.

1994 για το κατώτερο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών ασπάστηκε και αναμορφώθηκε από την οδηγία της σύσκεψης.<sup>26</sup>

Το έτος 2001 υπήρξε μια αλλαγή στην οδηγία 2001/25/EC, αφορώντας το κατώτατο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Συγκεκριμένα, «Οι επιδιώξεις της ασφαλούς διοίκησης της επιχείρησης πρέπει, να είναι η συνεχής απόδειξη των ικανοτήτων για ασφαλή διοίκηση από το προσωπικό στην ξηρά και στα πλοία, συν της προετοιμασίας για έκτακτες ανάγκες ανάλογες με την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος». Οι ναυτικοί είναι υποχρεωμένοι να έχουν τα προσόντα που δηλώνονται στο άρθρο 6.2 του Κώδικα ISM. Όλο το επιτελείο που έχει σχέση με τον ISM, πρέπει να εκπαιδευτεί πλήρως. Το άρθρο 6.5 του Κώδικα ISM ορίζει: «Η επιχείρηση πρέπει, να θεσπίσει και να διατηρήσει τις μεθόδους για οποιαδήποτε κατάρτιση μπορεί να αξιωθεί υπέρ του συστήματος ασφαλούς διοίκησης». Η επιχείρηση λοιπόν, έχει την υποχρέωση, να προγραμματίσει την κατάλληλη κατάρτιση· κατά συνέπεια οι ναυτικοί θα είναι σε εγρήγορση και ετοιμότητα να αντιμετωπίσουν, τόσο τις καταστάσεις ρουτίνας, όσο τις καταστάσεις έκτακτης ανάγκης. Ο πλοιοκτήτης είναι το πρόσωπο, το οποίο θεσπίζει το επίπεδο της γνώσης και κατάρτισης του ναυτικού, τον οποίο προσλαμβάνει συνεπώς, η επιχείρηση δύναται να προσδιορίσει το είδος της κατάρτισης των ιδιαίτερων αναγκών των μελών του πληρώματος, ώστε να εκτελεστεί η εκάστοτε εργασία με ασφαλή, ικανό, αποδοτικό και δραστικό τρόπο. Το κεφάλαιο V της STCW του 1995 εισήγαγε κι άλλα γνωρίσματα για την κατάρτιση και τα προσόντα των ναυτικών στα επιβατηγά Ro-Ro πλοία. Πρέπει να εκπαιδεύονται σε ειδικές περιστάσεις, όπως στην ορθή διοίκηση πλήθους, το χειρισμό παροξυσμού, την ανθρώπινη διαγωγή, την εκκένωση σε έκτακτη ανάγκη.<sup>27</sup>

Σχετικά με την πρακτική, η διεύθυνση εκπαιδεύει τους μηχανικούς στο γραφείο. Έπειτα, με τη σειρά τους, οι μηχανικοί εκπαιδεύουν το πλήρωμα στο καράβι. Η εκπαίδευση, οι δεξιότητες και οι ασκήσεις μπορούν να γίνονται υπό μορφή κυκλικών ασκήσεων-γυμνασίων στην ξηρά, βασιζόμενοι σε ανάλογο βίντεο, χρήση των προσομοιωτών, βιβλιογραφία, δεξιοτήτων των ναυτικών σε έκτακτα περιστατικά και λοιπά. Οι ναυτικοί έχουν την υποχρέωση, να γνωρίζουν και να χειρίζονται ορθά τα όσα έμαθαν, επιχειρώντας να τα πραγματοποιούν κατά το διάστημα της εργασίας τους. Για ένα ασφαλές ταξίδι στη θάλασσα, θα χρειαστεί να μνηθούν σε ένα διαφορετικό, νέο τρόπο αντίληψης. Ο ναυτικός πρέπει να νιώσει, ότι υπάγεται σε μια ομάδα, η οποία έχει ως σκοπό, να πράττει χωρίς κίνδυνο. Δεν αρκεί απλώς η εκπαίδευση,

---

<sup>26</sup> Ademuni Odeke. Port State Control and UK Law. [1997] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol 28, 657, • Berlingeri, F. Basis of liability and exclusions of liability. [2002] LMCLQ 336. Bessemer Clark A.F. The US Oil Pollution Act of 1990. [1991] LMCLQ 246.

<sup>27</sup> Lloyds Shipping Economist, "Chemical brothers in arms", April 2000.

υψίστης σημασίας είναι και η εξοικείωση των ναυτικών, η οποία χρειάζεται απαραίτητως, όταν υφίσταται ένα ατύχημα. Η εκπαίδευση και η εξοικείωση των ναυτικών πρέπει να αποδεικνύεται και να σημειώνεται από την ίδια την εταιρεία. Ως αποτέλεσμα, οι σχεδιασμένες και πραγματοποιημένες συναθροίσεις εκπαίδευσης και εξοικείωσης, οι οποίες έχουν ορθά εφαρμοστεί με βάση το SMS της εταιρείας, θα συνιστούν στοιχεία και γεγονότα στα χέρια της επιχείρησης. Φυσικά, η εξοικείωση του πληρώματος είναι εφικτή μόνο πάνω στο πλοίο. «Οι οδηγίες που βασικά δίδονται πριν από τη ναυσιπλοΐα πρέπει να προσδιοριστούν, να αποδειχτούν και να αντιλαμβάνονται τις οδηγίες, τα βιβλία, τις ειδοποιήσεις και όλες τις γραπτές πληροφορίες. Πρέπει να ξέρουν τους σκοπούς, τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες τους. Για να πραγματοποιηθεί αυτός ο σκοπός, η επιχείρηση πρέπει να ορίσει την πολιτική της για την ασφάλεια και το περιβάλλον, παρά ο τρόπος της διαχείρισής της και των πράξεών της να βασίζονται στο αν γίνει κάτι τότε θα αντιμετωπισθεί. Η καθιέρωση εν γένει πολιτικών έχουν ψυχολογικό αντίκτυπο στους ναυτικούς, επειδή ξέρουν ακριβώς και σαφώς τα βήματα που πρέπει να ακολουθήσουν και τον τρόπο με τον οποίο πρέπει να κάνουν τα καθήκοντά τους. Έχει μεγάλο ρόλο το λανσάρισμα παιδείας σε ζητήματα ασφάλειας. Δε φτάνει το να παρακολουθήσουν ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα. Ο ρόλος των διευθυντών και αρχιμηχανικών στην υλοποίηση των διαδικασιών ασφάλειας είναι πράγματι πολύ καίριος, επειδή έχει σκοπό, να αλλάξει τη συμπεριφορά των μελών του πληρώματος. Στόχος τους είναι, να ελαχιστοποιηθεί ο κίνδυνος ρύπανσης, θανάτου, ατυχημάτων και καταστροφής του περιβάλλοντος».<sup>28</sup>

## **2.5 Άρτια επικοινωνία εν πλω και ασφαλείς πρακτικές από τα μέλη της ναυτιλίας**

Βαρυσήμαντα προβλήματα επαφής δύνανται να υπάρξουν μεταξύ των ναυτικών, εξαιτίας των γλωσσικών προβλημάτων. Τα μέλη του πληρώματος είναι πολλές φορές πολυεθνικά. Οι ναυτικοί στο καράβι είναι διαφορετικών υπηκοοτήτων, θρησκειών, πολιτισμών και κατ' επέκταση γλωσσών. Είναι όμως σπουδαίο, να αντιλαμβάνονται ο ένας τον άλλον. Οι οδηγίες που λαμβάνουν οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι σε γλώσσα, την οποία να καταλαβαίνουν όλοι. Η γλώσσα που χρησιμοποιείται κατά κόρων είναι τα αγγλικά και για αυτόν τον λόγο απαιτείται από τον κάθε ναυτικό να γνωρίζει τα στοιχειώδη τουλάχιστον αγγλικά. Επειδή όμως δεν θα μπορούσε, να διακινδυνεύσει κανένας την πιθανότητα, να μην αντιλαμβάνεται κάποιος εν πλω την αγγλική γλώσσα, το βιβλιαράκι του Κώδικα ISM ερμηνεύεται στη γλώσσα του κάθε ναυτικού, στην περίπτωση που υπάρχει πολυεθνικό πλήρωμα, ώστε τα μέλη του πληρώματος να

---

<sup>28</sup> Panayides, P. (1998), A theoretical analysis of penalties and incentives for the implementation and enforcement of the Κώδικας ISM in the shipping industry, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 201-212

καταλαβαίνουν τις διαταγές, τις οδηγίες και τα στοιχεία που τους αφορούν. Κατά συνέπεια, τα βιβλιαράκια μπορούν να γραφούν στα γερμανικά, ρωσικά, γαλλικά και άλλες πολλές γλώσσες. Το άρθρο 6.7 του ISM δηλώνει: «Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει, ότι το προσωπικό του πλοίου μπορεί να επικοινωνήσει δραστικά στην εκτέλεση των καθηκόντων του σχετικών με το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης.» Όντως, μια άριστη επικοινωνία εντός πλοίου είναι ικανή, να εμποδίσει πολλά ατυχή συμβάντα. Αντίθετα, η ελλιπής επικοινωνία μεταξύ του καπετάνιου, των πιλότων, του επιτελείου και των ανώτερων αξιωματικών μπορεί να οδηγήσει στην ταραχή, η οποία μεγαλώνει το ρίσκο ατυχήματος και επιφέρει διαφορετικά αποτελέσματα από τα επιθυμητά.<sup>29</sup>

Μεγάλος αριθμός ατυχημάτων οφείλεται σε ανθρώπινο λάθος και πολλές φορές συνδέεται με διοικητικά ζητήματα. Πρωτίστως, ο σκοπός του ISM πρέπει να αφομοιωθεί στο νου των συσχετιζόμενων. Δε συνιστά αξίωση ούτε του ISM, ούτε των δικαστηρίων τα μηδενικά λάθη.<sup>30</sup> Επιδιώξή τους είναι απλά, να μειωθεί ο αριθμός λαθών, αναμένεται καλύτερη πρακτική και όχι τελειότητα. Η καλύτερη αξίωση είναι να ακολουθηθούν σωστές πρακτικές, άρα η προσπάθεια του πλοιοκτήτη να εφαρμόσει το SMS του και να εργαστεί ανάλογα. Οι ναυτικοί μαθαίνουν από τα λάθη, κατά συνέπεια αυτός είναι και ο καλύτερος τρόπος να αποφευχθούν παρόμοια λάθη στο μέλλον. Η ανθρώπινη διαχείριση είναι το κύριο στοιχείο, ώστε να εφαρμοσθούν οι σωστές και ασφαλείς πρακτικές. Όσον αφορά την επιρροή του ISM, βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα ο Donaldson τονίζει: «Βραχυπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα ως στόχο έχει να βρει και να αποσύρει τα κάτω του μετρίου πλοία, μαζί με τους κάτω του μετρίου ιδιοκτήτες και διευθυντές· μακροπρόθεσμα στόχος του είναι, να βρει νέους και βελτιωμένους τρόπους λειτουργίας, διοίκησης και κανονισμών των πλοίων, οι οποίοι θα παραγάγουν πιο προσιτά μέτρα ασφάλειας. Όμως, είναι ορατό ότι αυτό είναι κάτι πάρα πολύ μακρινό και μελλοντικό». Ο Κώδικας ISM σχεδιάστηκε, για να αναιρέσει το κάτω του μετρίου πλήρωμα και τις πενιχρές διοικητικές πρακτικές. Αυτός είναι και ο λόγος, που μια ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να επιστήσει την προσοχή της στην ικανότητα και εμπειρία των ναυτικών, όταν υλοποιεί μεθόδους ναυτολόγησής τους. Παράλληλα, ο στόχος των ορθών και ασφαλών πρακτικών μπορεί να κατορθωθεί μόνο, όταν οι πλοιοκτήτες και οι ναυτικοί νιώθουν την αναγκαιότητα του να πράττουν δίχως κίνδυνο κινήσεων. Για να έχει απόδοση, η ναυτολόγηση

---

<sup>29</sup> Haralambides, H.E., (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides, H. E., (ed.), Quality shipping. Market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVII- XXXVIII.

<sup>30</sup> Ellis, EJ, International Law and oily waters: a critical analysis, (1995) Colorado Journal of International Environmental law and policy 31. In: Sunkin, M, Mong, D. Wight, R, (2002) Sourcebook on Environmental law Cavendish Publishing Limited.

πρέπει να ικανοποιεί τις αξιώσεις του άρθρου 6 του Κώδικα ISM. Μια ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει, να διασφαλίσει, ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε αυτήν, τα καταφέρνουν στα κατώτατα διεθνή και εθνικά επίπεδα αξιοσύνης. Συγκεκριμένα, το άρθρο 6.2 του Κώδικα καθορίζει: «Η εταιρεία πρέπει να διασφαλίσει ότι κάθε πλοίο είναι στελεχωμένο με σωστούς, πιστοποιημένους και ιατρικά αποδεκτούς ναυτικούς με βάση τις εθνικές και διεθνείς αξιώσεις». Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει την αρμοδιότητα, οι νεοπροσληφθέντες να είναι άρτια εκπαιδευμένοι, τα μέλη του πληρώματος να έχουν πείρα και ικανότητα, ιδίως δε οι ανώτεροι αξιωματικοί. Η φράση «ιατρικά αποδεκτούς» εννοεί, ότι ο κάθε ναυτικός δεν θα έχει προβλήματα με το αλκοόλ ή χρήση ναρκωτικών ουσιών, ή σημαντικό θέμα όρασης, κ.λπ. Από την άλλη μεριά, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος, να τηρεί τα ελάχιστα πρότυπα της εθνικής νομοθεσίας, τα οποία αφορούν το ωράριο εργασίας, τα υποδείγματα για ασφαλή στελέχωση και την κοινωνική ασφάλιση. Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει καθήκον, να διασφαλίσει, ότι ο καπετάνιος, οι ανώτεροι αξιωματικοί και οι άνθρωποι που απασχολούνται είναι ικανοί και σωστά πιστοποιημένοι, με βάση την STCW του 1978, όπως άλλαξε το 1995. Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO-International Labor Organization) προσδιορίζει τα πρότυπα εργασίας. Σε αυτό το σημείο να διευκρινιστεί, ότι οι εμπορικές πιέσεις, το στρες, η ανία, η κούραση, η υπερηφάνεια, ο εγωισμός μπορούν να είναι λόγοι της απροσεξίας ή της ασυλλογισιάς ακόμη και των σωστά εκπαιδευμένων ναυτικών. Η STCW σε συνεργασία με τη νομοθεσία του κράτους ορίζουν τον ελάχιστο αριθμό προσωπικού που απαιτείται. Σε συνάρτηση με το ζήτημα της κούρασης, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οφείλουν να σεβαστούν τα ελάχιστα διαστήματα ανάπαυσης και το μέγιστο αριθμό συνεχόμενων ωρών εργασίας, που ορίζονται από τις ποικίλες νομοθεσίες, όπως διατυπώνεται στη Διεθνή Συνθήκη Εργασίας αριθ. 14786 και στο κεφάλαιο VII της STCW του 1995. Από τη δεκαετία του 1970, διάστημα κάμψης των θαλάσσιων βιομηχανιών, οι πλοιοκτήτες είχαν σκοπό να ελαττώσουν τις δαπάνες τους, ναυτολογώντας ναυτικούς με χαμηλότερη αμοιβή. Αυτό το εργατικό δυναμικό όμως, ήταν άπειρο, δίχως οποιαδήποτε προσόντα και κακώς εκπαιδευμένο. Στα μέσα του 1980, τα ατυχήματα ανήλθαν στα 87 και η θέση του IMO ήταν, ότι στα τέλη του 1980 καταγράφηκαν σοβαρά ατυχήματα, που οφείλονται σε ανθρώπινα λάθη, και διοικητικές απροσεξίες. Συμπεραίνεται, πως η αλλαγή στη μέθοδο ναυτολόγησης αποτέλεσε πηγή αύξησης του αριθμού των ατυχημάτων. Η τακτική της διοίκησης του ανθρώπινου δυναμικού πρέπει να αλλάξει ριζικά. Ο τομέας του ανθρώπινου δυναμικού οφείλει, να αφιερώνει πολύ χρόνο στην αξιολόγηση των υποψηφίων, να υλοποιεί αναλυτική διαδικασία επιλογής και ναυτολόγησης των ναυτικών. Η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει την υποχρέωση, να ερευνά την αξιοσύνη και την πείρα κάθε ναυτικού. Να σημειώνονται οι σπουδές, το επίπεδο γνώσεων, τα πιστοποιητικά, τα βιώματα του ναυτικού, αλλά και το μέγεθος και ο

τύπος του πλοίου, το είδος φορτίου που φέρει εν πλω, κ.ά. Αυτός ο φάκελος των πληροφοριών είναι σπουδαίος και χρήσιμος σε μια επιχείρηση. Η πολιτική ναυτολόγησης είναι αναγκαίο να υλοποιείται ορθά. Αν οι πλοιοκτήτες καταλήξουν, να συνεργαστούν με τρίτο, να έρθουν δηλαδή, σε επαφή με ένα γραφείο στελέχωσης, η μέθοδος αυτή πρέπει να καταγραφεί. Η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να πληροφορήσει την επιχείρηση αυτή, για τις πολιτικές της ναυτολόγησης και επιλογής της. Επιπροσθέτως, η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να έχει τις διατυπώσεις σε ισχύ, αναφορικά με την επίβλεψη των δραστηριοτήτων και των κινήσεων του πράκτορα.<sup>31</sup>

Όσον αφορά τη διαφάνεια στις πλοιοκτήτριες επιχειρήσεις και τον ενστερνισμό του Κώδικα ISM, θα μπορούσε να ισχυρισθεί πως ο νέος κώδικας εισαγάγει «τη διαφάνεια» στη ναυτιλία, γεγονός που θα βελτιώσει τις καθημερινές διαδικασίες. Μέχρι πρόσφατα, αυτό παρέμενε αποκλειστικό προνόμιο του πλοιοκτήτη. Αυτό αλλάζει τώρα, δίνοντας πρόσβαση σε όλα τα ενδιαφέροντα πεδία. Ως συνέπεια, η διαφάνεια υπαινίσσεται πρόσβαση στα στοιχεία αναφορικά με τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Η αποδοτική επιβεβαίωση και η αποπεράτωση των ελέγχων, των λογιστικών επιθεωρήσεων και της καταγραφής των εκθέσεων βοηθούν στο να εισαχθεί η διαφάνεια μέσα στη ναυτιλιακή επιχείρηση.<sup>32</sup>

## **2.6 Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο**

Η σύνδεση μεταξύ της ναυτιλιακής επιχείρησης στην ξηρά και τους ανθρώπους εν πλω πραγματοποιείται με το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο (DPA- Designated Person Ashore). Κάθε θέση εργασίας έχει τα δικά της καθήκοντα, αρμοδιότητες και ευθύνες. Το άρθρο 4 του Κώδικα ISM<sup>33</sup> εξετάζει το ρόλο και τις αρμοδιότητες του DPA. Ο DPA αποτυπώνει ένα από τα κύρια στοιχεία αναφορικά με την ύπαρξη διαφάνειας μέσα στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Με τον DPA θεσπίζεται μια επαφή μεταξύ του γραφείου στην ξηρά και των ναυτικών εν πλω, κατά συνέπεια ο ρόλος του DPA είναι, να τονώνει την επικοινωνία και σκοπό έχει την υποβολή εκθέσεων μέσα στην πλοιοκτήτρια επιχείρηση. Η επιλογή του εξουσιοδοτημένου προσώπου είναι πρωταρχική και με αυτόν τον τρόπο εφαρμόζεται με επιτυχία ο Κώδικας ISM. Το πρόσωπο αυτό, μπορεί να είναι μέλος της ναυτιλιακής επιχείρησης ή ενός εξωτερικού γραφείου· η εναλλακτική λύση εξαρτάται από τις εργασίες και το συμφέρον του έκαστου πλοιοκτήτη. Ωστόσο, ένας DPA για να μπορέσει να έχει αυτή τη θέση, προϋποθέτει την άριστη γνώση για τον τρόπο λειτουργίας μιας

<sup>31</sup> Giziaki, E. and Giziakis, K. (2001) Analysing ship accidents due to fire towards safety, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece.

<sup>32</sup> Goldie. Environmental Catastrophes and Flags of Convenience - Does the Present law Pose Special Liability Issues? 3 Pace Y.B InfL.63 (1991). In: Duruigbo, E. Reforming the International law and Policy on Marine Oil Pollution- [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31,65,

<sup>33</sup> Legislation administered by the Maritime and Coastguard Agency, Statutory Instrument, 1998/1561.



ναυτιλιακής επιχείρησης και επαρκή εμπειρία. Συγκεκριμένα, όπως αναφέρεται στο Άρθρο 4 του Κώδικα: «Η ευθύνη και η αρχή του εξουσιοδοτημένου προσώπου ή προσώπων πρέπει να περιλαμβάνει τις πτυχές της ασφάλειας, της πρόληψης ρύπανσης, του ελέγχου της λειτουργίας κάθε πλοίου και να εξασφαλίζει επαρκείς πόρους και υποστήριξη με βάση την παράκτια περιοχή που εφαρμόζεται, όπως απαιτείται.» Στην πράξη ο ρόλος του DPA εξαρτάται από το μέγεθος της επιχείρησης.<sup>34</sup> Ο DPA για να μπορεί να ενεργεί, έχει άμεση πρόσβαση στο υψηλότερο επίπεδο της διαχείρισης. Οι αποφάσεις και οι δράσεις του συμβαδίζουν με το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης(SMS) και «παρατηρεί» την ύπαρξη ασφάλειας, καθώς και προστασίας του περιβάλλοντος σύμφωνα με την πολιτική Διαχείρισης Ρίσκου της εταιρείας. Το εξουσιοδοτημένο πρόσωπο δηλώνει τα γεγονότα στην ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι αυτονόητο, ότι έχει υποχρέωση να υποβάλει εκθέσεις προς την διοίκηση, που αφορούν ελλείψεις και περιστατικά μη-συμμόρφωσης με τα όσα αναγράφονται στον Κώδικα. Επιπροσθέτως, υποβάλει συστάσεις, οι οποίες θα μπορούσαν να βελτιώσουν το Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης. Θα ήταν παράλειψη να μην αναφερθεί, ο καθοριστικός ρόλος του στην συλλογή πληροφοριών των αλλαγών που λαμβάνουν χώρα στους νόμους που αφορούν την ναυτιλία, σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Με την παρουσία του DPA και τη δραστική συμβολή του, το ρίσκο που εμπεριέχεται στη λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι τόσο χαμηλό, όσο είναι λογικά εφικτό (ALARP-As low as reasonable practicable).<sup>35</sup>

---

<sup>34</sup> Wallace, M. W. "Safer ships, cleaner seas": The report of the Donaldson Inquiry.\_mto the prevention of pollution from merchant shipping, [1995] LMCLQ404.

<sup>35</sup> Kuo, C. (1998), 'Managing ship safety' LLP, σελ. 22-23 • Lloyd's Shipping Economist, Flouting safety rules can a competitive edge, March 1996, σελ. 16-18.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

### ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

#### 3.1 Εισαγωγικά

Πρόκειται για τη σπουδαιότερη συνθήκη που αφορά την ασφάλεια των εμπορικών καραβιών. Κύριο αντικείμενο της Σύμβασης είναι, ο προσδιορισμός των ελάχιστων προτύπων ασφάλειας για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων. Αναγκάζει τις συμβαλλόμενες χώρες, να δημιουργήσουν υπηρεσίες μελέτης και διάσωσης και τους καπετάνιους να προσφέρουν βοήθεια σε όσους ρισκάρουν στη θάλασσα.<sup>36</sup>

Στόχος των τροποποιήσεων της Σύμβασης SOLAS είναι, η λύση των ζητημάτων που αντιμετωπίζουν τα πλοία κατά την επιτέλεση των ανθρωπιστικών καθηκόντων τους. Συμπληρώνουν το καθήκον του καπετάνιου του, να προσφέρει βοήθεια με το ανάλογο καθήκον των χωρών, να συμπράττουν στις περιπτώσεις διάσωσης. Με την υποστήριξη του καθήκοντος των καπετάνιων οι τροποποιήσεις προσφέρουν δραστηκότερα μέτρα ασφαλείας για όσους κινδυνεύουν στη θάλασσα.<sup>37</sup>

[όπως κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980: «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνον Διεθνούς Συμβάσεως περί Ασφαλείας της Ανθρώπινης Ζωής εν Θαλάσση 1974 και άλλων τινών διατάξεων» (ΦΕΚ 95, τ. Α΄) και έγιναν αλλαγές με το Π.Δ. 199/2005 «κύρωση των τροποποιήσεων της διεθνούς σύμβασης περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα ( SOLAS' 74 ), όπως αυτές ενστερνίστηκαν την 5η Δεκεμβρίου 2000 με το διάταγμα MSC 99 (73) της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)» (ΦΕΚ 239, τ. Α΄) και με το Π.Δ. 137/2007 «κύρωση των τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στην θάλασσα ( SOLAS'74 ) όπως αυτές ενστερνίστηκαν την 20.5.2004 με τα διατάγματα MSC 152 (78)/20.5.2004 και MSC 153 (78)/20.5.2004 όπως και κύρωση του Πρωτοκόλλου του 1988 το οποίο δηλώνεται στη Διεθνή Σύμβαση ΠΑΑΖΕΘ – SOLAS 1974 όπως αυτές ενστερνίστηκαν την 20.5.2004 με το διάταγμα MSC 154 (78)/20.5.2004, της

---

<sup>36</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)]. International Maritime Organization (IMO).

<sup>37</sup> Ως άνω.

Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO)», (ΦΕΚ 174, τ. Α΄)].<sup>38</sup>

Αυτή η διεθνής σύμβαση είναι η πιο σπουδαία συνθήκη για την προστασία της ασφάλειας των εμπορικών καραβιών. Διαχωρίζει όλα τα σκάφη σε δύο ομάδες: εκείνα που υπάγονται στη SOLAS και εκείνα που δεν υπάγονται σε αυτή. Τα σκάφη της SOLAS έχουν την υποχρέωση να υπακούν στις προδιαγραφές διακίνησης δορυφορικών συσκευών και ασυρμάτου. Σκάφη της SOLAS είναι όλα τα φορτηγά καράβια με ολική χωρητικότητα 300 τόνους( grt) και άνω και όλα τα επιβατηγά καράβια με λίγες εξαιρέσεις. Όσα πλοία δεν υπάγονται στη Συνθήκη SOLAS, δεν είναι απαραίτητο να συμμορφώνονται με τα πρότυπα διακίνησης δορυφορικών συσκευών και ασυρμάτου, όμως τις χρησιμοποιούν πολύ συχνά διότι με αυτόν τον τρόπο αυξάνεται η ασφάλεια εν πλω. Μερικές χώρες, μάλιστα, έχουν βάλει τις προδιαγραφές διακίνησης ασυρμάτων *GMDSS* (Global Maritime Distress and Safety System-Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Κινδύνου και Ασφάλειας) στο εγχώριο δίκαιο, που ισχύει για τα σκάφη που δεν υπάγονται στη SOLAS, αλλά φέρουν τη σημαία τους.<sup>39</sup>

### **3.2 Σύμβαση SOLAS**

Ο Ι.Μ.Ο. όπως διαπιστώθηκε, ενδιαφέρεται ιδιαίτερος για την ασφάλεια στη θάλασσα και την αποφυγή θαλάσσιας ρύπανσης. Απ' όλες τις διεθνείς συμβάσεις που κάνουν αναφορά στην ασφάλεια, η πιο σπουδαία είναι η SOLAS, η οποία διατυπώνει αξιώσεις που έχουν σχέση με *έξι κύριες κατηγορίες της ασφάλειας ενός πλοίου*:

- Σωστικά μέσα
- Ασφαλής Διαχείριση(Safety Management)
- Πυροπροστασία
- Ναυσιπλοΐα
- Τηλεπικοινωνίες
- Σχεδίαση

---

<sup>38</sup> "SOLAS 1974: Brief History – List of amendments to date and where to find them". International Maritime Organization

<sup>39</sup> "SOLAS 1974: Brief History – List of amendments to date and where to find them". International Maritime Organization

Ας σημειωθεί, πως αυτό το διάστημα είναι σε ισχύ η Σύμβαση SOLAS 1974. Μία μικρή σύνοψη των περιεχομένων της Σύμβασης θα μπορούσε να επισημανθεί ακολούθως:<sup>40</sup>

**Κεφάλαιο I:** Δίνει τη μορφή των πιστοποιητικών που χορηγούνται, εφόσον τηρούνται όλες οι προϋποθέσεις της Σύμβασης και προσδιορίζει τα ελάχιστα διαστήματα επιθεωρήσεων. Επιπροσθέτως, το Κεφάλαιο I παρέχει τη δυνατότητα στις Λιμενικές Αρχές (Port State) να διενεργήσουν έλεγχο (Port State Control) αναφορικά με την κατοχή των απαραίτητων θεωρημένων πιστοποιητικών ( κατά SOLAS) των πλοίων στο ανάλογο λιμάνι. Στην περίπτωση που τα πιστοποιητικά δεν υφίστανται ή είναι ληγμένα, οι αρχές έχουν τη δικαιοδοσία να σταματήσουν το καράβι.

**Κεφάλαιο II-1:** Διατυπώνει τις ελάχιστες αξιώσεις για τη στεγανή υποδιαίρεση, έχοντας σαν πρότυπο μια ενδεχόμενη σύγκρουση. Ακόμα θέτει αξιώσεις για τις ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις και τα καθεστώτα επιθεώρησης ενός καραβιού. Μέσω αυτών των αξιώσεων διασφαλίζεται, ότι οι ζωτικές λειτουργίες ενός πλοίου, οι οποίες έχουν σχέση με την ασφάλεια των επιβατών, του πληρώματος, αλλά και του ίδιου του πλοίου δε θα σταματούν σε περιστάσεις ανάγκης.

**Κεφάλαιο II-2:** Περιλαμβάνει αναλυτική περιγραφή του εξοπλισμού πυροπροστασίας διαφόρων τύπων πλοίων, που βασίζεται στις ακόλουθες αρχές:

- Εκτέλεση θερμικών και κατασκευαστικών αρχών
- Διαχωρισμός των χώρων κατοικίας σε ζώνες
- Λιγοστή χρήση εύφλεκτων υλικών
- Πυρανίχνευση στις ζώνες πυρκαγιάς
- Εργαλεία πυροπροστασίας και πυρόσβεσης στις ζώνες
- Προστασία των περασμάτων διαφυγής
- Διάθεση διατάξεων πυροπροστασίας
- Μείωση της ενδεχόμενης ανάφλεξης των ατμών του φορτίου (Cargo Vapor Ignition)

---

<sup>40</sup> SOLAS V Regulations". Royal Yachting Association (RYA). 15 November 2012.

**Κεφάλαιο III:** Ζητά αξιώσεις για την ποσότητα και τη θέση των σωστικών μέσων κάθε τύπου караβιού όπως και για τα χαρακτηριστικά (π.χ. χωρητικότητα, αντοχή) και την κατασκευή των μέσων.

**Κεφάλαιο IV:** Ζητά αξιώσεις για τον ραδιοτηλεφωνικό εξοπλισμό και τα καθήκοντα του πληρώματος για ζητήματα σε σχέση με τον χειρισμό του.

**Κεφάλαιο V:** Διαχειρίζεται ζητήματα ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Προσδιορίζει πράξεις και διαδικασίες, οι οποίες πρέπει να τηρούνται υπό ειδικές περιστάσεις και θέτει μια λίστα εξοπλισμού ναυσιπλοΐας, σύμφωνα με την οποία πρέπει, να είναι εφοδιασμένα όλα τα καράβια σύμφωνα με τους πλόες τους.

**Κεφάλαιο VI:** Ζητά αξιώσεις για τα σύνεργα στοιβασίας, κατά τη φόρτωση σιτηρών. Δίνονται και κριτήρια ευστάθειας ξεχωριστά για κάθε φόρτωση, για να βοηθηθούν οι εκτιμήσεις των ροπών του φορτίου.

**Κεφάλαιο VII:** Εισαγάγει τον περιορισμό, οι χώρες που έχουν συντάξει την Σύμβαση, να δεχτούν τις θεσπισμένες διαδικασίες για το συντονισμό επικίνδυνων φορτίων. Για αυτό το λόγο, το κεφάλαιο αυτό παραπέμπει στον International Maritime Dangerous Goods Code (IMDG).

**Κεφάλαιο VIII:** Δίνει στοιχεία για τους κινδύνους που εγκυμονούν τα πυροκίνητα πλοία και παρακινεί τον International Atomic Energy Association για την επιθεώρησή τους στα λιμάνια.

**Κεφάλαιο IX:** Ζητά κάθε πλοίο, όπως και η επιχείρηση που το διαχειρίζεται να καλύπτουν τις αξιώσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης -International Safety Management Code (ISM).

**Κεφάλαιο X:** Ζητά κάθε σκάφος (craft) με ολική χωρητικότητα πάνω από 500 κόρους, ναυπηγημένο μετά την 1 Ιανουαρίου 1996 να καλύπτει τις αξιώσεις του Κώδικα των Ταχύπλοων Σκαφών (High Speed Craft Code-HSC).

**Κεφάλαιο XI:** Περικλείει αξιώσεις για ελέγχους σε Bulk Carriers και Oil Tankers, όπως και την αξίωση για διατήρηση αρχείου ελέγχων και συνοδευτικών εγγράφων (όπως ιστορικό επισκευών) πάνω στο καράβι.

**Κεφάλαιο XII:** Περιλαμβάνει κατασκευαστικές αξιώσεις για νεόκτιστα φορτηγά πλοία (bulk carriers) πάνω από 150 μέτρα σε μήκος, ναυπηγημένα μετά την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 1999, με πυκνότητα φορτίου 1,000kg/m<sup>3</sup>. Ακόμα ορισμένες κατασκευαστικές απαιτήσεις για υπάρχουσα φορτηγά με πυκνότητα φορτίου 1,780 kg/m<sup>3</sup> και άνω.

### 3.3 Αλλαγές και πρωτόκολλα της Σύμβασης

Το ύφος της Σύμβασης SOLAS 1974 έχει τροποποιηθεί 10 φορές με ανάλογα πρωτόκολλα και τροποποιήσεις. Ακολουθεί συνοπτική αναφορά στις κυριότερες αλλαγές:<sup>41</sup>

- Το *Πρωτόκολλο 1978* ελάττωνε τα διαστήματα που παρεμβάλλονταν ανάμεσα στους ελέγχους και έκανε τις αξιώσεις του Port State Control πιο αυστηρές. Επιπροσθέτως εξέφρασε τις παρακάτω απαιτήσεις:

i. Κάθε καινούριο δεξαμενόπλοιο και ορισμένη κατηγορία από τα υπάρχοντα να είναι εξοπλισμένα με Σύστημα Αδρανούς Αερίου- Inert Gas System (I.G.S.) ,για την αποτροπή εκρηκτικών μειγμάτων αερίου

ii. εφοδιασμός με δύο συστήματα radar και

iii. δύο συστήματα ελέγχου πηδαλίου εξ αποστάσεως (Steering Gear Remote Control).

- Η *Τροποποίηση 1981* αξιώνει τα συστήματα ελέγχου πηδαλίου να είναι εξ' ολοκλήρου διαχωρισμένα. Ακόμα εισάγει αξιώσεις:

i. για την προραία (το προς την πλώρη τμήμα του πλοίου) φράκτη πρόσκρουσης (Collision Bulkhead) των φορτηγών караβιών,

ii. τον εφοδιασμό με συστήματα πυρόσβεσης με halon,

iii. την ύπαρξη ειδικών οργάνων ναυσιπλοΐας στη γέφυρα

- Η *Τροποποίηση 1983* απαιτεί αξιώσεις για τον διαχωρισμό των χώρων ενδιαίτησης από τους χώρους μηχανοστασίου όπως και από άλλους χώρους υψηλού ρίσκου. Προξενεί καιρικές αλλαγές στις αξιώσεις σχεδιασμού, ιδιοτήτων και θέσης των σωστικών μέσων και βελτιώσεις για την ανίχνευση ναυαγών (EPIRBS). Στην τροποποίηση γίνεται ακόμα μνεία σε δύο νέους κώδικες (Gas Carrier & Bulk Chemical Carrier Codes ).

---

<sup>41</sup> International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)]". International Maritime Organization (IMO).

- Η *Τροποποίηση Απριλίου 1988* θέτει αξιώσεις σε σχέση με τη στεγανότητα των επιβατηγών караβιών και των RO-RO. Η τροποποίηση έγινε με αφορμή το ναυάγιο του πλοίου “Herald of Free Enterprise”. Η τροποποίηση του Οκτωβρίου 1988 μεγαλώνει τις αξιώσεις για την ισορροπία έπειτα από βλάβη (Damage Stability) όπως και των εγχειριδίων ευστάθειας που αποκτά ο καπετάνιος. Ακόμα θέτει τους περιοδικούς ελέγχους σε περιόδους των 5 ετών.
- Το *Πρωτόκολλο 1988* ταυτίζει τα διαστήματα μεταξύ των ελέγχων που καλύπτουν ζητήματα SOLAS, MARPOL και Γραμμής Φόρτωσης. Η τροποποίηση του 1988 (GMDSS) καλύπτει το υπάρχον κεφάλαιο IV και εισαγάγει μία κατάσταση ομαλής εισαγωγής του GMDSS ανάμεσα στο 1993 και την 1η Φεβρουαρίου 1999.
- Η *Τροποποίηση 1989* ελαττώνει τον αριθμό των ανοιγμάτων σε μια στεγανή φρακτή και έχει σαν αξίωση όλα τα καινούρια επιβατηγά καράβια να εφοδιαστούν με μηχανοκίνητες συρταρωτές πόρτες ( Power Operating Sliding Doors). Βελτιώνει, επίσης, κανονισμούς ασφαλείας όσον αφορά ιδίως με την πυρόσβεση, πυρανίχνευση και τον διαχωρισμό των θέσεων που περιέχουν καύσιμα.
- Η *Τροποποίηση 1991* διευρύνει το Κεφάλαιο VI (Carriage of Grain in Bulk) σε φόρτωση και στοιβάση και άλλων φορτίων ( όπως ξυλεία).
- Οι *Τροποποιήσεις Απριλίου και Δεκεμβρίου 1992* συνιστούν ένα είδος ορόσημου για τον I.M.O., μιας και αξιώνουν καίριες βελτιώσεις σε όλα τα επιβατηγά και επιβατηγά /οχηματαγωγά καράβια. Τα πλοία που ήδη υπάρχουν, θα πρέπει να καλύψουν αυτές τις αξιώσεις σε στάδια μεταξύ 1994 και 2010. Άξιο αναφοράς μεταξύ των νέων αξιώσεων είναι, η τοποθέτηση συστήματος Sprinkler(αυτόματο σύστημα πυρόσβεσης) και πυρανίχνευσης σε όλα τα μέρη ενδιαίτησης και υπηρεσιών, κλιμακοστάσια – διαδρόμους, ο εφοδιασμός κι άλλων εξαρτημάτων πυροσβεστών και η κατασκευή ενός μόνιμου συστήματος πυρόσβεσης, όπως δηλώνεται στον Κανονισμό II-2/7 σε χώρους μηχανοστασίου Κατηγορίας Α.
- Η *Τροποποίηση 1994* προσθέτει στην Σύμβαση SOLAS 1974 τρία νέα κεφάλαια, τα IX , X και XI που έχουν ήδη αναφερθεί όπως και τρεις καινούριους κανονισμούς στο Κεφάλαιο V.
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 1995* αλλάζει τον κανονισμό 8 του κεφαλαίου V και το σύστημα ship routing (δρομολόγηση) των караβιών γίνεται υποχρεωτικό.
- Η *Τροποποίηση του Νοεμβρίου 1995* δημιούργησε σειρά αλλαγών για την SOLAS, όπως εκφράστηκαν από ειδικούς μελετητές για να προαχθεί η ασφάλεια των επιβατικών και



roll-on/roll –off караβιών. Η δράση άρχισε το Δεκέμβριο του 1994 έπειτα το ατύχημα του επιβατικού ESTONIA.

- Η *Τροποποίηση του Ιουνίου 1996* επανασχεδιάζει το κεφάλαιο III και προσθέτει σε αυτό, στο κεφάλαιο II-1 ένα νέο τμήμα A-1. Επιτυγχάνεται, επίσης, αποκατάσταση του κανονισμού 7 στο κεφάλαιο VI, αλλαγές στο κεφάλαιο XI και στους κώδικες IBC και BCH.
- Η *Τροποποίηση του Ιουνίου 1997* δημιουργεί τον νέο κανονισμό 8.2 και στο κεφάλαιο V ανάλογο με τα VTS (Vessel Traffic System) και τον 8.3 στο κεφάλαιο II-1. Η αλλαγή του Νοεμβρίου 1997 ενστερνίστηκε ένα πρωτόκολλο για την ένταξη ενός νέου κεφαλαίου XII με επιπλέον μέτρα για τη σιγουριά των Bulk Carriers.
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 1998* έφερε τις ακόλουθες αλλαγές : τροποποίηση στον κανονισμό 14 του κεφαλαίου II-1. Ακόμα η παράγραφος 3 αλλάχθηκε, για να εξουσιοδοτηθεί οπτικός έλεγχος στις περιστάσεις που η διενέργεια τεστ είναι ανέφικτη. Τροποποίηση στο κεφάλαιο VI κανονισμό 5-1 και δημιουργία κανονισμού 18. Τροποποίηση στο κεφάλαιο VI, παράγραφος 6 κανονισμός.
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 1999* αλλάζει το κεφάλαιο VII, όπου εισάγει μέτρα για την ασφαλή διακίνηση πλουτωνίου, ραδιενεργών αποβλήτων κ.ά. ( INF Code).
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 2000* αλλάζει τους κανονισμούς 28.2 και 28.1 του κεφαλαίου III.
- Η *Τροποποίηση του Δεκεμβρίου 2000* έφερε τις ακόλουθες αλλαγές:
  1. Ανανέωση του κεφαλαίου V κάνει αναγκαστική την τοποθέτηση μαύρου κουτιού σε ορισμένους τύπους καραβιού.
  2. Τροποποίηση στο κεφάλαιο X.
  3. Ανανέωση κεφαλαίου II-2 όπου περικλείει 7 τμήματα με τους όρους τους και εισαγωγή του διεθνούς κώδικα για συστήματα πυρασφάλειας (FSS Code)
  4. Έκδοση νέου κανονισμού 3-5 για το κεφάλαιο II-1, ο οποίος δεν επιτρέπει την χρήση άσβεστου στα καράβια.
  5. Τροποποίηση στο πρωτόκολλο 1998 και έπονται αλλαγές στο κεφάλαιο V.
  6. Τροποποίηση στον FTP Code με την δημιουργία των τμημάτων 10,11 στο annex 1.
  7. Τροποποίηση στον IBC Code και BCH Code
  8. Τροποποίηση στον ISM Code όπου περικλείει τον επαναπροσδιορισμό του κεφαλαίου 13, με την δημιουργία καινούριων κεφαλαίων 14,15,16.
  9. Η *Τροποποίηση Ιουνίου 2001* προωθεί την ευθυγράμμιση του κεφαλαίου VII και της τροποποίησης 30 του IMDG Code.

- Η Τροποποίηση του Μαΐου 2002 με τροποποίηση του κεφαλαίου VII κάνει τον IMDG Code αναγκαίο. Η Τροποποίηση του Δεκεμβρίου 2002, σε συνέδριο, δημιούργησε τις ακόλουθες αλλαγές:
  1. Λαμβάνει μέτρα για την βελτίωση της ναυτιλιακής ασφάλειας.
  2. Αλλαγές στο κεφάλαιο V
  3. Το κεφάλαιο XI που ήδη υπάρχει επαναριθμήθηκε ως κεφάλαιο XI-1.
  4. Ο Κανονισμός XI-1/3 τροποποιήθηκε
  5. Εισαγωγή κανονισμού XI-1/5
  6. Νέο κεφάλαιο XI-2 προστέθηκε έπειτα από την επαναρίθμηση του κεφαλαίου XI-1, το οποίο αφορά την ασφάλεια της θάλασσας.
  7. Ο κανονισμός XI-2/4 διατήρηση του ISPS Code, όπου το μέρος Α έγινε αναγκαίο.
  8. Ο κανονισμός XI-2/4 οριοθετεί το ρόλο του πλοίαρχου.
  9. Ο κανονισμός XI-2/5 επιβάλλει τα πλοία να είναι εφοδιασμένα με συναγερμό ασφαλείας (ship security alert system).
  10. Ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει αξιώσεις για προσάραξη.
- Η *Τροποποίηση του Δεκεμβρίου 2002* δημιούργησε τις ακόλουθες αλλαγές :
  1. Τροποποίηση του κεφαλαίου XII με την εισαγωγή του κανονισμού XII/12, XII/13. Τροποποίηση του κεφαλαίου II-1 στο μέρος B με την εισαγωγή του κανονισμού II-1/3-6 και στο μέρος C με την εισαγωγή παραγράφου στον κανονισμό 31.
  2. Τροποποίηση του IMDG code στο κεφάλαιο II-2.
  3. Τροποποίηση του κανονισμού 26 στο κεφάλαιο III.
- Η *Τροποποίηση του Ιουνίου 2003* επέφερε αλλαγές στο κεφάλαιο V – Ασφάλεια της Ναυσιπλοΐας.
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 2004* δημιούργησε τις ακόλουθες αλλαγές :
  1. Κεφάλαιο V (Safety of Navigation – Ζητήματα Ασφάλειας Ναυσιπλοΐας)
  2. Κεφάλαιο III ( Lifesaving appliances & arrangements – συστήματα διάσωσης)
- Η *Τροποποίηση του Δεκεμβρίου 2004* έχει να κάνει με τα Bulk carriers σε ζητήματα ασφάλειας, ναυαγισστικών μέσων (free fall lifeboats) όπως και σύστημα καταγραφής δεδομένων ταξιδιών S-VDR (shipborne simplified voyage date recorder ).
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 2005* επέφερε αλλαγές στο κεφάλαιο II -1 της SOLAS, συντόνισε τις διατάξεις και τις υποδιαιρέσεις τους σε ζητήματα ρύθμισης ζημιών στα επιβατηγά και φορτηγά καράβια.
- Η *Τροποποίηση του Μαΐου 2006* δημιούργησε τις ακόλουθες αλλαγές:

1. Στο Σύστημα αναγνώρισης μεγάλου βεληνεκούς και παρακολούθησης – LRIT (Long Range Identification and Tracking system)
2. Κεφάλαιο II-2 – Πυροπροστασία
3. Κεφάλαιο III – Ναυαγοσωστικά μέσα
4. Κεφάλαιο IV- Ραδιοεπικοινωνίες
5. Κεφάλαιο V- Ασφάλεια Ναυσιπλοΐας
6. Σύστημα πυρασφάλειας ( FSS – Fire Safety Systems)
7. Διεθνής κώδικας συσκευών διάσωσης ( LSA- Life saving appliance Code)
  - Η *Τροποποίηση Δεκέμβριου 2006* επέφερε αλλαγές στις προδιαγραφές ασφάλειας επιβατηγών караβιών.
  - Η *Τροποποίηση Οκτωβρίου 2007* έφερε αλλαγές στους προμηθευτές των GMDSS-Global Maritime Distress & Safety system.
  - Η *Τροποποίηση Μαΐου 2008* έφερε αλλαγές στο κεφάλαιο II-2 και θέσπισε τον κώδικα μελέτης σε τυχόν θαλάσσιο ατύχημα. Η Τροποποίηση αυτή έκρινε αναγκαίο τον κώδικα σταθερότητας ( Intact Stability- IS Code), καθώς και τον διεθνή ναυτιλιακό κώδικα για τα χύδην ξηρά φορτία ( IMSBC – International Maritime Solid Bulk cargoes Code), ο οποίος με τη σειρά του άλλαξε τον κώδικα ασφαλούς πρακτικής διακίνησης χύδην εμπορευμάτων (BC Code- Safe practice for solid Bulk cargoes Code) .

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

### ΣΥΜΒΑΣΗ STCW

#### 4.1 Εισαγωγικά

Η διεθνής Σύμβαση STCW (Standards of Training Certification & Watchkeeping) αφορά τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, υπογράφηκε το 1978 μεταξύ των κρατών μερών του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ/IMO), της υπηρεσίας του ΟΗΕ, η οποία είναι αρμόδια για το διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο της ναυτιλίας. Η σύμβαση ουσιαστικά αναφέρεται στις απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση των ναυτικών (ιδίως των αξιωματικών) και τη σχετική πιστοποίηση τους. Το 1995 επήλθαν σημαντικές τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW.<sup>42</sup>

Η σύμβαση ενσωματώθηκε στο κοινοτικό δίκαιο μέσω της οδηγίας 94/58 σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Στην πραγματικότητα, οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης σχετικά με την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας είναι ευθυγραμμισμένοι σε μεγάλο βαθμό με τους διεθνείς κανόνες (Οδηγία 94/58/ΕΚ).

#### 4.2 Τροποποιήσεις

Η οδηγία 94/58 δέχτηκε αλλαγές πολλές φορές και εν τέλει αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2001/25, η οποία αντικαταστάθηκε εν συνεχεία από την οδηγία 2008/106, η οποία ισχύει μέχρι αυτή τη στιγμή. Με τον καιρό, οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης τροποποιήθηκαν, ιδίως για να ενταχθούν οι τροποποιήσεις της συνθήκης STCW, αλλά και για να διευρυνθεί και να βελτιωθεί ένα σύστημα αναγνώρισης των ναυτικών που εκπαιδεύονται και καταρτίζονται πλην της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η αποδοχή των ναυτικών που εκπαιδεύονται και καταρτίζονται πλην της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι όντως κρίσιμης σημασίας σε έναν τομέα όπως η ναυτιλία, που έχει παγκοσμιοποιηθεί προ τεσσαρακονταετίας.<sup>43</sup>

Σε αυτό το φάσμα, το 2007 ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός προέβη σε γενική επανεξέταση της συνθήκης STCW, όπου βοήθησαν ενεργά και η Επιτροπή και τα κράτη μέλη,

---

<sup>42</sup> The 1978/95 STCW convention, IMO, London, 1995.

<sup>43</sup> Schröder et al, 'The Thematic Network on Maritime Education, Training Mobility of Seafarers (METNET): The Final Outcomes', Vol. 3, No. 1, June 2002.

και η οποία αποπερατώθηκε με την επικρότηση μιας σειράς καίριων αλλαγών που συμφωνήθηκαν από τις χώρες μέλη στη Διάσκεψη της Μανίλας το 2010 στις 25 Ιουνίου.<sup>44</sup>

Οι τροποποιήσεις της σύμβασης που συμφωνήθηκαν στη διάσκεψη της Μανίλας τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012. Από εκείνη τη μέρα, η ναυτική εκπαίδευση θα πρέπει να ανταποκρίνεται σε καινούριες αξιώσεις. Εάν τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι και μέρη της σύμβασης και κανένα από αυτά δεν διαφωνεί με τις τροποποιήσεις της Μανίλας, θα πρέπει να προσαρμόσουν τη νομοθεσία τους στο νέο κείμενο της σύμβασης. Ακόμα, το δίκαιο της Ένωσης θα πρέπει να ευθυγραμμιστεί με τους διεθνείς κανόνες, όπως συμβαίνει μέχρι τώρα, έτσι ώστε να αποφευχθεί οποιαδήποτε διένεξη ανάμεσα στις διεθνείς και κοινοτικές υποχρεώσεις των χωρών μελών. Η ευθυγράμμιση με τους διεθνείς κανόνες συνιστά ακριβώς τον στόχο αυτής της εισήγησης, η οποία περικλείει και κάποια καινούρια γνωρίσματα με σκοπό να βελτιωθεί ελαφρώς η οδηγία STCW με την ευκαιρία της τωρινής νομοθετικής πρωτοβουλίας.<sup>45</sup>

Αυτά τα γνωρίσματα σχετίζονται με την εφαρμογή μιας αξίωσης, σύμφωνα με την οποία οι χώρες μέλη έχουν την υποχρέωση να παρέχουν τα ήδη υπάρχοντα στοιχεία, σχετικά με τα πιστοποιητικά στην Επιτροπή για στατιστικές βλέψεις και την ακύρωση μιας πρακτικώς μη εφικτής προθεσμίας που ήταν σε ισχύ για τη μέθοδο αναγνώρισης των συστημάτων STCW τρίτων χωρών.<sup>46</sup>

### **4.3 Η Σύμβαση STCW**

Ο διεθνής χαρακτήρας της ναυτιλίας είναι αδιαμφισβήτητος. Εξαιτίας του χαρακτήρα αυτού, τα πληρώματα που υπηρετούν στο ίδιο καράβι έχουν εκπαιδευτεί σε διαφορετικά κράτη και με άλλα συστήματα. Με βάση αυτή τη θέση, είναι ιδιαίτερος σημαντικό να έχουν όλα αυτά τα μέλη πληρώματος τις ικανότητες που απαιτούνται για την εφαρμογή των υποχρεώσεών τους με ασφαλή τρόπο. Η εκπαίδευση κατέχει το σπουδαιότερο ρόλο στην ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.<sup>47</sup>

Για αυτό το λόγο, τη χρονιά του 1978, τα μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ) για να «προάγουν την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα και να προστατεύσουν το θαλάσσιο περιβάλλον ορίζοντας από κοινού διεθνή πρότυπα σχετικά με την εκπαίδευση, την έκδοση πιστοποιητικών και την τήρηση φυλακών των ναυτικών», θεσμοθέτησαν τη διεθνή

<sup>44</sup> <http://www.nee.gr/downloads/111Guide%20for%20Seafarers.pdf>.

<sup>45</sup> Ως άνω.

<sup>46</sup> Ως άνω.

<sup>47</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>.

σύμβαση για πρότυπα κατάρτισης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (σύμβαση STCW), η οποία ισχύει από το 1984.<sup>48</sup>

*Αυτή η σύμβαση προσδιορίζει τα ελάχιστα πρότυπα που πρέπει να πληρούν ή να υπερπληρούν οι χώρες μέρη. Όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, επήλθαν σπουδαίες τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW το 1995 και το 2010.<sup>49</sup>*

Σχετικά με τη διάρθρωση και το περιεχόμενο της σύμβασης, αν και τα εισαγωγικά άρθρα περικλείουν τις γενικές αρχές και τις διατάξεις αναφορικά με τη θέση σε ισχύ και τις μεθόδους τροποποίησης, το τεχνικό παράρτημά της — που συνιστάται από «κανονισμούς» — περικλείει τις αξιώσεις σε σχέση με την εκπαίδευση, τα προσόντα και την πιστοποίηση για ποικίλες θέσεις σε καράβια (όπως για τον «πλοίαρχο», τον «υποπλοίαρχο», και όλα τα αξιωματά). Ένα άλλο παράρτημα της σύμβασης — ο «Κώδικας» — περικλείει στο *Μέρος Α* αναλυτικούς πίνακες που αναλύουν επακριβώς τις στοιχειώδεις ικανότητες (όπως τοποθέτηση, ελιγμοί καραβιού, χειρισμός φορτίου) που πρέπει να μάθουν οι υποψήφιοι για τις διάφορες θέσεις στο καράβι και για τις οποίες πρέπει να υποβληθούν σε δοκιμές από τους αρμόδιους οργανισμούς. Τέλος, το *Μέρος Β* του κώδικα περικλείει οδηγίες αναφορικά με την πραγμάτωση όλων των κανόνων STCW. Το Μέρος Β του κώδικα είναι το μόνο τμήμα της σύμβασης που δεν είναι νομικά δεσμευτικό για τις χώρες μέρη.<sup>50</sup>

Σε αυτό το φάσμα, η επανεξέταση της σύμβασης που έγινε το 2010 στόχευε αφενός στην βελτίωση των ισχυουσών διατάξεών της και αφετέρου την επικαιροποίησή τους με βάση τις τελευταίες τεχνολογικές τροπές.

Οι τροποποιήσεις της Μανίλας εισήγαγαν πολλά καινούρια χαρακτηριστικά, όπως αξιώσεις κατάρτισης για «ειδικευμένους ναυτικούς» και «ηλεκτροτεχνίτες αξιωματικούς», οι οποίοι δεν περιλαμβάνονταν στην προγενέστερη έκδοση της σύμβασης.<sup>51</sup>

---

<sup>48</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>.

<sup>49</sup> Ως άνω.

<sup>50</sup> The 1978/95 STCW convention, IMO, London, 1995.

<sup>51</sup> <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>

#### 4.4 Οδηγίες της σύμβασης

Από τον καιρό που θεσμοθετήθηκαν, οι κανόνες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αναφορικά με την κατάρτιση και την πιστοποίηση των ναυτικών είχαν διττό σκοπό:<sup>52</sup>

- Να προσδιοριστούν πολύ λίγα κοινά πρότυπα για την κατάρτιση ναυτικών που δουλεύουν σε καράβια που φέρουν τη σημαία χωρών μελών της Ένωσης, σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα,
- Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που δουλεύουν σε καράβια που φέρουν τη σημαία χωρών μελών της Ένωσης και κατέχουν πιστοποιητικά που έχουν εκδοθεί σε χώρες πλην της Ένωσης θα είναι άρτια εκπαιδευμένοι.

Αυτές οι δύο όψεις είναι σχετικές στις διάφορες οδηγίες που εγκρίθηκαν έπειτα από την οδηγία του 1994, όσον αφορά το ελάχιστο επίπεδο κατάρτισης των ναυτικών, η οποία ενέταξε για πρώτη φορά τη σύμβαση STCW στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ οι κανόνες της τροποποιήθηκαν αργότερα, όπως έγινε και με τη σύμβαση STCW.<sup>53</sup>

Οπότε, η οδηγία 94/58 τροποποιήθηκε με την οδηγία 98/35/EK με την οποία μεταφέρθηκαν οι τροποποιήσεις που έγιναν στη σύμβαση το 1995 και εν συνεχεία αντικαταστάθηκε από την οδηγία 2001/25, νομοθετώντας μια διαδικασία για την αναγνώριση πιστοποιητικών των ναυτικών που έχουν εκδοθεί από τρίτες χώρες. Ακολούθησαν άλλες τρεις τροποποιήσεις, οι οποίες εισήχθησαν με την οδηγία 2002/84 (που όριζε μια διαδικασία επιτροπολογίας για την αναγνώριση πιστοποιητικών τρίτων χωρών), με την οδηγία 2003/103 (που προέβλεπε μια νέα διαδικασία για την αναγνώριση πιστοποιητικών τρίτων χωρών), με την οδηγία 2005/23 (που όριζε αξιώσεις για ναυτικούς που υπηρετούν σε επιβατηγά πλοία) και με την οδηγία 2005/45 (αναφορικά με την αμοιβαία αναγνώριση πιστοποιητικών τα οποία εκδίδονται από χώρες μέλη). Εν τέλει, η οδηγία 2008/106 άλλαξε την οδηγία 2001/25, εισάγοντας ταυτόχρονα καινούρια στοιχεία σε σχέση με τη μέθοδο επιτροπολογίας.

Τα κύρια στοιχεία αυτού του εξελισσόμενου νομοθετικού φάσματος μπορούν να συνοψιστούν ως ακολούθως, συνυπολογίζοντας τους *τρεις σκοπούς* πολιτικής που εκτίθενται ανωτέρω:<sup>54</sup>

---

<sup>52</sup> STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO, 12.

<sup>53</sup> Ως άνω.

<sup>54</sup> STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO, 13-23.

- Προσδιορισμός κοινών προτύπων για την κατάρτιση ναυτικών που εργάζονται σε πλοία με σημαία χωρών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), τα οποία συμπίπτουν με εκείνα που προσδιορίζονται στη σύμβαση STCW. Αυτά τα πρότυπα, αφού ενταχθούν στο δίκαιο της ΕΕ και καταστούν τμήμα του, αποδίδονται και πραγματώνονται με βάση τις αρχές του δικαίου της ΕΕ και, εφόσον αξιωθεί, επιβάλλονται όπως και κάθε άλλη διάταξη του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Με βάση την ισχύουσα οδηγία, εφόσον γίνουν ήσσονος σημασίας τροποποιήσεις στη σύμβαση STCW, μπορεί να τροποποιηθεί η οδηγία δια μιας μεθόδου επιτροπολογίας. Αν γίνουν καίριες αλλαγές σε διεθνές επίπεδο, χρειάζεται νέα οδηγία η οποία θα επικαιροποιεί την ισχύουσα, κάτι που ισχύει σε αυτή την περίπτωση.
- Αναγνώριση τρίτων χωρών. Μετά τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA), η Επιτροπή διασφάλισε τη συμπαράσταση που χρειαζόταν για την πραγματοποίηση ακριβούς γνώσης για τα συστήματα κατάρτισης και πιστοποίησης των ναυτικών τα οποία εκτελούν χώρες που δεν υπάγονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Άρα, σύμφωνα με την οδηγία 2003/103, ανατέθηκε στην Επιτροπή η εκτίμηση αυτών των συστημάτων. Ειδικότερα, η Επιτροπή έχει την ευθύνη αξιολόγησης, με την υποστήριξη του EMSA, του εάν τρίτες χώρες υπακούουν στις αξιώσεις της σύμβασης STCW.
- Η παραδοχή μιας τρίτης χώρας, η οποία πρέπει να ζητηθεί από χώρα μέλος, γίνεται όπως περιγράφεται στη συνέχεια: Πρωτίστως η EMSA διεξάγει επί τόπου έλεγχο του συστήματος και των εγκαταστάσεων ναυτικής κατάρτισης και πιστοποίησης, έτσι ώστε να συλλέξει πληροφορίες, όσον αφορά τη συμμόρφωση με τα πρότυπα της σύμβασης STCW.
- Στη συνέχεια, σύμφωνα με τα πορίσματα του ελέγχου και τα έγγραφα που δίδει η εμπλεκόμενη χώρα, οι υπηρεσίες της Επιτροπής εκτιμούν τη συμμόρφωση του συστήματος με τη σύμβαση STCW. Η φάση αξιολόγησης της συμμόρφωσης μπορεί να περιλαμβάνει μια σειρά συναντήσεων με την εμπλεκόμενη τρίτη χώρα, η οποία πιθανόν θα ήθελε να κάνει προσαρμογές στη νομοθεσία ή στην πρακτική της για να συμμορφωθεί με τις εισηγήσεις της Επιτροπής. Το διάστημα που χρειάζεται για αυτό, εξαρτάται από τη φύση και την έκταση αυτών των προσαρμογών και από τις προσπάθειες που επιχειρεί η εν λόγω χώρα. Κατά το πέρας αυτής της μεθόδου, η Επιτροπή υποβάλλει στις χώρες μέλη σχέδιο απόφασης (αναγνωρίζοντας την πρώτη χώρα ή αποσύροντας την αναγνώρισή της) ζητώντας τη γνωμοδότησή τους, στο φάσμα μιας διαδικασίας «επιτροπολογίας». Εν τέλει, η απόφαση εγκρίνεται οριστικά από την Επιτροπή και



εκδίδεται στην Επίσημη Εφημερίδα. Η παραδοχή της Επιτροπής σημαίνει επί της ουσίας, ότι οι χώρες μέλη μπορούν να δέχονται τα πιστοποιητικά που εκδίδει η αναγνωρισμένη χώρα και ότι οι ναυτικοί από αυτήν τη χώρα έχουν τη δικαιοδοσία, να δουλεύουν στα πλοία που φέρουν τη σημαία της χώρας μέλους. Πάραυτα, οι χώρες μέλη δεν είναι αναγκασμένα να αναγνωρίζουν τα πιστοποιητικά εκείνων των χωρών, παρά την αναγνώριση της Επιτροπής. Τουναντίον, οι ναυτικοί από μη αναγνωρισμένες χώρες δεν είναι επιτρεπτό να δουλεύουν σε πλοία που φέρουν τη σημαία χώρας μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

#### **4.5 Οφέλη από τη Σύμβαση**

Τα πλεονεκτήματα ενός καλά καταρτισμένου πληρώματος και με συνεχές κίνητρο για τη διαρκή διασφάλιση της λειτουργίας του πλοίου, είναι χωρίς αμφιβολία πολλά. Η τελευταία αναθεωρημένη μορφή της STCW δίνει ιδιαίτερη σημασία στη διεύρυνση κουλτούρας για την ασφάλεια με καινούρια συνετά αντικείμενα, που αναβαθμίζουν το επίπεδο γνώσης των πληρωμάτων κάνοντάς τα περισσότερο ανταγωνιστικά και αποτελεσματικά. Συνενώνοντας δε και τη δραστική εφαρμογή του ISM CODE, η προσπάθεια στηρίζεται περισσότερο.<sup>55</sup>

Η κύρια διάθρωση της STCW περικλείει σειρά γνωστικών αντικειμένων σε συνάρτηση με βραχυχρόνια διαστήματα πρακτικής εξάσκησης επάνω στο πλοίο, αλλά δίχως να προσδιορίζει τις αναγκαίες δεξιότητες, που θα πρέπει να έχει το πλήρωμα, όπως και το επίπεδο εκείνων αλλά και της θεωρητικής εκπαίδευσης τους.

Η όλη λειτουργία του πλοίου ωστόσο, δε γίνεται να θεωρηθεί απόλυτα ομαλή αν συμπεριληφθούν:<sup>56</sup>

- οι κατά καιρούς μειώσεις στη σύνθεση του πληρώματος του πλοίου
- οι τακτικές αλλαγές πληρώματος
- η πολυεθνικότητα της δομής του πληρώματος
- το διαφορετικό επίπεδο κατάρτισης του πληρώματος λόγω πολυεθνικότητας

Άρα, αυτή καθεαυτή η πρακτική εξάσκηση στο καράβι δεν αντιστοιχεί εξ' ολοκλήρου στις προσμονές του όλου συστήματος κατάρτισης, όπως αυτό θεσπίστηκε δια της STCW, με τις

---

<sup>55</sup> STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO, 34-56.

<sup>56</sup> STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO, 68.

αντίστοιχες βεβαίως επιπτώσεις στην επιχείρηση εδραίωσης κουλτούρας ασφάλειας [safety culture establishment].

Η σύσκεψη για την επανεξέταση της STCW επιβεβαίωσε την ανάγκη για την βελτίωση της τεχνικής εκπαίδευσης, των δεξιοτήτων αλλά και του επαγγελματισμού των πληρωμάτων. Η αντίστοιχη παράγραφος 8 [Resolution 8] εφιστά την προσοχή:

- Στον ρόλο της αναθεωρημένης σύμβασης, αναφορικά με την αναβάθμιση του επιπέδου ανταγωνιστικότητας των πληρωμάτων
- Κάνει εισηγήσεις ανάλογες με την επιλογή ναυτικών με το υψηλότερο δυνατό επίπεδο επαγγελματισμού
- Παροτρύνει την κατάρτιση των δοκίμων
- Συνιστά την θέσπιση μέτρων από την ίδια την επιχείρηση, όπως και εναυσμάτων ικανών να προάγουν το επίπεδο του επαγγελματισμού των ανθρώπων που αυτή η εταιρεία απασχολεί στα πλοία της.

Αυτή η κουλτούρα για την ασφάλεια δεν είναι απλά ένας μηχανισμός για την αποτροπή θαλάσσιου ατυχήματος ή έστω τον περιορισμό του. Στην υλοποίηση, η δυνατότητα του να κάνει κάποιος, επάνω στο καράβι, τη σωστή ενέργεια στη σωστή στιγμή και με ασφαλή τρόπο, είτε κάτω από κανονικές περιστάσεις, είτε κάτω από περιστάσεις έκτακτης ανάγκης, συνιστά στην πραγματικότητα μέρος των αξιώσεων της STCW.

Όμως, η ποιότητα και η δραστηριότητα της κατάρτισης που δόθηκε στον εκπαιδευόμενο θα καθορίσει<sup>57</sup>:

- A. Την όλη διαγωγή του στο διάστημα της εργασίας του
- B. Το βαθμό επίδοσης του
- Γ. Τον επαγγελματισμό που διαθέτει

Λάθη ανθρώπινα πάνω στο πλοίο γίνονταν και θα συνεχίσουν να γίνονται, εφόσον ο ανθρώπινος παράγοντας είναι μη προβλέψιμος στην εκάστοτε συμπεριφορά του. Αρκετά δε είναι επαναλαμβανόμενα και οφείλονται κυρίως:

1. Στην παραμέληση λήψεως μέτρων ασφαλείας

---

<sup>57</sup> <http://www.ombros-consulting.com/?p=425>.

2. Στην καταστρατήγηση της ενδεδειγμένης πρακτικής που ακολουθείται για κάθε πράξη
3. Στην καταστρατήγηση των ήδη νομοθετημένων κανόνων ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου

Συνεπώς, η πρόκληση για τους εκπαιδευτές και εν γένει τα στελέχη επάνω στο πλοίο, αλλά και στο γραφείο, τα οποία είναι επιφορτισμένα με την ασφάλεια, είναι η ελαχιστοποίηση όλων αυτών των πράξεων που οδηγούν σε λάθη και που με τη σειρά τους σε ναυτικά ατυχήματα. Η προσπάθεια θα πρέπει, να επικεντρώνεται στο γεγονός ότι, κάθε πράξη του πληρώματος επάνω στο καράβι θα πρέπει να εμπνέεται από πνεύμα αυστηρής εκτέλεσης των κανόνων ασφαλείας και της οποίας η διαρκής πιστή εκτέλεση θα οδηγήσει στην παγίωση κουλτούρας ασφαλείας [safety culture].

Η προσέγγιση που δοκιμάζεται δια της STCW στο ζήτημα του επιπέδου ικανότητας των πληρωμάτων, πραγματοποιείται με την προσπάθεια ανίχνευσης εκείνων των δεξιοτήτων που συνιστούν το κλειδί για την ασφαλή και δραστική λειτουργία του πλοίου. Κεντράρει στις κύριες ικανότητες και ορίζει τα ελάχιστα απαιτούμενα για εκείνες.

Η τελευταία επανεξέταση της STCW δημιουργεί μια στέρεα βάση για την παγίωση της ασφαλείας στα πλοία. Αρκετά από τα ατυχήματα που συνεχίζουν επαναληπτικά να γίνονται, θα μπορούσαν να είχαν αποτραπεί αν αφενός μεν, τα πληρώματα πληρούσαν τα ελάχιστα επίπεδα κατάρτισης με βάση τη σύμβαση και αφετέρου δε, οι υπεύθυνοι για την πιστή επιβολή της σύμβασης, όπως σχολές, στελέχη γραφείων, εκπαιδευτές, δεν την εκτελούσαν κατά το δοκούν.<sup>58</sup>

Στην τελευταία επανεξέταση της STCW δηλώνεται κατηγορηματικά και πολύ ειδικά η ανάγκη για κατάρτιση σε ζητήματα ασφαλείας. Ατυχώς στο παρελθόν και έως την τελευταία επανεξέταση, το ζήτημα της ασφαλείας δε συνιστούσε προτεραιότητα ούτε για τις επιχειρήσεις ούτε και για τα ίδια τα πληρώματα, ενώ υπήρχαν περιστάσεις όπου κύρια στοιχεία, αναφορικά με την ασφάλεια ήταν άγνωστα στους εργαζομένους πάνω στο πλοίο.

Ανεξάρτητα από αυτό καθεαυτό το ζήτημα της κατάρτισης, αυτό που προέχει στο ζήτημα της ασφαλείας των θαλάσσιων διακινήσεων είναι, ότι δεν θα πρέπει να συνιστά απλά κομμάτι του όποιου συστήματος εκπαίδευσης εκτελείται, αλλά να είναι τμήμα της ολόκληρης

---

<sup>58</sup> <http://www.ombros-consulting.com/?p=425>.

της κουλτούρας, που θα πρέπει να διαθέτει κάθε μέλος του πληρώματος πολύ πριν αναλάβει υποχρεώσεις στο καράβι.

Για τους νεοεισερχομένους στο ναυτικό επάγγελμα, είτε αξιωματικούς είτε κατώτερου πληρώματος, οι επιχειρήσεις έχουν την ευθύνη να τους εξοικειώσουν πλήρως, με οτιδήποτε έχει σχέση με καθήκοντα ρουτίνας αλλά και μεθόδους δραστικής αντιμετώπισης περιστατικών εκτάκτου ανάγκης.

Ειδικότερα, σε αξιωματικούς ή πληρώματα που για πρώτη φορά συνιστούν μέρος του ανθρώπινου δυναμικού μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, η τελευταία θα πρέπει να επιτύχει:

- η πρώτη επαφή του εκάστοτε εργαζομένου με το πλοίο να συνιστά μέρος της όλης κουλτούρας που διέπει την λειτουργία της επιχείρησης
- να υπάρχει ικανοποιητικός διαθέσιμος χρόνος, ώστε η επεξήγηση σε όλα τα επιμέρους στοιχεία που σχετίζονται με την ασφάλεια να είναι πλήρης και κατανοητή.
- να εξασφαλιστεί ότι το μέλος του πληρώματος έχει πλήρως αντιληφθεί τα όσα έχει διδαχθεί.

Έλλειψη των ανωτέρω δημιουργεί εκ διαμέτρου αντίθετα αποτελέσματα με καταστροφικές συνέπειες, οπότε συνιστά μονόδρομο η προσπάθεια της κάθε επιχείρησης, να επενδύσει σε χρόνο και κοπιώδη προσπάθεια, ώστε να αναπτυχθεί γενικότερη κουλτούρα σχετικά την ασφάλεια του ανθρώπινου δυναμικού στη θάλασσα.

Η κουλτούρα για την ασφάλεια δεν είναι προϊόν νομοθεσίας και συμβάσεων, διευρύνεται αργά αργά μέσα στο φάσμα της όλης λειτουργίας της επιχείρησης, όπως και του επιπέδου ανταπόκρισης του ίδιου του ναυτικού στις αξιώσεις της εργασίας του.

Για να ανταποκριθεί όμως ο εκάστοτε εργαζόμενος έτσι που να επισφραγίζεται η ικανότητα και η ασφάλεια λειτουργίας του πλοίου, θα πρέπει η κατάρτιση που έχει λάβει<sup>59</sup>:

1. Να είναι προς την ορθή κατεύθυνση
2. Να είναι επαρκής
3. Να είναι δραστική και
4. Να εξασφαλίζεται ότι αυτά που έχει διδαχθεί μπορεί να τα κάνει πράξη.

---

<sup>59</sup> <file:///C:/Users/giorgia/Downloads/stcw14112012.pdf>.

Η τελευταία αναθεωρημένη STCW περιέχει πρότυπα για την πιστοποίηση του επιπέδου ανταγωνιστικότητας των ναυτικών. Τα κριτήρια αυτά υπερθεματίζουν την εκτέλεση μιας απολύτως επαγγελματικής προσέγγισης επάνω στο καράβι, επάνω σε ζητήματα χειρισμού τεχνολογικού εξοπλισμού, αλλά και διαδικασιών ανάλογων με τη γενικότερη λειτουργία του πλοίου.

Αυτή η προσέγγιση εξασφαλίζει τη συμμόρφωση των διεθνώς θεσπισμένων κανονισμών, σχετικών με την ασφάλεια, αλλά και τη διεύρυνση της αναγκαίας κουλτούρας σχετικής με την ασφάλεια. Ταυτόχρονα δε, τα θεσπισμένα για την εκτίμηση του βαθμού ανταγωνιστικότητας είναι προς την κατεύθυνση της ασφάλειας μια και υπερθεματίζουν ιδιαίτερα, την πρόληψη παρά την καταστολή.

Οι αξιωματικοί που είναι υψηλότερα σε ιεραρχία, είναι εκείνοι που κάνουν τη διαφορά στο ζήτημα της κουλτούρας, που έχουν υιοθετήσει και διευρύνει πρότυπα, τα οποία κάνουν πράξη επάνω στο καράβι. Έτσι κι αλλιώς, η ικανότητα της οργάνωσης και της ορθής διαχείρισης του πληρώματος συνιστά όρος για πιστοποίηση (certification).

Συνεπώς, η αναρρίχηση σε ανώτερα επίπεδα της διοικητικής ιεραρχίας από έναν αξιωματικό και για να πληρεί τα κριτήρια ανταγωνιστικότητας που η Σύμβαση STCW έχει θεσμοθετήσει, σημαίνει ότι έχει την ικανότητα να διανείμει σωστά τα καθήκοντα στα μέλη του πληρώματος και να μπορεί να διακρίνει ποια θα είναι τα αναμενόμενα αποτελέσματα μετά το πέρας των εργασιών ενός εκάστου από τα μέλη του πληρώματος.

Για να αναπτυχθεί κουλτούρα ασφάλειας επάνω στο πλοίο(safety culture) είναι τελείως αναγκαία η θέσπιση ειδικών προτύπων, όπως και ακριβής προσδιορισμός των αναμενόμενων αποτελεσμάτων. Επιπροσθέτως, ο τρόπος που αυτό περνάει ως μήνυμα σε όλα τα μέλη του πληρώματος είναι πολύ σπουδαίος, αν σκεφτεί κανείς ότι ο βαθμός πολύ εθνικότητας των πληρωμάτων ποικίλει από πλοίο σε πλοίο και από επιχείρηση σε επιχείρηση, ανάλογα με την ακολουθητέα πολιτική στο ζήτημα της επάνδρωσης (manning).

Προσταγές στρατιωτικού ύφους, μπορεί βραχυχρόνια να φέρνουν το επιθυμητό αποτέλεσμα, αλλά μόνο η σωστή προσέγγιση κατορθώνει μακροχρόνια θετικά αποτελέσματα και σταδιακά δημιουργεί τη σωστή κουλτούρα της ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου.

Η ίδια φιλοσοφία θα πρέπει να διέπει και το επιτελείο του γραφείου, από όπου η διαχείριση του στόλου είναι γενική. Όλες οι κινήσεις είτε είναι ρουτίνας είτε ειδικών περιστάσεων, θα πρέπει να κατευθύνονται από τις ίδιες αρχές που διέπουν την ασφάλεια της

λειτουργίας των πλοίων. Εξάλλου, την ευθύνη για την ανάπτυξη κουλτούρας ασφαλείας επάνω στο πλοίο την έχει ολοκληρωτικά η επιχείρηση, γεγονός που ξεκάθαρα εκφράζεται και από τον Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code).

Η δυσκολία που συνήθως αντιμετωπίζει το πλήρωμα πάνω στο πλοίο και ειδικά ο πλοίαρχος, είναι η μεγάλη προσπάθεια που καταβάλλεται για να διατηρηθεί η κουλτούρα ασφαλείας που έχει ήδη κατορθωθεί, υπό το βάρος των πιέσεων που η επιχείρηση με τη σειρά της εξασκεί ιδίως στους αξιωματικούς για την διατήρηση αυτής της κουλτούρας. Επίσης, πίεση ασκείται και από άλλα μέρη, που συνιστούν με τη σειρά τους μέρος όλης της λειτουργίας του πλοίου όπως, Λιμενικές Αρχές (Port Authorities), Ναυλωτές (Charterers), Πράκτορες (Agents) κ.α. Αν και έχουν άμεση σχέση για το πλοίο και το φορτίο, δεν δείχνουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για το επίπεδο ασφαλείας του πληρώματος. Χωρίς αμφιβολία, η δημιουργία κουλτούρας ασφαλείας επάνω στο καράβι κατορθώνεται μέσα από την εφαρμογή διαδικασιών, οι οποίες δεν λαμβάνουν υπ όψιν:

1. Το ύψος της δαπάνης που χρειάζεται
2. Το βαθμό δυσκολίας και
3. Τον χρόνο που χρειάζεται

Σε κάθε στοχευόμενο έργο που ανατίθεται για εκτέλεση επάνω στο πλοίο, το μέλος του πληρώματος θα πρέπει να πάρει αποφάσεις σύμφωνα με<sup>60</sup>:

1. Τα διαθέσιμα στοιχεία
2. Τηρώντας συγκεκριμένες αρχές
3. Τηρώντας συγκεκριμένες διαδικασίες που τον οδηγούν στο σκοπό

Από τη στιγμή που η κουλτούρα ασφαλείας έχει επιτευχθεί, αυτή θα πρέπει να διατηρείται. Αρωγός σε αυτό το εγχείρημα της διατήρησης αυτής, είναι η ίδια η STCW, ιδανικά όμως συνδυασμένη με το SMS που έχει αναπτύξει η επιχείρηση βάσει του ISM Code. Ειδικά, το στοιχείο της διαρκούς βελτίωσης των δεξιοτήτων διαχείρισης της ασφαλείας θα πετύχει την δημιουργία κλίματος δέσμευσης (commitment) ενός εκάστου, επάνω στο καράβι, σε σχέση με την ασφαλή διαχείριση του. Επομένως, σε αυτό το κλίμα το καλά εκπαιδευμένο μέλος του

---

<sup>60</sup> STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO, 70.

πληρώματος, θα μπορέσει να κάνει κτήμα του αυτή την κουλτούρα ασφάλειας, η οποία θα του εξασφαλίζει απόλυτη επιτυχία στις υποχρεώσεις που κάθε φορά του ανατίθενται.

Το ζήτημα της κουλτούρας ασφάλειας είναι συνυφασμένο με την ίδια την λειτουργία του πλοίου. Οι διεθνείς κανονισμοί που διέπουν την ασφάλεια υπάρχουν και πρέπει να εκτελούνται επακριβώς και όχι κατά το δοκούν, όπως συμβαίνει ιδιαίτερα στο ζήτημα της Ναυτικής Εκπαίδευσης, Κατάρτισης και Επιμόρφωσης. Η δέσμευση για την απόκτηση κουλτούρας ασφάλειας θα πρέπει να ξεφεύγει πέρα από τα στενά όρια της λειτουργίας του βαποριού και της ναυτιλιακής εταιρείας. Η συγκεκριμένη δέσμευση θα οξύνεται με το πέρασμα του χρόνου μια και οι κανονισμοί, από οπουδήποτε και αν προέρχονται, δεν θα σταματήσουν να γίνονται ολοένα και αυστηρότεροι. Τα πληρώματα και τα στελέχη των γραφείων θα πρέπει να περνάνε από εκπαίδευση και συνεχώς να επιμορφώνονται για να τα καταφέρουν στις συνεχώς και με μεγάλη ταχύτητα αναφύμενες μεταβολές.<sup>61</sup>

---

<sup>61</sup> STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO, 126.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

### ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

#### 5.1 Εισαγωγικά

Από το 1920, ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (International Labor Organization-ILO), έχει υπογράψει πάνω από 70 Συμβάσεις και Προτάσεις για τη διασφάλιση αξιοσέβαστων συνθηκών απασχόλησης και διαβίωσης των ναυτικών, το διάστημα που είναι στη θάλασσα ή στο λιμάνι. Οι συμβάσεις αυτές είχαν ένα αρνητικό χαρακτηριστικό, δεν είχαν μελετηθεί για να διασφαλίσουν την όσο το δυνατόν γενική αποδοχή από κυβερνήσεις, ναυτικούς και πλοιοκτήτες. Επίσης, δεν ήταν εύκολα ανανεώσιμες στα καινούρια πρότυπα και δεν προσφέρονταν για τη δραστική εκτέλεση και επιβολή της νομοθεσίας.<sup>62</sup>

Οι τριάντα επτά προγενέστερες συμβάσεις του ILO οριστικοποιήθηκαν σε πολύ μικρότερο ποσοστό από τα 182 κράτη μέλη του. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να μην έχουν καμία νομική υπόσταση οι συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών και οι ναυτικοί να μην μπορούν να πραγματοποιήσουν τα εργασιακά τους δικαιώματα.<sup>63</sup>

Οι Συμβάσεις και οι Συστάσεις (29) του ILO ήταν αρκετές και ήταν ξεπερασμένες, αφού δεν αντικατόπτριζαν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης. Αυτό επεξηγεί και τον μικρό αριθμό πιστοποιήσεων. Επιπροσθέτως, δεν είχαν ικανοποιητικές διαδικασίες τροποποίησης τους, όπως και πρακτικές μεθόδους για την εφαρμογή τους.<sup>64</sup>

Μπορούμε να υπολογίσουμε ότι οι Συμβάσεις και Συστάσεις, δεν έχουν το επίπεδο αποδοχής που χρειάζεται για την εφαρμογή των κανονισμών τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Εν αντιθέσει με παρόμοιες διεθνείς συμβάσεις, όπως η παγκοσμίως αποδεκτή Χάρτα των Ηνωμένων Εθνών, η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, οι Συμβάσεις των SOLAS, MARPOL και STCW, οι συμβάσεις του ILO ήταν σε μικρό βαθμό κατάλληλες για τη διεθνή ναυτιλιακή παροικία και “μη αποδεκτές” από το κόμμα μελών του.<sup>65</sup>

---

<sup>62</sup> Κουκάκης Θ., (2006), Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε., Ναυτική Ελλάς, Σεπτέμβριος, σσ. 31-2.

<sup>63</sup> Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Εμ., (1999), Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης, Πειραιάς: Εκδόσεις J&J Hellas.

<sup>64</sup> Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler.

<sup>65</sup> Papadakis Konstantinos, (2008), Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework, ILO.



Εν γένει, ένα σύνολο από 166 χώρες έχουν πιστοποιήσει τις διεθνείς συμβάσεις που δηλώνονται πιο πάνω, εν αντιθέσει με τις συμβάσεις του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας που έχουν πιστοποιηθεί μόνο 24 κατά μέσο όρο, δηλαδή το 14,5% του γενικού μέσου όρου των χωρών. Σε ότι αφορά το κομμάτι των μισθών, η Σύμβαση N ° 76 (1946) δεν έχει πιστοποιηθεί, η Σύμβαση N ° 93 (1949) έχει πέντε επικυρώσεις, η Σύμβαση N ° 109 (1958) έχει έντεκα επικυρώσεις και τέσσερις καταγγελίες, και η Σύμβαση N ° 180 (1996), η οποία αντικαθιστά τις προηγούμενες συμβάσεις, έχει είκοσι μία επικυρώσεις, αλλά δεν περικλείει το ζήτημα των μισθών στο περιεχόμενό της. Ο αριθμός των κρατών-μελών του ILO που πρόκειται στο κοντινό μέλλον να πιστοποιήσουν την Maritime Labor Convention (MLC) είναι υπό διάλογο. Από τη δεκαετία του '80 ο αριθμός των επικυρώσεων για συμβάσεις του ILO έχει αναντίρρητα ελαττωθεί.<sup>66</sup>

Ακόμη και όταν η πλειοψηφία των χωρών-μελών ψήφισε ομόφωνα για μια σύμβαση, η κύρωσή της ήταν ιδιαίτερα αργή ή αποτύχαινε. Κατά τον Maupain (2009) και Gravel (2008), η «υπερφόρτωση» των κυβερνήσεων με νομοθετικές δράσεις προξένησε μια κόπωση. Η αργή ή μη κύρωση πιθανόν να οφείλεται στο παιχνίδι πολιτικής δύναμης ανάμεσα στις χώρες.<sup>67</sup>

## **5.2 Ο στόχος της νέας σύμβασης**

Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006, (MLC 2006) ενστερνίστηκε στη Γενεύη από τον Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (ILO) στην 94η Διεθνή Ναυτιλιακή Διάσκεψη το 2006 στις 23 Φεβρουαρίου. Η Σύμβαση έχει σαν κύριο σκοπό, να προσδιορίσει τα δικαιώματα των ναυτικών σε όρους αξιοπρεπούς εργασίας και έτσι ακριβώς τίθενται στην MLC 2006 οι ελάχιστες αξιώσεις όσον αφορά την ασφάλεια, την ευημερία των ναυτικών και την υγεία τους.<sup>68</sup>

---

<sup>66</sup> Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.

<sup>67</sup> Papadakis Konstantinos, (2008), Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework, ILO.

<sup>68</sup> Mc Connell ML, (2011), The ILO's Maritime Labour Convention 2006: filling a gap in the law of the sea, Mepielan E-Bulletin, April.



Η σπουδαιότητα αυτής της νέας Σύμβασης είναι μεγάλη υπό τον όρο, ότι το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης και υπολογίζεται ότι σχεδόν 1,2 εκατομμύρια ναυτικοί εργάζονται σε αυτά τα πλοία. Έχει δηλωθεί ως η ‘Χάρτα των Δικαιωμάτων’ για τους ναυτικούς σχηματίζοντας ένα νομοθετικό φάσμα για την προστασία των δικαιωμάτων τους. Η Σύμβαση έχει οργανωθεί, για να αποτελέσει παγκόσμιο εργαλείο διάσημο ως «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, που συμπληρώνει τις τρεις βασικές Συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΔΝΟ): τη διεθνή σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής του ανθρώπου στη θάλασσα (*SOLAS*), τη διεθνή σύμβαση για τις προδιαγραφές κατάρτισης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (*STCW*) και τη διεθνή σύμβαση για την επιθεώρηση της θαλάσσιας ρύπανσης (*MARPOL*).<sup>69</sup>

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας συγχωνεύει και επικαιροποιεί πάνω από 68 διεθνή πρότυπα εργασίας, τα οποία έχουν σχέση με τον ναυτιλιακό κλάδο και έχουν ενστερνιστεί τα τελευταία 80 χρόνια. Πριν από τη Σύμβαση υπήρχαν πρότυπα ναυτιλιακής εργασίας, αλλά ήταν διχασμένα τόσο σε περιεχόμενο όσο και σε εφαρμογή. Επομένως, για πρώτη φορά προσφέρεται ένα συνεκτικό νομικό μέσο για πλοιοκτήτες, ναυτικούς και ναυτιλιακά έθνη ώστε να τίθενται με αυτόν τον τρόπο ισότιμοι όροι ανταγωνισμού. Η σύμβαση προσδιορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών για αξιοπρεπείς συνθήκες απασχόλησης σε ένα ευρύ

<sup>69</sup> Apostolos Belokas, (2013), Will ILO MLC deliver as promised? May <http://www.safety4sea.com/analysis/1/181/will-ilo-mlc-deliver-as-promised->.

φάσμα θεμάτων και αποσκοπεί να είναι εφαρμόσιμη ομοιόμορφα σε παγκόσμια κλίμακα, εύκολα αντιληπτή και αναθεωρήσιμη.<sup>70</sup>

Το διάταγμα του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας να προχωρήσει σε αυτό το καίριο - για τη ναυτιλιακή κοινότητα - βήμα, ήταν απόρροια μιας εκτεταμένης διεθνούς τριμερούς διαδικασίας διαβούλευσης που άρχισε το 2001 ανάμεσα σε περισσότερους από 100 εκπροσώπους πλοιοκτητών και ναυτικών. Στη "Συμφωνία της Γενεύης", όπως περιστασιακά ονομάζεται, κατέδειξαν, ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η «πρώτη γνήσια παγκόσμια βιομηχανία», η οποία "απαιτεί μια διεθνή ρυθμιστική αντίδραση ανάλογη- με παγκόσμια πρότυπα που να ισχύουν για το σύνολο του κλάδου". Έπειτα από μια πενταετή διαδικασία μεθοδεύσεων, στην οποία πήραν μέρος και οι κυβερνήσεις, κατέληξαν στη σύνταξη της MLC 2006, η οποία ενστερνίστηκε από τριακόσιες και άνω αντιπροσωπείες το Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη. Είναι άξιο λόγου, ότι δεν υπήρχε ούτε μία αρνητική ψήφος κατά της καινούριας Σύμβασης.<sup>71</sup>

Συνολικά, απώτερος στόχος της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006, όταν θα τεθεί σε εφαρμογή είναι να εξασφαλίσει ότι:<sup>72</sup>

- Όλοι οι ναυτικοί - ανεξαρτήτως εθνικότητας - οι οποίοι απασχολούνται σε πλοίο (οποιασδήποτε σημαίας) στο οποίο εκτελείται η παρούσα Σύμβαση, θα έχουν αξιοπρεπείς συνθήκες απασχόλησης και διαβίωσης όπως και να μπορούν να απευθύνουν τις ανησυχίες τους, όταν οι περιστάσεις δεν καλύπτουν τις αξιώσεις της Σύμβασης.
- Οι πλοιοκτήτες και οι κυβερνήσεις αναλαμβάνουν, να δημιουργήσουν αξιοπρεπείς συνθήκες απασχόλησης και διαβίωσης για τους ναυτικούς, βοηθώντας έτσι στην προστασία κατά του αθέμιτου ανταγωνισμού από αντίστοιχα πλοία που δεν πληρούν τους όρους της MLC 2006.
- Υπάρχουν μηχανισμοί, να εξασφαλίσουν στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, ότι οι αξιώσεις της Σύμβασης τηρούνται ακόμα και σε καράβια νηολογημένα σε κράτη τα οποία δεν επικυρώνουν τη Σύμβαση.

---

<sup>70</sup> Βλάχος Γ.Π., (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.

<sup>71</sup> Garcia R., Castanos A., Irastorza I., (2011) Progress on Security of Seafarers in the MLC Maritime Labour Convention, Journal of Maritime Research (JMR), Vol VIII. No.2, pp.63-74.

<sup>72</sup> Ως άνω.

### 5.3 ILO

Το διεθνές Γραφείο ή Οργανισμός Εργασίας (ΔΟΕ-ILO) συστάθηκε το 1919 ταυτόχρονα με την Κοινωνία των Εθνών και συνιστούσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συσχετίστηκε με τον Ο.Η.Ε.(Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών) το 1946. Σήμερα, τα κράτη μέλη του ΔΟΕ έχουν υπερβεί τα εκατόν πενήντα. Κύριοι σκοποί του φορέα είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν την ποιότητα ζωής και εργασίας, διευρύνουν τις ευκαιρίες εργασίας, όπως και η θεσμοθέτηση διεθνών συμβάσεων και κανόνων απασχόλησης.

Οι αντικειμενικοί σκοποί του ILO είναι, αρχικά η απόδοση διεθνών προτύπων, κανόνων και προγραμμάτων για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και ζωής, την αύξηση των θέσεων εργασίας και το λανσάρισμα των κύριων ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Εν συνεχεία, η δημιουργία διεθνών όρων εργασίας, τους οποίους θα πρέπει να προσπαθούν να πετύχουν τα κράτη κατά την εφαρμογή των πολιτικών αυτών. Η ανάληψη διεθνούς σύμπραξης για παροχή βοήθειας στις κυβερνήσεις, ώστε να εφαρμόσουν με αποτέλεσμα τις πολιτικές αυτές είναι κυρίαρχος σκοπός της παρούσας σύμβασης. Τέλος, δεν θα μπορούσαν να παραληφθούν οι διερευνητικές και εκδοτικές ενέργειες για την προώθηση όλων των προαναφερθέντων προσπαθειών.<sup>73</sup>

Ο ILO προτείνει τον διεθνή τόπο συνάντησης για τον χώρο της εργασίας. Συνιστά τον “εμπειρογνώμονα” σε ζητήματα που έχουν σχέση με την εργασία και την απασχόληση, τα οποία είναι καίρια για την οικονομική διεύρυνση κάθε χώρας. Ο ILO εκφράζει τα διεθνή πρότυπα εργασίας υπό τη μορφή Συνθηκών και συστάσεων που προσδιορίζουν τα κατώτατα επίπεδα των κύριων δικαιωμάτων εργασίας.<sup>74</sup>

Ταυτόχρονα, προωθεί τη διεύρυνση των ανεξάρτητων σωματείων εργοδοτών και εργαζομένων και προσφέρει συμβουλευτικές-γνωμοδοτικές υπηρεσίες, αλλά και την ανάλογη κατάρτιση. Η τεχνική βοήθεια της περικλείει κλάδους, όπως η εκπαίδευση και η αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού, κοινωνική, πολιτική και η διοίκηση.<sup>75</sup>

Η μεγάλη και μοναδική δύναμη του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας προέρχεται από το ονομαζόμενο “Τριμερές Σύστημα”. Το σύστημα αυτό επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων, όπως και των εργοδοτών να παίρνουν μέρος όχι απλά στις συζητήσεις αλλά και

---

<sup>73</sup> Dombia-Henry Cleopatra, Devlin Dominick and McConnell Moira L., (2006) The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments, American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13.

<sup>74</sup> Iliana Christodoulou-Varotsi, Dimitry A. Pentsov, (2007), Maritime Work Law fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, Springer

<sup>75</sup> Jesús A. MENACHO Piérola, How the “Maritime Labour Convention, 2006” will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?, MSEA Class of 2010 – WMU.

στη λήψη των αποφάσεων, εφόσον έχουν δικαίωμα ψήφου, έχοντας έτσι τα ίδια δικαιώματα με τους αντιπροσώπους των κυβερνήσεων.<sup>76</sup>

Σε γενικές γραμμές ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας με το τριμερές σύστημα εκπροσώπων που εφαρμόζει (κυβέρνησης, εργατών, εργοδοτών) έχει έως σήμερα δείξει αξιόλογη και σπουδαία δράση στο χώρο της εργασίας. Μάλιστα στις μέρες μας συνιστά ένα πολύ αξιόλογο εξειδικευμένο φορέα με πλήθος κρατών-μελών που διαρκώς αυξάνονται. Από τα ζητήματα που ασχολείται δεν εκπίπτουν και αυτά που έχουν σχέση με τη ναυτική εργασία.<sup>77</sup>

Πιο αναλυτικά, στον κλάδο της ναυτιλίας ο ILO ασχολείται με ζητήματα που έχουν σχέση με τη ναυτική εργασία, όπως εκπαίδευση, προσλήψεις ναυτικών, κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμοί, στέγαση πληρωμάτων, μισθοδοσία και ωράρια εργασίας. Με τα ζητήματα αυτά ασχολείται η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Joint Maritime Commission), η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών και υποβάλλει τις εισηγήσεις της στο Διοικητικό Συμβούλιο για εκτεταμένη συζήτηση κατά το διάστημα των διασκέψεων.<sup>78</sup>



Επιπροσθέτως, ο ILO έχει σύμπραξη με τον IMO ιδίως σε ζητήματα εκπαίδευσης και έκδοσης πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής (IMO/ILO Committee on Training). Πριν αρχίσουν οι διάλογοι για την MLC, είχαν γίνει 10 σύνοδοι της Γενικής Διάσκεψης μόνο για ναυτιλιακά ζητήματα, οι οποίες είχαν αποφανθεί στην έγκριση 53 Συμβάσεων. Αυτές συνιστούσαν στο σύνολο τους -έως πρότινος- μια ολοκληρωμένη σειρά ζητημάτων σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και ασφάλειας στη ναυτιλία, η οποία είχε τη ονομασία «Διεθνής Ναυτεργατικός

Κώδικας» και κάλυπτε στην πράξη όλες τις περιστάσεις της ζωής, όπως και τις περιστάσεις εργασίας των ναυτικών επί του καραβιού.<sup>79</sup>

<sup>76</sup> Jesús A. MENACHO Piérola, How the “Maritime Labour Convention, 2006” will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?, MSEA Class of 2010 – WMU.

<sup>77</sup> American Bureau of Shipping, (2009), Guidance notes on the ILO Maritime Labour Convention, 2006, May [http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164\\_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164\\_ILO\\_MLC\\_GN](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164_ILO_MLC_GN).

<sup>78</sup> Doumbia-Henry Cleopatra, Devlin Dominick and McConnell Moira L., (2006) The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments, American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13.

Αλλά στη ναυτιλία, έχει γενικότερα σημειωθεί, ότι εξαιτίας του διεθνούς της βεληνεκούς, προκύπτουν μεγάλες δυσκολίες επιβολής των συμβάσεων του ΔΟΕ, εξαιτίας των πολλών ανόμοιων αρμοδιοτήτων και δικαιοδοσιών που πιθανόν να υφίστανται ανάμεσά τους, όπως είναι η εθνικότητα του πλοιοκτήτη, η σημαία του караβιού, η διαφορετική εθνικότητα του πληρώματος. Επίσης, αρκετές χώρες συνήθως ανοικτού νηολογίου, όχι απλά δεν θέλουν να ενστερνιστούν αυτές τις συμβάσεις, αλλά ούτε και μπορούν να τις επιβάλλουν αν και ίσως οι ίδιες να τις έχουν πιστοποιήσει.

#### **5.4 MLC 2006**

Η MLC-2006 εφαρμόζεται στη διεθνή ναυτιλία και καλύπτει ζητήματα ύψιστης σημασίας, όπως τις ελάχιστες αξιώσεις ναυτικής εργασίας επί των караβιών (τίτλος I της MLC 2006), τις συνθήκες εργασίας (τίτλος II), τους χώρους ενδιαίτησης, τις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας, το φαγητό και την τροφοδοσία (τίτλος III), την προστασία της υγείας, την υγειονομική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση και προστασία (τίτλος IV) και την συμμόρφωση και εφαρμογή (τίτλος V). Στο κεφάλαιο αυτό, εμφανίζεται η διάρθρωση της MLC και τα βασικότερα σημεία της Σύμβασης για τη ναυτική εργασία, επομένως οι κανονισμοί για τους πέντε τίτλους που αναφέρθηκαν προηγουμένως.<sup>80</sup>

Όλη η διάρθρωση της νέας Σύμβασης είναι διαφορετική από εκείνη των παραδοσιακών Συμβάσεων του ILO και μοιάζει πιο πολύ με εκείνη της STCW του IMO. Συνιστάται από τις κύριες διατάξεις, που είναι τα άρθρα και οι όροι που ακολουθούνται από έναν διμερή Κώδικα: στο Α' Μέρος είναι τα "Πρότυπα" και στο Β' Μέρος οι "Οδηγίες". Τα άρθρα, οι όροι και το Α' Μέρος του Κώδικα είναι αναγκαστικά και το Β' Μέρος του Κώδικα είναι προαιρετικό. Οι κανονισμοί και ο Κώδικας της MLC 2006, σχηματίζονται υπό τους πέντε τίτλους.<sup>81</sup>

Η Σύμβαση δομείται σε τρία βασικά μέρη. Το πρώτο μέρος απαρτίζεται από τα άρθρα, που έρχονται πρωτίστως να προσδιορίσουν τις ευρείες αρχές και καθήκοντα. Στο δεύτερο μέρος, υπάρχουν οι κανονισμοί που ορίζουν τις κύριες αξιώσεις με το ειδικό καθεστώς εργασίας των ναυτικών και πώς αυτές οι αξιώσεις πρέπει να εκτελούνται. Οι κανονισμοί στην ουσία αντικατοπτρίζουν τις διατάξεις, οι οποίες θα πρέπει, να ενταχθούν στην εθνική νομοθεσία κάθε

---

<sup>79</sup> Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler.

<sup>80</sup> Apostolos Belokas, (2013), Will ILO MLC deliver as promised? May <http://www.safety4sea.com/analysis/1/181/will-ilo-mlc-deliver-as-promised->.

<sup>81</sup> Κουκάκης Θ., (2006), Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε., Ναυτική Ελλάδα, Σεπτέμβριος, σσ. 31-2.

χώρας μέλους πριν από την επικύρωση της Σύμβασης. Στο τρίτο μέρος, οι διατάξεις του κώδικα αποτελούνται από δύο μέρη (Α και Β). Στο Α' τίθενται τα πρότυπα, τα οποία είναι αναγκαστικά και στο Β' οι οδηγίες, οι οποίες είναι προαιρετικές, αλλά λειτουργούν υποστηρικτικά για την εκτέλεση του Α' μέρους. Οι διατάξεις του κώδικα δομούνται σε πέντε (5) τίτλους, σχετικά με τα παρακάτω θέματα:<sup>82</sup>

1. Τις ελάχιστες αξιώσεις για τους ναυτικούς, ώστε να εργαστούν σε πλοίο
2. Τις συνθήκες εργασίας
3. Τους χώρους ενδιαίτησης, των ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων και του τμήματος τροφοδοσίας
4. Την προφύλαξη της υγείας, την παροχή ιατρικής φροντίδας, συνθηκών διαβίωσης και εργασίας, την κοινωνική ασφάλιση
5. Την επιθεώρηση και ισχύ της Σύμβασης

Οι αξιώσεις της Σύμβασης εκτελούνται σε όλα τα καράβια με εμπορική δραστηριότητα πλην των αλιευτικών, πολεμικών καραβιών και σκαφών που πλέουν εντός των ορίων του λιμανιού εκεί ακριβώς όπου εκτελούνται οι κανονισμοί του λιμανιού. Πιστοποίηση χρειάζεται για σκάφη 500 GT (Gross Tonnage) και άνω, που εκτελούν πλόες εξωτερικού και φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους που έχει πιστοποιήσει την Σύμβαση. Ακόμα, δια της διαδικασίας ελέγχου από τις λιμενικές αρχές, καράβια τα οποία δεν έχουν πιστοποιητικό (εξαιτίας μη πιστοποίησης της Σύμβασης από την σημαία τους) θα πρέπει να πληρούν τις αξιώσεις της σύμβασης.<sup>83</sup>

Ένα άλλο σπουδαίο στοιχείο της MLC είναι, η γενικότερη έννοια που δίνεται στον όρο «ναυτικός». Η καινούρια Σύμβαση προσδιορίζει ως ναυτικό, «κάθε άτομο που απασχολείται ή δεσμεύεται ή εργάζεται σε πλοίο οποιασδήποτε χωρητικότητας για το οποίο ισχύει αυτή η Συνθήκη». Επομένως, ναυτικός είναι οποιοσδήποτε - ανεξαρτήτου θέσης - υφίσταται πάνω στο καράβι ενδεχομένως πιο πολύ από σύντομα χρονικά διαστήματα, ακόμα και αν οι εργασίες που διενεργεί δεν είναι εκ φύσεως ναυτικές. Με αυτόν τον όρο, προσωπικό ξενοδοχείου και ψυχαγωγοί σε κρουαζιερόπλοια μπορούν να θεωρηθούν ναυτικοί, σε αντίθεση με τους πιλότους

---

<sup>82</sup> Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.

<sup>83</sup> Papadakis Konstantinos, (2008), Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework, ILO.

και τους προσωρινούς επισκέπτες. Η έννοια που δίνεται στον όρο του «ναυτικού» είναι γνώρισμα της νέας Σύμβασης και μπορεί να συγκριθεί με την STCW, στην οποία οι ναυτικοί έχουν σχέση μόνο με τον ασφαλή συντονισμό του καραβιού και τη ναυσιπλοΐα.<sup>84</sup>

Οι περισσότερες αξιώσεις της MLC τοποθετούν την ευθύνη στον πλοιοκτήτη, για την οποία το άρθρο 2 (1) της σύμβασης περικλείει την παρακάτω έννοια:

*«Πλοιοκτήτης σημαίνει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή κάθε οργάνωση ή πρόσωπο, όπως ο διαχειριστής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής γυμνού πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη διαχείριση του πλοίου από τον ιδιοκτήτη και που, στην ανάληψη τέτοιας ευθύνης, έχουν συμφωνήσει να αναλάβουν τα καθήκοντα και τις ευθύνες που επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες σύμφωνα με αυτήν την Συνθήκη, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε άλλες οργανώσεις ή πρόσωπα εκπληρώνουν ορισμένα από τα καθήκοντα ή τις ευθύνες εξ ονόματος του πλοιοκτήτη».*<sup>85</sup>

Επομένως πλοιοκτήτης, όπως και στον IMO, δεν είναι απλά ο ιδιοκτήτης του καραβιού με την στενή έννοια, αλλά και η διαχειρίστρια επιχείρηση.

### **5.5 Η σημασία της σύμβασης MLC**

Η Νέα Ναυτική Σύμβαση MLC 2006 εκπροσωπεί μια επαναστατική μετατροπή στους όρους, που αφορούν τους όρους και τις συνθήκες εργασίας για τους ναυτικούς και πλοιοκτήτες. Με βάση αυτούς τους κανόνες που θεσμοθετεί η Νέα Σύμβαση, οι πλοιοκτήτες και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις θα πρέπει, να αρχίσουν να παίρνουν μέτρα, για να διασφαλίσουν, ότι θα είναι έτοιμοι να εφαρμόσουν τα όσα επιτάσσει η σύμβαση, όταν αυτή τεθεί σε ισχύ. Η Νέα Σύμβαση MLC 2006 έχει και σπουδαία πλεονεκτήματα για τους πλοιοκτήτες. Τα σπουδαιότερα από αυτά είναι.<sup>86</sup>

- Ίσοι όροι ανταγωνισμού για να διασφαλιστεί ο δίκαιος ανταγωνισμός και να απομονώσει τα καράβια που λειτουργούν με υποβαθμισμένα ναυτιλιακά υποδείγματα.

---

<sup>84</sup> Jesús A. MENACHO Piérola, How the “Maritime Labour Convention, 2006” will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?, MSEA Class of 2010 – WMU.

<sup>85</sup> Mc Connell ML, (2011), The ILO’s Maritime Labour Convention 2006: filling a gap in the law of the sea, Mepielan E-Bulletin, April.

<sup>86</sup> Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.



- Εισαγωγή συστήματος πιστοποίησης μέσω ύπαρξης ενός πιστοποιητικού, το οποίο συνιστά στο πλαίσιο ελέγχου κράτους λιμένα *prima facie* απόδειξη, ότι ένα καράβι συμβαδίζει με τις αξιώσεις της Σύμβασης.

- Δημιουργεί μια περισσότερο κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία μέσα από την επιβολή συγκεκριμένων υποδειγμάτων.

- Δημιουργεί τις περιστάσεις, που οδηγούν σε ένα καλύτερα προστατευμένο και πιο δραστικό ναυτεργατικό δυναμικό.

- Βοηθά στην εξασφάλιση ενός περιβάλλοντος ασφαλούς λειτουργίας για τα καράβια με λιγότερα εμπόδια και καθυστερήσεις στα λιμάνια.

- Περικλείει τα ελάχιστα πρότυπα που είναι σύμφωνα με την τρέχουσα πρακτική της βιομηχανίας και θα πρέπει εύκολα να πραγματοποιηθούν από τους πιο πολλούς εφοπλιστές.

Πάραυτα, η Σύμβαση προσπαθεί να λύσει και καίρια ζητήματα, τα οποία σχετίζονται με τη ναυτική εργασία, με τους πλοιοκτήτες και την ελλιπή τήρηση των υφιστάμενων όρων, όπως και την κάλυψη των υφιστάμενων κενών. Τα καινούρια μέτρα, τα οποία χρειάζονται να ληφθούν από τους εφοπλιστές, αξιώνουν τη διασφάλιση ενός ασφαλούς εργασιακού περιβάλλοντος για τους ναυτικούς επάνω σε ένα καράβι, αλλά και απαγορεύουν την απασχόληση και εργασία επάνω στο καράβι οποιουδήποτε ατόμου κάτω των δεκαέξι (16) ετών.<sup>87</sup>



Παράλληλα, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα, τα οποία να μην επιτρέπουν να εργαστεί σε πλοίο ναυτικός, ο οποίος δεν θα πληροί τις ιατρικές προϋποθέσεις οι οποίες απαιτούνται για την αποτελεσματική τέλεση των καθηκόντων του ή δεν θα έχει την απαιτούμενη εκπαίδευση, η οποία απαιτείται από τα καθήκοντα της εργασίας του. Θα πρέπει κάθε εργαζόμενος σε πλοίο, να έχει ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση σε θέματα προσωπικής ασφάλειας για όσο διάστημα παραμένει εν πλω. Ειδικότερα, η Σύμβαση όταν θα τεθεί σε ισχύ, θα επιβάλλει σε όλα τα καινούρια πλοία, των οποίων η σημαία υπάγεται σε κράτος που έχει επικυρώσει την Ναυτική Σύμβαση Εργασίας, η κατασκευή τους να είναι σύμφωνη με τις προδιαγραφές που τίθενται στη Σύμβαση.

<sup>87</sup> Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler.

Με βάση τον Κανονισμό 3.1 σε αυτό τον κλάδο κατά τον έλεγχο θα εξεταστούν ειδικές προδιαγραφές όπως:

1. Το μέγεθος των δωματίων και άλλων χώρων φιλοξενίας
2. Ο εξαερισμός και η θέρμανση
3. Τα επίπεδα θορύβου και άλλοι περιβαλλοντικοί συντελεστές
4. Οι εγκαταστάσεις υγιεινής
5. Ο φωτισμός
6. Ιατρικές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες.

Επίσης, οι πλοιοκτήτες, κατά το καθεστώς που επιβάλλει η Νέα Σύμβαση, οφείλουν να προσφέρουν ίσους όρους εργασίας σε όλους τους απασχολούμενους ναυτικούς. Ιδιαίτερα ο όρος αυτός περικλείει το καθήκον του πλοιοκτήτη, να παρέχει συμβάσεις εργασίας, οι οποίες προβλέπουν και διασφαλίζουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας, αλλά και διαμονής για τους απασχολούμενους ναυτικούς πάνω στο καράβι και οι οποίες θα έχουν την υπογραφή του ναυτικού και του πλοιοκτήτη ή του αντιπροσώπου των Πλοιοκτητών. Οι μηνιαίες απολαβές των ναυτικών θα πρέπει, να καταβάλλονται υποχρεωτικά από τους πλοιοκτήτες με βάση τα συμπεφωνημένα στις συμβάσεις εργασίας των απασχολούμενων ναυτικών, αλλά και με βάση τις διατάξεις ισχυρυσών συλλογικών συμβάσεων, ενώ πρέπει να διασφαλίζουν ακόμα στους ναυτικούς το δικαίωμα να αποστέλλουν στις οικογένειές τους τις απολαβές τους.<sup>88</sup>

Το ύψος του κατώτατου μισθού για τους Ναυτικούς θα εκτιμάται σύμφωνα με τον καθορισμένο τρόπο υπολογισμού, ο οποίος αναδιαμορφώνεται σποραδικά, έπειτα από σύσκεψη των πλοιοκτητών, οι οποίοι εκπροσωπούνται από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Ομοσπονδία (International Shipping Federation - ISF), των Ναυτικών, οι οποίοι εκπροσωπούνται από τη Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) στο φάσμα της διμερούς Ενοποιημένης Ναυτιλιακής Επιτροπής.<sup>89</sup>

Τα καθήκοντα των πλοιοκτητών στον κλάδο της εργασίας γίνονται ολοένα πιο αυστηρά, καθώς εισάγονται νέοι κανονισμοί, όσον αφορά το ωράριο εργασίας των ναυτικών και των

---

<sup>88</sup> Apostolos Belokas, (2013), Will ILO MLC deliver as promised? May <http://www.safety4sea.com/analysis/1/181/will-ilo-mlc-deliver-as-promised->.

<sup>89</sup> American Bureau of Shipping, (2009), Guidance notes on the ILO Maritime Labour Convention, 2006, May [http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164\\_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164\\_ILO\\_MLC\\_GN](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164_ILO_MLC_GN).

υποχρεωτικών ωρών ξεκούρασης. Στη Σύμβαση θεσπίζονται, ως μέγιστη διάρκεια εργασίας οι 14 ώρες σε ένα εικοσιτετράωρο διάστημα, 72 ώρες σε ένα διάστημα επτά ημερών και επιβάλλονται αυστηρές ρυθμίσεις για τις ώρες ξεκούρασης, τις οποίες πρέπει οι πλοιοκτήτες να τηρούν. Ταυτόχρονα οι τελευταίοι είναι αναγκασμένοι να αποζημιώνουν τους ναυτικούς σε περιπτώσεις τραυματισμού, αδιαθεσίας, πτώχευσης ή πώλησης του πλοίου, όπως και σε περιπτώσεις βύθισής του.<sup>90</sup>

Οι πλοιοκτήτες ταυτόχρονα έχουν το καθήκον να προσφέρουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς επί των караβιών, σύμφωνα με τις συγκεκριμένες αξιώσεις, όσον αφορά τα καταλύματα και τις εγκαταστάσεις αναψυχής (ικανοποιητική θέρμανση, συνθήκες αερισμού, εγκαταστάσεις υγιεινής και φωτισμού, διαμονή σε νοσοκομείο). Οι συνθήκες επί των караβιών θα πρέπει με άλλα λόγια, όπως ζητάει η Σύμβαση να διασφαλίσουν την προαγωγή της υγείας των ναυτικών και την ευπραγία τους. Επίσης, έχουν το καθήκον να παρέχουν στους ναυτικούς πρόσβαση σε καλής ποιότητας τρόφιμα και πόσιμο νερό, ενώ στην οργάνωση της σίτισης των ναυτικών θα πρέπει, να συνυπολογίζονται και οι αξιώσεις που προέρχονται από διαφορετικά πολιτιστικά και θρησκευτικά πιστεύω. Οι πλοιοκτήτες προσλαμβάνουν και απασχολούν μάγειρες στα πλοία τους, οι οποίοι είναι σωστά εκπαιδευμένοι και καταρτισμένοι αναφορικά με την επιβολή των υποχρεώσεών τους.<sup>91</sup>

Στα κύρια καθήκοντα των πλοιοκτητών με βάση τη νέα Σύμβαση είναι η διασφάλιση της προστασίας της υγείας, της ιατρικής περίθαλψης και της κοινωνικής προστασίας των ναυτικών. Ιδιαίτερα καίρια υποχρέωση για τους πλοιοκτήτες είναι η διασφάλιση της πρόσβασης για τους ναυτικούς σε άμεση αλλά και την προσήκουσα ιατρική περίθαλψη κατά το διάστημα της εργασίας τους στο καράβι, όπως και η μεταφορά των ναυτικών στη στεριά, εάν αυτό κριθεί αναγκαίο. Ταυτόχρονα επιβάλλεται απ' την καινούρια Σύμβαση ο πλοιοκτήτης, να έχει την ευθύνη της οικονομικής συνδρομής προς τους ναυτικούς σε ενδεχόμενο ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου, εφόσον συμβούν ενώ δουλεύουν στο πλαίσιο της εργασίας τους. Είναι στην ευθύνη του εκάστοτε πλοιοκτήτη να διευρύνει την υιοθέτηση, δραστηκή επιβολή και λανσάρισμα της επαγγελματικής ασφάλειας των ναυτικών, των ορθών πολιτικών και προγραμμάτων υγείας για τα πλοία, τα οποία πρέπει να αποσκοπούν στην πρόληψη τραυματισμών, ασθενειών και εργατικών ατυχημάτων. Κάθε χώρα μέλος της Σύμβασης

---

<sup>90</sup> Dombia-Henry Cleopatra, Devlin Dominick and McConnell Moira L., (2006) The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidated Seafarers' Labour Instruments, American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13.

<sup>91</sup> Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler.

διασφαλίζει, πως οι εγκαταστάσεις υγείας θα είναι διαθέσιμες για τους ναυτικούς, ανεξαρτήτως φυλής, χρώματος, φύλου, θρησκείας, εθνικότητας, πολιτικών πεποιθήσεων, κοινωνικής προέλευσης και του κράτους της σημαίας του πλοίου, στο οποίο εργάζονται.

Ο Κανονισμός 4.214 δηλώνεται στην ευθύνη του πλοιοκτήτη, ο οποίος έχει ως επιδίωξη να εξασφαλίσει, ότι οι ναυτικοί απολαμβάνουν το σωστό επίπεδο οικονομικής προστασίας στην περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου, τα οποία έχουν σχέση με την εκτέλεση των καθηκόντων της δουλειάς τους. Σύμφωνα με τη Σύμβαση, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να καλύψουν κάθε δαπάνη, η οποία έχει σχέση με την υγεία και την περίθαλψη των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία τους.

Συγκεντρωτικά, κατά την καινούρια Σύμβαση η ευθύνη των πλοιοκτητών επεκτείνεται στα εξής:<sup>92</sup>

1. Προσφορά πλήρους οικονομικής κάλυψης σε ναυτικούς οι οποίοι έχουν τραυματιστεί ή είναι ασθενείς μέχρι να επαναπατριστούν.

2. Προσφορά οικονομικής αποζημίωσης σε ενδεχόμενο θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας, τα οποία έχουν προέλθει από εργατικό ατύχημα, ασθένεια ή άλλο ρίσκο κατά την απασχόλησή τους στο καράβι.

3. Κάλυψη οικονομικού κόστους κηδείας ναυτικού, του οποίου ο θάνατος προήλθε, είτε επί του καραβιού, είτε στην ακτή κατά το διάστημα εργασίας του από τον πλοιοκτήτη.

4. Πληρωμή των απολαβών μερικώς ή ολικώς ναυτικού, ο οποίος έχει επαναπατριστεί ή αποβιβαστεί στην ξηρά έως την ανάρρωσή του για διάστημα, το οποίο δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 16 μηνών.

5. Πληρωμή μισθών όταν η ασθένεια ή ο τραυματισμός του ναυτικού τον εμποδίζει να εργαστεί, σε ενδεχόμενο βύθισης ή απώλειας του καραβιού.

Οι πλοιοκτήτες με βάση τη Νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας οφείλουν να εξασφαλίσουν την πιστοποίηση που χρειάζεται, όπως προβλέπεται από την MLC 2006 για κάθε καράβι ξεχωριστά το οποίο εμπίπτει στις ακόλουθες προϋποθέσεις:<sup>93</sup>

---

<sup>92</sup> Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.

<sup>93</sup> Κουκάκης Θ., (2006), Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε., Ναυτική Ελλάς, Σεπτέμβριος, σσ. 31-2.

1. Πλοία με ακαθάριστη χωρητικότητα 500 τόνων και άνω, τα οποία παίρνουν μέρος σε διεθνή ταξίδια

2. Πλοία με ακαθάριστη χωρητικότητα 500 τόνων και άνω τα οποία έχουν σημαία κράτους, το οποίο έχει πιστοποιήσει την Νέα Σύμβαση και κάνουν ταξίδια μεταξύ ενός ή περισσότερων λιμένων σε ένα άλλο κράτος.

Ισχύει ταυτόχρονα πως πλοία, τα οποία προέρχονται από κράτη που δεν έχουν πιστοποιήσει τη Σύμβαση, δεν είναι ευνοϊκότερες οι συνθήκες, υπό τον όρο του λιγότερου αυστηρότερου ελέγχου. Αυτό το μέτρο στην ουσία είναι μία προειδοποίηση προς όλους τους πλοιοκτήτες, πως επιβάλλεται να εκτελέσουν τα πρότυπα που βάζει η Σύμβαση. Στην ουσία έτσι αποτρέπονται οι πλοιοκτήτες από το να αλλάξουν τη σημαία των πλοίων τους, με σκοπό να αποφύγουν το κόστος της οργάνωσης και της υλοποίησης, όσων προβλέπει η Σύμβαση, αναφορικά με την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Τα ζητούμενα της Νέας Σύμβασης από τους πλοιοκτήτες συνοψίζονται ως εξής:<sup>94</sup>

1. Ανάλυση χάρσματος σχετικά με τις υφιστάμενες συνθήκες και τις πολιτικές της εταιρείας τους, με στόχο να εξακριβωθεί κατά πόσο ανταποκρίνονται στα νέα ζητούμενα.

2. Εφόσον εντοπιστούν περιοχές για τις οποίες υπάρχει ανησυχία, θα πρέπει να επισημανθούν και να πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες διορθωτικές κινήσεις.

3. Αποστολή επίσημης αίτησης σχετικά με την έκδοση της φόρμας DMLC(Declaration of Maritime Labor Compliance-Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας) Μέρους I προς την επίσημη αρχή. Η αίτηση θα πρέπει να περιλαμβάνει :

A. Όνομα Σκάφους

B. Αριθμό IMO

Γ. Ακαθάριστη χωρητικότητα

4. Εφόσον παραληφθεί το Μέρος I της DMLC τότε θα πρέπει να ετοιμαστεί το Μέρος II από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη ή από τη διαχειρίστρια εταιρεία για να ληφθεί η τελική πιστοποίηση και να ξεκινήσουν οι διαδικασίες επιθεώρησης.

---

<sup>94</sup> International Labour Organization. International Labour Standards Department and Sectoral Activities Branch 2009, Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, Retrieved April 14, 2009, from the World Wide Web:[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/--normes/documents/publication/wcms\\_101787.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/--normes/documents/publication/wcms_101787.pdf)98.

5. Εφόσον ολοκληρωθούν τα Μέρη I και II της DMLC, προσδιορίζεται η επιθεώρηση του σκάφους από την αρμόδια αρχή και εφόσον δεν βρεθούν παρατυπίες ή παραλείψεις εκδίδεται το πιστοποιητικό.

Κύριο μέλημα για κάθε πλοιοκτήτη είναι η εξασφάλιση εγγράφων για κάθε έ να πλοίο ξεχωριστά:<sup>95</sup>

1. Αντίγραφο της καινούριας Σύμβασης Ναυτιλιακής Εργασίας
2. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και
3. Βεβαίωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (DMLC).

Πιο αναλυτικά η Σύμβαση ορίζει τις διεθνείς ελάχιστες αξιώσεις για τις συνθήκες εργασίας, οι οποίες θα πιστοποιηθούν μέσω των ελέγχων στα πλοία. Πάνω στο καράβι πρέπει να υπάρχει ένα αντίγραφο της σύμβασης και να είναι στην αγγλική γλώσσα, ένα Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μια συμπληρωματική Δήλωση Συμμόρφωσης (DMLC). Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας συνιστά την αρχική απόδειξη για την Λιμενική Αρχή, ότι ο πλοιοκτήτης τηρεί τους όρους της σύμβασης. Τα καράβια που δεν έχουν το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας θα περνάνε από μεγαλύτερο έλεγχο από τις λιμενικές αρχές. Και τα τρία παραπάνω έγγραφα πρέπει να είναι στην αγγλική γλώσσα, ενώ είναι δυνατό να είναι διαθέσιμα και σε άλλες γλώσσες.<sup>96</sup>

Ειδικά για την Ελλάδα, η ανάλογη Εγκύκλιος MLC/01/2013/02-08-13 θέτει πως τα υπό ελληνική σημαία καράβια ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω που εκτελούν διεθνείς πλόες ή που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων σε άλλη χώρα, πρέπει να συμμορφώνονται και να ελέγχονται με βάση όλες τις διατάξεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας –MLC 2006 και επιπροσθέτως, να πιστοποιούνται ως προς τη συμμόρφωση με τα δεκατέσσερα (14) πεδία που δηλώνονται στο παράρτημα A5-I της Σύμβασης και να εφοδιάζονται με Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας – ΠΙΝΕ (Maritime Labour Certificate-MLC). Η εγκύκλιος επίσης ορίζει ακόμη πως τα υπόλοιπα υπό ελληνική σημαία πλοία, υποχρεούνται μόνο σε συμμόρφωση με τα πεδία της Σύμβασης, όπως ακριβώς και τα πλοία που

---

<sup>95</sup> International Labour Organization. International Labour Standards Department and Sectoral Activities Branch 2009, Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006, Retrieved April 14, 2009, from the World Wide Web:[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/--normes/documents/publication/wcms\\_101787.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/--normes/documents/publication/wcms_101787.pdf)98.

<sup>96</sup> Jesús A. MENACHO Piérola, How the “Maritime Labour Convention, 2006” will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?, MSEA Class of 2010 – WMU.

πιστοποιούνται υποχρεωτικά. Ενώ είναι δυνατή, έπειτα από αίτημα πλοιοκτήτη η πιστοποίηση πλοίου μη υπόχρεου.<sup>97</sup>

Τα ανωτέρω έγγραφα έχουν εξαιρετικά σημαντική σημασία για την εκπλήρωση των σκοπών της Σύμβασης, ενώ την ίδια στιγμή επιφέρουν σημαντικές νέες υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες. Μέσα από την καθιέρωση αυτών των προτύπων η Σύμβαση εκπληρώνει το στόχο της βελτίωσης της προστασίας των ναυτικών, θεσπίζοντας αυστηρότερες υποχρεώσεις για τους ναυτικούς.<sup>98</sup>

Θέτει το ελάχιστο των προϋποθέσεων σχετικά με τις συνθήκες εργασίας, των οποίων η τήρηση βεβαιώνεται μέσα από περιοδικούς ελέγχους και επιθεωρήσεις των συνθηκών στα πλοία. Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας αποτελεί μία *prima facie* απόδειξη κατά τον έλεγχο και την επιθεώρηση ενός πλοίου, πως ο πλοιοκτήτης έχει λάβει τα απαραίτητα μέτρα και έχει συμμορφωθεί με τις προϋποθέσεις που θέτει η νέα Σύμβαση. Αντιθέτως, πλοία τα οποία δεν κατέχουν το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας θα υπόκεινται σε αυστηρότερους ελέγχους από τις αρμόδιες αρχές.<sup>99</sup>

Σε κάθε περίπτωση, οι πλοιοκτήτες είναι υπεύθυνοι να αναγνωρίσουν και να εφαρμόσουν το σύνολο των κανονισμών που σχετίζονται με τις απαιτήσεις της νέας Σύμβασης, και ιδιαίτερα με τις απαιτήσεις που θέτει το Β' Μέρος της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας. Παράλληλα, οι πλοιοκτήτες οφείλουν να θεσπίσουν και τα ιδιαίτερα μέτρα και μέσα, ώστε να πραγματοποιηθούν και οι απαραίτητες αναθεωρήσεις στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας.<sup>100</sup>

Ταυτόχρονα, θα πρέπει να δημιουργηθούν διαδικασίες στενής παρακολούθησης αυτών των κανονισμών, ώστε να εφαρμόζονται οι σχετικές αναθεωρήσεις των εκάστοτε αλλαγών στο Μέρος II της DMLC. Ο πλοιοκτήτης πρέπει να εξετάσει τη θέσπιση ενός αποτελεσματικού μέσου για τη διατήρηση αρχείων σχετικών με την Σύμβαση. Τα αρχεία μπορούν να είναι σε έντυπη ή ηλεκτρονική μορφή και θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα δεν χάνονται ή καταστρέφονται. Συνεπώς, οι πλοιοκτήτες πλην των συμβατικών καθηκόντων που

---

<sup>97</sup> Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), *The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.*

<sup>98</sup> Papadakis Konstantinos, (2008), *Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework*, ILO.

<sup>99</sup> Jesús A. MENACHO Piérola, *How the "Maritime Labour Convention, 2006" will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?*, MSEA Class of 2010 – WMU.

<sup>100</sup> Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), *The Maritime Labour Convention, 2006. A legal Primer to an Emerging International Regime.*

περιγράφονται στην Σύμβαση πρέπει, να εφαρμόσουν ένα δραστικό σύστημα αρχείων ανάλογο με τα στοιχεία που ζητάει η MLC 2006.<sup>101</sup>

Η καθιέρωση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και της Δήλωσης Ναυτικής Εργασίας συνιστούν την πιο σπουδαία πιθανόν πρόβλεψη της Σύμβασης, όπως πιστοποιούν την τήρηση των προδιαγραφών που θέτει. Η απόκτηση αυτών των πιστοποιητικών από τους πλοιοκτήτες αξιώνει, πρωτίστως τον ενδελεχή έλεγχο του καραβιού και των συνθηκών εργασίας, οι οποίες πρέπει να πληρούν τους όρους τόσο τις εθνικές νομοθεσίες του κράτους σημαίας όσο και τους όρους που απορρέουν από τη Σύμβαση. Οι αρχές που θα προβούν στον έλεγχο του καραβιού θα χορηγήσουν στο καράβι το αναγκαίο πιστοποιητικό του κράτους σημαίας, πιστοποιώντας με αυτόν τον τρόπο, πως οι συνθήκες εργασίας στο καράβι είναι νομότυπες. Σε άλλη περίπτωση, η πλοιοκτήτρια επιχείρηση θα πρέπει να κινητοποιήσει τις διαδικασίες που χρειάζονται για τον συντονισμό με τις απαιτήσεις της Σύμβασης και της οικείας νομοθεσίας.<sup>102</sup>

Οι νέες ρυθμίσεις θα έχουν επίδραση στους Διευθυντές, Πλοιοκτήτες, Ναυλωτές, καθώς και ασφαλιστές οι οποίοι πιθανόν να πληγούν σοβαρά, ιδιαίτερα εάν ο έλεγχος ή κράτηση ενός καραβιού δημιουργήσει αξιώσεις για καθυστέρηση ή ζημιά στο φορτίο. Σε αυτή τη περίπτωση σημαντικό είναι τα αρχικά έγγραφα να περικλείουν:<sup>103</sup>

- Αλλαγή των ναυλοσυμφώνων για την εξασφάλιση της συμμόρφωσης από τους πλοιοκτήτες και αποκατάσταση εάν υπάρξει αποτυχία

- Σύνταξη διατυπώσεων για τις καταγγελίες στο καράβι

- Σύνταξη καινούριων, συμβατών συμβολαίων εργασίας

- Αλλαγή των συμφωνιών που έχουν σχέση με τη διαχείριση του Πληρώματος

- Πλην της εξέτασης εγγράφων, πλοίαρχοι και ανώτεροι αξιωματικοί θα πρέπει να εκπαιδευτούν, για να εξασφαλίζουν ότι το καράβι είναι συμβατό και πληροί τους όρους της MLC και να ασχολούνται μεταξύ άλλων με τα παράπονα των πληρωμάτων και την παρακολούθηση των ορίων του ωραρίου εργασίας.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Jesús A. MENACHO Piérola, How the “Maritime Labour Convention, 2006” will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?, MSEA Class of 2010 – WMU.

<sup>102</sup> Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler.

<sup>103</sup> Κουκάκης Θ., (2006), Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε., Ναυτική Ελλάς, Σεπτέμβριος, σσ. 31-2.

<sup>104</sup> Βλάχος Γ.Π., (2000), Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης.



Οι ιδιοκτήτες ή οι διαχειριστές των πλοίων ακαθάριστης χωρητικότητας 500 και άνω κόνων, που παίρνουν μέρος σε διεθνή ταξίδια ή ταξίδια ανάμεσα σε ξένα λιμάνια, χρειάζεται να διευρύνουν και να υλοποιήσουν πλάνα για να διασφαλίσουν, ότι εκτελούνται οι εθνικές νομοθεσίες, οι διατάξεις ή άλλα μέτρα και επομένως ότι συμμορφώνονται πραγματικά με την Σύμβαση.<sup>105</sup>

Η σταθερότητα στην αγορά εργασίας συνιστά αναγκαία προϋπόθεση την ανάπτυξη παγκόσμιων προτύπων και πρακτικών και τη διασφάλιση ότι τα προϊόντα του παγκόσμιου εμπορίου διακινούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο από πλοία με αποτελεσματικά πληρώματα.<sup>106</sup>

---

<sup>105</sup> Dombia-Henry Cleopatra, Devlin Dominick and McConnell Moira L., (2006) The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments, American Society of International Law, Volume 10, Issue 23, September 13.

<sup>106</sup> Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World, Gabler.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

### ΚΩΔΙΚΑΣ ISPS

#### 6.1 Εισαγωγικά

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΔΝΟ) ξεκίνησε τις σχετικές με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασίες του, τον Φεβρουάριο του 2002. Στις 12 Δεκεμβρίου 2002, έπειτα από διπλωματική σύσκεψη που κράτησε 5 μέρες, ο ΔΝΟ ενέκρινε την αλλαγή της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα SOLAS και κυρίως ένα καινούριο κεφάλαιο με τίτλο “Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα καθώς και έναν νέο διεθνή κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων” (ISPS κώδικας- International Ship and Port Facility Security Code).<sup>107</sup>

Αυτά τα νομοθετικά κείμενα συνυπολογίζουν στην ουσία τη συναφή με την καθ’ αυτή ναυσιπλοΐα, με τη διάσταση της ασφάλειας στη θάλασσα στις λιμενικές εγκαταστάσεις. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβάνονται στις εγκαταστάσεις που διενεργούν δράσεις διασύνδεσης ανάμεσα στο λιμάνι και το καράβι. Το βεληγεκές των συναφών με την ασφάλεια στη θάλασσα εργασιών του ΔΝΟ περιορίζεται στα καράβια και στις εγκαταστάσεις των λιμανιών και ειδικά στη διασύνδεση καραβιού / λιμανιού.<sup>108</sup>

Η τροποποιημένη σύμβαση SOLAS και το αρχικό μέρος του κώδικα ISPS περικλείουν μόνο δεσμευτικές διατάξεις, ενώ το δεύτερο μέρος αυτού του κώδικα περικλείει συστάσεις, τις οποίες πρέπει να εφαρμόσουν οι συμμετέχοντες χώρες. Οι διατάξεις αυτές ισχύουν για τα επιβατηγά καράβια, για τα φορτηγά πλοία μμεικτής χωρητικότητας ίσης ή μμεγαλύτερης των 500 τόνων, για τις κινητές μμονάδες γεώτρησης στ’ ανοιχτά και για τις εγκαταστάσεις των λιμανιών που εξυπηρετούν τη διεθνή κυκλοφορία. Οι όροι και ο ISPS κώδικας δεν ισχύουν για τα θωρηκτά, τα πολεμικά πλοία ή άλλα καράβια που αξιοποιούνται από ένα συμμετέχον κράτος για μια μη εμπορική υπηρεσία της συμμετέχουσας κυβέρνησης. Η μετατροπή της σύμβασης SOLAS εκτιμήθηκε ως αποδεκτή, την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2004, εφόσον πριν από την ημερομηνία αυτή, το ένα τρίτο τουλάχιστο των κυβερνήσεων που συμμετέχουν, ή των συμβαλλόμενων κυβερνήσεων των οποίων οι εμπορικοί στόλοι εκπροσωπούν συνολικά το 50% τουλάχιστο της

<sup>107</sup> Πιiana Christodoulou-Varotsi, Dimitry A. Pentsov, (2007), Maritime Work Law fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, Springer.

<sup>108</sup> Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Εμ., (1999), Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης, Πειραιάς: Εκδόσεις J&J Hellas.

μεικτής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, δεν γνωστοποιήσαν στον ΔΝΟ ενστάσεις για τις μετατροπές αυτές.<sup>109</sup>

Ο κώδικας ISPS ξεκίνησε να υφίσταται από την 1η Ιουλίου 2004, όταν τέθηκε σε ισχύ το κεφάλαιο XI-2 της σύμβασης SOLAS (Ειδικά μέτρα για την ενίσχυση της ασφάλειας στη θάλασσα).



## 6.2 Κώδικας ISPS

Ο κώδικας ενστερνίζεται, ότι η διασφάλιση της ασφάλειας των караβιών και των εγκαταστάσεων λιμένων είναι κυρίως μια διοικητική δράση κινδύνου και ότι για να προσδιορίσει ποια μέτρα ασφάλειας είναι ορθά, μια εκτίμηση των εκάστοτε κινδύνων πρέπει να γίνεται σε κάθε περίπτωση. Ο στόχος του κώδικα είναι, να παρασχεθεί ένα γενικευμένο φάσμα για τον κίνδυνο, που επιτρέπει στις κυβερνήσεις σε περίπτωση απειλής να προχωρήσουν με μετατροπές στην ευπάθεια για τα πλοία και τις λιμενικές εγκαταστάσεις. Για να ξεκινήσει η μέθοδος αυτή, κάθε κυβέρνηση που συμμετέχει θα διοικεί τις εκτιμήσεις ασφάλειας των λιμενικών εγκαταστάσεων. Οι εκτιμήσεις ασφάλειας θα έχουν τα ακόλουθα κύρια συστατικά.

Πρώτον, πρέπει να προσδιορίσουν και να θέσουν σε αξιολόγηση τα καίρια προτερήματα και τις υποδομές αυτές που είναι κρίσιμες για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, όπως επίσης και εκείνα τα μέρη ή δομές που θα μπορούσαν να προξενήσουν σημαντική απώλεια ζωής ή ζημία στην οικονομία ή στο περιβάλλον των λιμενικών εγκαταστάσεων. Έπειτα, η αξιολόγηση πρέπει να καθορίσει τις αληθινές απειλές σε αυτές τις κρίσιμες αποφάσεις και την υποδομή για να δοθεί προβάδισμα στα μέτρα ασφάλειας. Τέλος, η αξιολόγηση πρέπει να ερευνήσει την τρωτότητα της λιμενικής εγκατάστασης με τον προσδιορισμό των αδυναμιών τους στη φυσική ασφάλεια, τη δομική ακεραιότητα, τα συστήματα προστασίας, τις διαδικαστικές πολιτικές, τα συστήματα

---

<sup>109</sup> Papadakis Konstantinos, (2008), Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework, ILO.

επικοινωνιών, την υποδομή διακινήσεων, τις χρήσεις αυτών και άλλες περιοχές μέσα σε μια λιμενική εγκατάσταση που μπορεί να είναι ένας ενδεχόμενος στόχος. Όταν αποπερατωθεί ο προσδιορισμός του κινδύνου, τότε η συμβαλλόμενη κυβέρνηση ίσως να εκτιμήσει ορθά τον κίνδυνο. Αυτός ο όρος κινδύνου θα ενταχθεί στον κώδικα μέσω διάφορων ελάχιστων λειτουργικών αξιώσεων ασφάλειας για τα καράβια και τις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Για τα καράβια, αυτές οι αξιώσεις θα περικλείουν:<sup>110</sup>

- Σχέδιο ασφαλείας καραβιών (Ship Security Plan),
- Αξιωματικός ασφαλείας πλοίων (Ship Security Officer),
- Αξιωματικός ασφαλείας επιχείρησης (Company Security Officer) και
- Επιπρόσθετο εξοπλισμό ασφαλείας εν πλω.

Για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, οι αξιώσεις θα περικλείουν:<sup>111</sup>

- Πλάνο ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Plan),
- Αξιωματικός ασφαλείας λιμενικών εγκαταστάσεων (Port Facility Security Officer) και
- Επιπρόσθετος εξοπλισμός ασφαλείας.

Επίσης, οι αξιώσεις για τα καράβια και για τις λιμενικές εγκαταστάσεις θα περικλείουν:

- Επιτήρηση και επιθεώρηση πρόσβασης,
- Επιτήρηση ανθρώπων και φορτίου και
- Ασφαλή ενδοεπικοινωνία και μετάδοση των ενημερώσεων.

Λόγω του ότι κάθε πλοίο (ή κατηγορία πλοίου) και κάθε λιμενική εγκατάσταση χειρίζονται διαφορετικούς κινδύνους, η διαδικασία η οποία θα καλύψει αυτές τις αξιώσεις αυτού του κώδικα, θα προσδιοριστεί και θα εγκριθεί εν τέλει από τη διοίκηση ή τη συμμετέχουσα κυβέρνηση. Για να αναγνωριστεί η απειλή σε μια λιμενική εγκατάσταση ή σε ένα καράβι, η συμμετέχουσα κυβέρνηση θα θέσει το ορθό επίπεδο ασφαλείας. Τα επίπεδα ασφαλείας 1, 2 και 3 αντιστοιχούν σε καταστάσεις κανονικού, μέσου, και υψηλού κινδύνου, αντίστοιχα. Το επίπεδο

---

<sup>110</sup> Duruigbo, E. Reforming the International Law and Policy on Marine\_Oil Pollution. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 65.

<sup>111</sup> Πιανα Christodoulou-Varotsi, Dimitry A. Pentsov, (2007), Maritime Work Law fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers, Springer.

ασφάλειας δημιουργεί μια σύνδεση μεταξύ του πλοίου και της λιμενικής εγκατάστασης, δεδομένου ότι προκαλεί την εφαρμογή των κατάλληλων μέτρων ασφάλειας, τόσο για το πλοίο όσο και για τη λιμενική εγκατάσταση. Ο πρόλογος στο κώδικα δηλώνει ότι, εφόσον έχουμε απειλές, η μόνη λογική αντίδραση είναι να μειωθεί η ευπάθεια / τρωτότητα. Ο κώδικας έχει ποικίλους τρόπους να αμβλύνει την ευπάθεια / τρωτότητα. Τα πλοία υπόκεινται σε ένα σύστημα μελέτης, εξακρίβωσης, πιστοποίησης και επιθεώρησης για να διασφαλίσουν, ότι τα μέτρα ασφάλειας τους εφαρμόζονται. Αυτό το σύστημα θα στηριχτεί σε ένα αρκετά επεκταθέν σύστημα επιθεώρησης, όπως καθορίζεται στη σύμβαση Solas. Οι λιμενικές εγκαταστάσεις θα χρειαστούν ακόμα να παράσχουν κάποιες ανάλογες με την ασφάλεια ενημερώσεις στη συμμετέχουσα κυβέρνηση, η οποία εν συνεχεία θα υποβάλει μία λίστα εγκεκριμένων σχεδίων ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων, συμπεριλαμβανομένων και εμπιστευτικών στοιχείων στον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό.<sup>112</sup>

### **6.3 Οι απαιτήσεις του κώδικα**

Οι *αντικειμενικοί σκοποί* του ISPS κώδικα συνοψίζονται ως εξής:

- Εντοπισμός και πρόληψη ενδεχόμενων απειλών που επηρεάζουν την ασφάλεια σε διεθνές πεδίο.
- Καθορισμός δικαιοδοσιών και καθηκόντων στους εμπλεκόμενους.
- Συστηματική συγκέντρωση και ανταλλαγή στοιχείων που έχουν σχέση με την ασφάλεια.
- Διάθεση συστηματικής διαδικασίας για την εκτίμηση και την επιθεώρηση της ασφάλειας.
- Διασφάλιση επαρκούς και ικανοποιητικού επιπέδου ασφάλειας.

Οι *λειτουργικές αξιώσεις* του ISPS κώδικα είναι οι ακόλουθες:

- Συγκέντρωση και περιγραφή των πληροφοριών.
- Ανεμπόδιστη ραδιοεπικοινωνία ανάμεσα στα πλοία και στα λιμάνια.
- Επιθεώρηση και περιορισμός της προσβάσεως / επιβιβάσεως.

---

<sup>112</sup> Papadakis Konstantinos, (2008), Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework, ILO

- Αποτροπή / απαγόρευση έκνομης / λαθραίας εισαγωγής πυρομαχικών, όπλων, εκρηκτικών στο καράβι.

- Δυνατότητα ενεργοποίησης συναγερμού σε ενδεχόμενη επίθεση.
- Εκπόνηση πλάνου ασφαλείας για καράβια και λιμάνια.
- Εκτέλεση κατάρτισης και γυμνασίων ετοιμότητας.

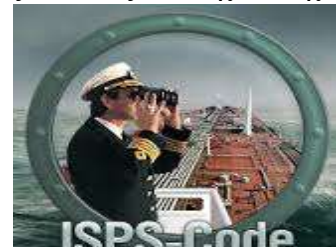
Σύμφωνα με τον ISPS κώδικα, οι δράσεις ασφαλείας του πλοίου είναι οι εξής:

- Εντοπισμός των προκαθορισμένων ελεγχόμενων (απαγορευμένων) περιοχών του καραβιού.

- Επιθεώρηση της προσβάσεως /εισόδου.
- Επιθεώρηση των καταστρωμάτων και της περιοχής γύρω από το καράβι.
- Επιθεώρηση της επιβίβασης προσώπων και των ατομικών τους ειδών.
- Επιθεώρηση της φορτώσεως του φορτίου και των εφοδίων του καραβιού.
- Διασφάλιση άμεσης ετοιμότητας επικοινωνίας ασφάλειας.
- Διασφάλιση επαρκούς γνώσης του πληρώματος στις ευθύνες που έχουν σχέση με την τήρηση των κανόνων ασφαλείας.

#### 6.4 Επίπεδα ασφαλείας

Τα επίπεδα ασφαλείας χωρίζονται σε:<sup>113</sup>



- Επίπεδο 1(Level 1)- Το επίπεδο ασφαλείας το οποίο λειτουργεί στο καράβι και διατηρείται διαρκώς.

- Επίπεδο 2(Level 2) Το ενισχυμένο επίπεδο ασφαλείας σε περίπτωση κατά την οποία υπάρχει κίνδυνος επεισοδίου, που έχει σχέση με την ασφάλεια.

- Επίπεδο 3(Level 3) Το επίπεδο ασφαλείας σε περίπτωση κατά την οποία υφίσταται κίνδυνος για πιθανό ή άμεσο επεισόδιο που έχει σχέση με την ασφάλεια. Αυτό το επίπεδο ασφαλείας έχει περιορισμένο χρονικό διάστημα.

---

<sup>113</sup> Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards.

Ο καθορισμός ασφάλειας στοχεύει στα ακόλουθα:

- Στον επιτόπιο έλεγχο ασφάλειας.
- Στον καθορισμό των βασικών λειτουργιών, οι οποίες από την φύση τους συνιστούν κίνδυνο.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των πιθανών απειλών οι οποίες είναι δυνατόν να συμβούν.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των αδυναμιών στην υπάρχουσα υποδομή, πολιτική, διαδικασίες, έμψυχο δυναμικό.
- Στον εντοπισμό και την καταγραφή των υφισταμένων μμέτρων ασφάλειας διαδικασιών, οδηγιών. Ο καθορισμός ασφάλειας θα πρέπει, να γίνεται για κάθε τύπο καραβιού συνυπολογίζοντας την γεωγραφική περιοχή, που δραστηριοποιείται όπως και άλλες σχετικές ιδιαιτερότητες.

Θα πρέπει να επισημανθεί, ότι ο ορισμός ασφάλειας συνιστά το θεμέλιο για την εκπόνηση του πλάνου ασφαλείας. Ταυτόχρονα, ορίζει τους αληθινούς κινδύνους και συνάμα δείχνει τα ήδη υπάρχοντα μέτρα ασφάλειας. Τονίζεται, ότι ο προσδιορισμός ασφάλειας θα πρέπει να αναλαμβάνεται από ανθρώπους, οι οποίοι έχουν τις σωστές γνώσεις και βιώματα.

Το Σχέδιο Ασφάλειας ενέχει την υλοποίηση των μέτρων για τον συντονισμό περιστατικών τρομοκρατικών ενεργειών, πειρατείας όπως και την δυναμική εναλλαγή τους σε συνάρτηση με τα εκάστοτε επιβαλλόμενα επίπεδα ασφάλειας από τα συμβαλλόμενα κράτη. Ορίζει δε με ακρίβεια τα καθήκοντα και τις ευθύνες όλων των συμβαλλόμενων. Το Σχέδιο Ασφάλειας και οι ενδεχόμενες τροποποιήσεις του εγκρίνονται από το κράτος της σημαίας ή από εξουσιοδοτημένο φορέα. Το σχέδιο ασφάλειας πρέπει να περικλείει τα εξής:<sup>114</sup>

- Ανάλυση πράξεων για τα επίπεδα ασφαλείας -Level 1,2 και 3.
- Προσδιορισμό των ελεγχόμενων / απαγορευμένων περιοχών και των ανάλογων μέτρων προστασίας τους.
- Τρόποι για το χειρισμό απειλών.

---

<sup>114</sup> Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards,

- Μέτρα για την αποτροπή έκνομης εισαγωγής πυρομαχικών, όπλων επικινδύνων υλικών, ουσιών και συσκευών.
- Ευθύνες μελών του πληρώματος στα οποία έχουν ανατεθεί καθήκοντα ασφάλειας.
- Μέθοδοι εκκενώσεως χώρων.
- Διατυπώσεις για εκτέλεση εσωτερικών επιθεωρήσεων.
- Διατυπώσεις για εκτέλεση εκπαίδευσης και γυμνασίων.
- Διατυπώσεις για συντονισμό ενεργειών σε δραστηριότητες ασφάλειας με τις εγκαταστάσεις λιμένος.
- Καθορισμό δικαιοδοσιών και καθηκόντων Αξιωματικού Ασφάλειας Πλοίου.
- Προσδιορισμό δικαιοδοσιών και υποχρεώσεων Αξιωματικού Ασφάλειας Εταιρείας.
- Διατύπωση τροποποιήσεων και ενημερώσεως σχεδίου.
- Διατύπωση περιγραφής περιστατικών που έχουν σχέση με την ασφάλεια.
- Προσδιορισμό των σημείων ενεργοποίησης / απενεργοποίησης του συστήματος συναγερμού ασφάλειας του καραβιού.
- Μέθοδοι χρήσης και ενεργοποίησης / απενεργοποίησης όπως και επαναφοράς (re-setting) του συστήματος συναγερμού ασφάλειας.
- Διατυπώσεις ρυθμίσεως (calibration) και συντηρήσεως των συσκευών ασφάλειας.

## **6.5 Κεφάλαιο XI-2**

Το κεφάλαιο «Ειδικά μέτρα για να ενισχυθεί η θαλάσσια ασφάλεια» προστίθεται, έπειτα από το ξαναριθμημένο κεφάλαιο XI-1 και ισχύει για τα επιβατηγά καράβια και τα καράβια φορτίου ακαθάριστης χωρητικότητας 500 grt και άνω, συν του ταχύπλοου σκάφους, των κινητών μονάδων παράκτιων διατρήσεων και των λιμενικών εγκαταστάσεων που εξυπηρετούν τέτοια καράβια, που δεσμεύονται σε διεθνή ταξίδια. Ο κανονισμός XI-2/37 του καινούριου κεφαλαίου περικλείει και ασπάζεται τον International Ship and Port Facilities Security Code (ISPS Code). Ο κανονισμός αξιώνει από τις σημαίες, να θέτουν τα επίπεδα ασφάλειας και να διασφαλίσουν τις κατάλληλες ενημερώσεις στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους. Προτού ένα πλοίο εισέλθει σε ένα λιμάνι, ή ενόσω είναι σε έναν λιμένα, μέσα στο έδαφος ενός



συμμετέχοντος κράτους, οφείλει να συμμορφώνεται με τις αξιώσεις για το επίπεδο ασφάλειας που τίθεται από το ίδιο το συμμετέχον κράτος, εάν εκείνο το επίπεδο ασφάλειας είναι υψηλότερο από το επίπεδο ασφάλειας που τίθεται από τη σημαία για το καράβι αυτό.<sup>115</sup>

Ο κανονισμός XI-2/4 επιβεβαιώνει το ρόλο του καπετάνιου (master overriding authority) στην άσκηση της επαγγελματικής κρίσης του πέρα από τις αποφάσεις, που είναι απαραίτητες για να διατηρήσουν την ασφάλεια του πλοίου. Αναφέρεται, ότι δεν θα περιοριστεί από την εταιρεία, το ναυλωτή ή οποιοδήποτε άλλο πρόσωπο. Ο κανονισμός XI-2/5 απαιτεί σε όλα τα πλοία να τοποθετηθεί ένα σύστημα ασφάλειας, σύμφωνα με ένα ακριβές χρονοδιάγραμμα, που πρέπει τα περισσότερα πλοία να το έχουν εγκαταστήσει μέχρι το τέλος του 2004 και τα υπόλοιπα έως το τέλος του 2006. Όταν ενεργοποιείται το σύστημα ασφάλειας αρχίζει και διαβιβάζει μια πλοίου-ακτής επαφή σε μια αρμόδια αρχή που υποδεικνύεται από τη σημαία, που προσδιορίζει τη ταυτότητα του πλοίου, τη θέση του και που δείχνει, ότι η ασφάλεια του καραβιού κινδυνεύει ή έχει κινδυνέψει. Το σύστημα δεν θα ενεργοποιεί οποιοδήποτε συναγερμό επί του καραβιού. Το σύστημα ασφάλειας πλοίων θα είναι σε θέση ενεργοποίησης από τη γέφυρα ναυσιπλοΐας και τουλάχιστον σε μια άλλη θέση. Ο κανονισμός XI-2/6 καλύπτει τις αξιώσεις για τις λιμενικές εγκαταστάσεις, που επιτρέπουν μεταξύ άλλων στις κυβερνήσεις που συμμετέχουν να διασφαλίσουν, ότι οι εκτιμήσεις ασφάλειας πραγματοποιούνται και ότι τα σχέδια ασφάλειας λιμενικών εγκαταστάσεων αναπτύσσονται, εφαρμόζονται και αλλάζουν με βάση τον ISPS κώδικα. Υφίστανται και άλλοι όροι σε αυτό το κεφάλαιο που καλύπτουν, την επιθεώρηση των καραβιών στο λιμάνι και τη συγκεκριμένη ευθύνη των επιχειρήσεων.

#### **6.6 Σύγκριση ISM και ISPS κώδικα**

Κάνοντας μια σύγκριση ανάμεσα στον ISM και τον ISPS κώδικα, προκύπτει ότι υφίστανται πολλές ομοιότητες όπως η διεθνής εφαρμογή, το σύστημα διοικήσεως (management system), η κοινή διάρθρωση ως προς τα στοιχεία και τις αξιώσεις, ίδιες αξιώσεις πιστοποίησης και επαλήθευσης. Βέβαια υφίστανται και διαφορές σε συγκεκριμένες λεπτομέρειες και στοιχεία που αφορούν την επιθεώρηση, τον καθορισμό (assessment), την κατάρτιση, τα πλάνα και την εκπαίδευση. Η μεγάλη όμως και ειδοποιός είναι, ότι με την επιβολή του κώδικα ISM οι επιχειρήσεις σχεδιάστηκαν πολύ καλύτερα και βελτίωσαν στην ουσία τον τρόπο διευθύνσεως

---

<sup>115</sup> Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards.

και οργάνωσης των πλοίων τους, δίχως να χρειαστεί να αλλάξουν τις κύριες τους δράσεις και πολιτικές.<sup>116</sup>

Ο κώδικας ISPS θέτει κάτι νέο στην εμπορική ναυτιλία, καλώντας όλους τους εμπλεκόμενους να ενσωματώσουν στη σκέψη και νοοτροπία τους, την απειλή της τρομοκρατίας, κάτι που ήταν σχετικά άγνωστο έως σήμερα. Η νέα αυτή θέση, αλλά και οι πολλές δυσχέρειες στην πραγμάτωση των μέτρων, θα πρέπει να κατανοηθούν πλήρως από τους πλοιοκτήτες και τα υψηλόβαθμα διευθυντικά στελέχη των ναυτιλιακών εταιρειών. Αυτό ενδέχεται να καθυστερήσει την υλοποίηση και στην εφαρμογή του νέου κώδικα ISPS. Οι απαιτήσεις του ISPS σε σύγκριση με τον ISM είναι ασφαλώς μικρότερες, αλλά ο χρόνος συμμορφώσεως είναι μόλις δεκατέσσερις (14) μήνες έναντι τεσσάρων (4) και πλέον ετών. Είναι πραγματικά οριακός ο χρόνος, τη στιγμή που ακόμη και σήμερα, δηλαδή λίγους μήνες πριν από την καταλυτική ημερομηνία, υπάρχουν πολλά αδιευκρίνιστα θέματα. Για παράδειγμα, δεν έχει γίνει ακόμη νομοθετική ρύθμιση από πολλές χώρες, δεν έχουν εξουσιοδοτηθεί RSOs (Recognized Security Organization- Αναγνωρισμένος Οργανισμός Ασφαλείας), δεν έχει εκδοθεί το μοντέλο εκπαίδευσης (Model Course) από τον ΔΝΟ και πολλά άλλα ενδιαφέροντα ζητήματα. Η άποψη που κυριαρχεί στο ναυτιλιακό κόσμο είναι, ότι θα πρέπει ο ΔΝΟ να δώσει παράταση στην ημερομηνία συμμόρφωσης τουλάχιστον 6 μήνες. Ίσως ο νέος πρόεδρος του ΔΝΟ, ο διακεκριμένος ναύαρχος του Λιμενικού Σώματος, Ευθύμιος Μητρόπουλος, του οποίου η εκλογή προκάλεσε δικαιολογημένη υπερηφάνεια στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα, θα μπορούσε να επανεκτιμήσει το ζήτημα ως προς το χρόνο υλοποίησης, γεγονός βέβαια πολύ δύσκολο. Μία άλλη παράμετρος του θέματος είναι ασφαλώς και το απαιτούμενο κόστος, που θα πρέπει να καταβάλουν οι εταιρείες για την προετοιμασία και πιστοποίηση των πλοίων τους. Ήδη στην αγορά, με αξιοθαύμαστη ταχύτητα ομολογουμένως, έχουν εμφανιστεί πολλές εταιρείες που προσφέρουν σχετικές υπηρεσίες, εκπαίδευση, κατάρτιση, καθώς και τον απαιτούμενο εξοπλισμό. Στο σημείο αυτό χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή για την αποφυγή λαθών στην επιλογή των καταλλήλων σχετικών εταιρειών, ώστε ο στόχος να επιτευχθεί μέσω καλών υπηρεσιών και αξιόπιστων εξοπλισμών, με λογικό κόστος. Με δεδομένη την απαίτηση πιστοποίησης περίπου 43.000 πλοίων και το σχετικά μικρό χρονικό διάστημα συμμόρφωσης, εκτιμάται πως οι εταιρείες θα πρέπει ήδη να κινηθούν σε γοργούς ρυθμούς και όσο γίνεται σε όσο μικρότερο χρονικό διάστημα. Πολλοί εντός ναυτιλιακής κοινότητας έχουν εκφράσει τις έντονες αμφιβολίες τους στο κατά πόσο όλα αυτά τα μέτρα, η μεγάλη προσπάθεια και το κόστος θα

---

<sup>116</sup> Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards.

έχουν πρακτικό αποτέλεσμα και θα αποτρέψουν ή θα προλάβουν τρομοκρατικές ενέργειες στα πλοία. Αρκετοί αναλογίζονται αν γεγονότα, όπως αυτό του δεξαμενόπλοιου γαλλικών συμφερόντων Limbourg θα μπορούσαν να μη γίνονταν ακόμη και με το τελειότερο πλάνο ασφαλείας, με τα τελειότερα συστήματα ασφαλείας και το πιο εκπαιδευμένο σε ζητήματα ασφαλείας πλήρωμα. Επρόκειτο για έκρηξη στο δεξαμενόπλοιο, που δεν προκλήθηκε από τεχνικό πρόβλημα, αλλά από τρομοκρατική επίθεση. Όλες αυτές οι αμφιβολίες φυσικά είναι σε μεγάλο βαθμό δικαιολογημένες, όπως δικαιολογημένη είναι και η δυσαρέσκεια αρκετών πλοιοκτητών, στελεχών επιχειρήσεων, αλλά και ιδίως των καπετάνιων των караβιών, που πρέπει να επωμιστούν ένα ακόμα μεγάλο βάρος. Ανεξάρτητα, από όλα αυτά, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός αποφάσισε ανελαστική υποχρέωση όλων των επιχειρήσεων να συμμορφωθούν. Άλλωστε, έστω και ένα τρομοκρατικό χτύπημα να αποτραπεί ή έστω και μια ανθρώπινη ζωή αν σωθεί, ίσως όλα αυτά να δικαιολογήσουν το σκοπό, για τον οποίο ελήφθησαν και τέθηκαν σε ισχύ.<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards,

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από αυτή την έρευνα, συνάγονται πολύτιμα στοιχεία, τα οποία αντικατοπτρίζουν την παράξενη και περίπλοκη φύση της ναυτικής εργασίας, που χρήζει ευέλικτης και προσαρμοστικής νομοθετικής κάλυψης. Το καράβι συνιστά τον χώρο διαμονής, δουλειάς, όπως και τον χώρο ανάπαυσης και ψυχαγωγίας του ναυτικού. Άρα, ο ναυτικός ζει λειτουργεί και δουλεύει σε ελεγχόμενο περιβάλλον για μεγάλα χρονικά διαστήματα. Ακόμα, τα προσόντα και οι ικανότητες που θα πρέπει να έχει ο ναυτικός για τη σωστή και ασφαλή παροχή ναυτικής εργασίας, είναι καίριο να είναι σωστά ανεπτυγμένα και προσαρμοσμένα, για να ανταποκρίνονται στην ιδιάζουσα φύση του ναυτικού επαγγέλματος, καθώς συνιστά τον κινητήριο μοχλό της «ναυτιλιακής μηχανής» και τον συνδετικό κρίκο μεταξύ του καραβιού στη θάλασσα και της επιχείρησης που έχει έδρα στην ξηρά. Το ζήτημα της ποιότητας του ανθρώπινου παράγοντα, ως εκ τούτου διαφαίνεται, πως τονώνεται από τις υπό εξέταση συμβάσεις για την ναυτιλία.<sup>118</sup>

Οι εν λόγω συμβάσεις και κώδικες, καθώς και οι τελευταίες τροποποιήσεις τους, ανοίγουν το δρόμο στη διεύρυνση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για την διασφάλιση αξιοπρεπών περιστάσεων εργασίας στον όλο και περισσότερο διεθνοποιημένο ναυτικό χώρο. Τίθεται πια, ένα κοινωνικοοικονομικό φάσμα στον παγκόσμιο ανταγωνισμό του ναυτιλιακού κλάδου και αναγνωρίζεται, ότι οι φτωχές περιστάσεις εργασίας και η ποιοτική ναυτιλία δεν μπορούν να ταιριάζουν.<sup>119</sup>

Όλες αυτές οι συμβάσεις λοιπόν, έχουν στόχο να επιτύχουν μεγαλύτερη συμμόρφωση από τις διαχειρίστριες επιχειρήσεις και τους πλοιοκτήτες και να τονώσουν την επιβολή των προτύπων δια των μηχανισμών σε όλα τα επίπεδα, συν των καταγγελιών από τους ναυτικούς, της πρόβλεψης για την επίβλεψη των πλοιοκτητών και των πλοιάρχων, για τις περιστάσεις εργασίας που επικρατούν στο καράβι, των επιθεωρήσεων του κράτους σημαίας και του ελέγχου από τις λιμενικές αρχές ξένων σκαφών, ώστε να αναβαθμιστεί ουσιαστικά ο ανθρώπινος παράγοντας.<sup>120</sup>

---

<sup>118</sup> Duruigbo, E. Reforming the International Law and Policy on Marine\_Oil Pollution. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 65.

<sup>119</sup> Giziaki, E. and Giziakis, K. (2001) Analysing ship accidents due to fire towards safety, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece.

<sup>120</sup> Giziakis, K. and Karlis, A. (2001), A synergistic approach to safety. Cutting cost advantages from non-compliance to international rules and standards.

Οι συμβάσεις ισορροπούν την ανάγκη για προστασία των ναυτικών με την ευελιξία στην διεθνή αγορά ναυτικής εργασίας. Τα κείμενα των συμβάσεων έχουν θεσπίσει τις σαφείς έννοιες των δικαιωμάτων και των ελαχίστων προδιαγραφών ποιότητας του ανθρώπινου παράγοντα στη ναυτιλία, ενώ παράλληλα αφήνουν τον απαραίτητο βαθμό εθνικής διακριτικότητας στο σχηματισμό των παραπάνω μέσα από τη διαφάνεια, τις συσκέψεις και την υπευθυνότητα. Έτσι, είναι αναμενόμενο να επεκταθούν κι άλλο σε σχέση με τις ανάγκες στην πορεία της εξέλιξης της ναυτιλιακής βιομηχανίας.<sup>121</sup>

Η παγκόσμια βιομηχανία είναι στην αρχή καινούριων προκλήσεων. Χρειάζεται σκληρή εργασία για να διασφαλιστεί, ότι οι εν λόγω συμβάσεις δεν συνιστούν βιβλία τα οποία κρατιούνται στο ράφι. Τα κείμενα αυτά έχουν επιτύχει την ευρεία συναίνεση και επικύρωση και είναι στα στάδια της εφαρμογής τους.

Συνοψίζοντας μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε τα *πλεονεκτήματα των διεθνών συμβάσεων της ναυτιλίας*, όπως παρακάτω:<sup>122</sup>

- Μια παγκόσμια περιγραφή σε ναυτιλιακά θέματα απασχόλησης
- Στυλοβάτες ποιοτικής ναυτιλίας
- Ένα περιεκτικό σύνολο θεμελιωδών αρχών και δικαιωμάτων ναυτικής απασχόλησης
- Απλοποίηση διεθνών αξιώσεων
- Σύστημα πιστοποίησης, που καθιερώνει ένα καθεστώς ισχυρής επιβολής
- Επαληθεύσιμη συμμόρφωση με την κύρια ελάχιστη απασχόληση και τις κοινωνικές αξιώσεις
- Ισχύς σε όλα τα πλοία, ακόμα και σε όσα ανήκουν σε μέλη, που δεν έχουν κυρώσει την σύμβαση
- Καλύτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς
- Περισσότερο υπεύθυνο ναυτικό εργατικό δυναμικό

---

<sup>121</sup> Giziakis, K. & Giziaki, E. (1994), A statistical analysis that examines factors affecting marine traffic accidents in European waters for evaluation of traffic systems in Shortsea shipping, European Research Conference on Shortsea shipping, Athens 1994.

<sup>122</sup> Panayides, P. (1998), A theoretical analysis of penalties and incentives for the implementation and enforcement of the Κώδικας ISM in the shipping industry, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 201-212.

- Κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία
- Καλύτερη κοινωνική συζήτηση σε όλα τα επίπεδα
- Καλύτερη ενημέρωση δικαιωμάτων ναυτικών
- Καλύτερη εποπτεία σε όλα τα επίπεδα: καράβι, επιχείρηση, κράτος σημαίας, αρμόδια αρχή, ILO
- Παγκόσμια και ενοποιημένη συμμόρφωση και πιστοποίηση
- Μόνιμη παρακολούθηση των περιστάσεων ναυτικής εργασίας
- Θετική επίδραση στην ασφάλεια στην θάλασσα
- Θετική επίδραση στην προστασία του περιβάλλοντος για τις κυβερνήσεις
- Απλούστευση των καθηκόντων
- Ευρύτερες δυνάμεις επιβολής σε όλα τα καράβια
- Καλύτερη ποιότητα ναυτιλιακών υπηρεσιών
- Μεγαλύτερη προστασία του περιβάλλοντος
- Περισσότερη ευελιξία με ταυτόχρονη αυστηρότητα στις αρχές
- Προστασία απέναντι στον αθέμιτο ανταγωνισμό, εξαιτίας καραβιών από χώρες που δεν έχουν ενστερνιστεί τις συμβάσεις
- Επιβολή υποχρεωτικών αξιώσεων μέσω μέτρων που είναι στην ουσία ομότιμα με τα σημερινά στοιχεία
- Πλεονεκτήματα στα καράβια χωρών που έχουν κυρώσει τις συμβάσεις για τους πλοιοκτήτες
- Φάσμα διασφάλισης δίκαιου ανταγωνισμού και περιθωριοποίησης υποδεέστερων εταιρειών
- Πλεονεκτήματα δια ενός συστήματος πιστοποίησης
- Προστατευμένο και αποδοτικότερο εργατικό δυναμικό

- Ασφαλέστερη λειτουργία των караβιών με λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια

Για τους ναυτικούς:

- Ένα ολοκληρωμένο φάσμα κύριων αρχών ναυτικής εργασίας
- Διαθέσιμες διαδικασίες πληροφόρησης των δικαιωμάτων των ναυτικών
- Καλύτερη επιβολή των ελάχιστων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης
- Δικαίωμα αιτιάσεων εν πλω και στην ξηρά
- Ευκρινή ταυτοποίηση του υπεύθυνου, πλοιοκτήτης ή επιχείρηση συντονισμού, για τους σκοπούς αυτής της Σύμβασης.

Οι προαναφερθείσες συμβάσεις έχουν ένα γενικότερο περιεχόμενο, αλλά δε σταματάνε να είναι περίπλοκες, σχετικά με τις λεπτομέρειες και την ισχύ τους, γι' αυτό χρειάζεται πάρα πολύ καλή προετοιμασία από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρι την τελική εφαρμογή τους. Ακόμα πολύ σπουδαία είναι η αφύπνιση του προσωπικού του πλοίου, σχετικά με τα δικαιώματα του και τις αξιώσεις των εν λόγω συμβάσεων.<sup>123</sup>

---

<sup>123</sup> Giziakis, K. & Giziaki, E. (1994), A statistical analysis that examines factors affecting marine traffic accidents in European waters for evaluation of traffic systems in Shortsea shipping, European Research Conference on Shortsea shipping, Athens 1994.

## BIBΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### A. Ξενόγλωσσες Αναφορές

Ademuni Odeke. *Port State Control and UK Law*. [1997] *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 28, 657, • Berlingeri, F. *Basis of liability and exclusions of liability*. [2002] *LMCLQ* 336. Bessemer Clark A.F. *The US Oil Pollution Act of 1990*. [1991] *LMCLQ* 246.

Anderson, P. (1998) *Code ISM, A practical guide to the legal and insurance implications*. Lloyd's Practical Shipping Guides.

Anderson, P, (November 2002) *Implications of the ISM - Evidence and Audit Trails*, document used for seminars and workshops in Greece, Norway and other centres.

Boyd, S.C. Burrows, A.S. Foxton, D. (1996) *Scrutton on charterparties and Bills of lading*. Sweet & Maxwell.

Clarke, A., *Port State control or sub-standard ships: who is to blame? What is the cure?* [1994] *LMCLQ* 202.

Couper D., Stanberry Ben, (1999), *Voyages of Abuse: Seafarers, Human Rights and International Shipping*, Pluto Press.

Crick Sahatjian L., *The ISM Code: A Brief Overview*, [1998] *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 29, 405.

Doumbia-Henry Cleopatra, Devlin Dominick and McConnell Moira L., (2006) *The Maritime Labor Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labor Instruments*, *American Society of International Law*, Volume 10, Issue 23, September 13.

Duruigbo E., *Reforming the International Law and Policy on Marine Oil Pollution*, [2000] *Journal of Maritime Law and Commerce*, Vol. 31, 65.

Garcia R., Castanos A., Irastorza I., (2011) *Progress on Security of Seafarers in the MLC* *Maritime Labour Convention*, *Journal of Maritime Research (JMR)*, Vol VIII. No.2, pp.63-74.

Gibson P., Papathanassis A., Milde P. (Eds.), (2011) *Cruise Sector Challenges: Making Progress in an Uncertain World*, Gabler.



Goldie, Environmental Catastrophes and Flags of Convenience, *Does the Present law Pose Special Liability Issues?*, 3 Pace Y.B InfL.63 (1991). In: Duruigbo E., *Reforming the International law and Policy on Marine Oil Pollution-* [2000]

Haralambides, H.E., (2001), *Efficient Pricing for Cost recovery in European Sea Ports* (reconciling socio-economic objectives with efficient resource allocation), Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Chios, Greece.

Haralambides, H.E., (1998), Introduction: A synthesis in Haralambides, H. E., *Quality shipping, market mechanisms for safer shipping and cleaner oceans*, Erasmus Publishing, Rotterdam, Holland, pp XXVII- XXXVIII.

Iliana Christodoulou-Varotsi, Dimitry A. Pentsov, (2007), *Maritime Work Law fundamentals: Responsible Shipowners - Reliable Seafarers*, Springer.

IMO: '*Guidelines for Formal Safety Assessment (FSA) for use in the IMO Rule- Making process*, IMO Circular MSC/Circ.1023 MEPC/Circ.392, 5 April 2002.

International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)]". International Maritime Organization (IMO).

Jesús A. MENACHO Piérola, *How the "Maritime Labour Convention, 2006" will improve seafarers' conditions, related with employment rights, and safe and secure workplace?*, MSEA Class of 2010 – WMU.

Journal of Maritime Law and Commerce, Proceedings 2nd International Conference 'Safety of Maritime Transport', Vol. 31, 65, Chios, Greece.

Kuo, C. (1998), '*Managing ship safety*' LLP, σελ. 22-23 • Lloyd's Shipping Economist, Flouting safety rules can a competitive edge, March 1996, σελ. 16-18.

Legislation administered by the Maritime and Coastguard Agency, Statutory Instrument, 1998/1561.

Lloyds Shipping Economist, "*Chemical brothers in arms*", April 2000.

Lloyd's Shipping Economist, *Time to standardize ship repair contracts?*, January 1998, London, UK, pp 14.

Pamborides, G.R (1996) *The ISM Code: Potential Legal Implications*, 2 Int. ML 56-62.  
In: Anderson, P. (1998), A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.

Lloyd's Shipping Economist, safety and Efficiency: *A difficult balancing act*, December 1996, pp 6 .

Lloyd's Shipping Economist, untitled, London, June 1996, UK, pp16-17.

Lord Donaldson of Lymington. *The ISM Code: the road to discovery?* [1998]

Lord Donaldson. *Safer Ships, Cleaner Seas: Inquiry into the Prevention of Pollution from Merchant Shipping*. Cm.2560, HMSO, May 1994.

Martyr, P. Code ISM/Pollution - Lawyer, Paper presented at The International Marline Insurance Conference - *A Time for Change*, London, 12-13 February 1997. In: Anderson, P. (1998), Code ISM, A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.

Mc Connel ML, Devlin D, Doumbia-Henry C, (2011), *The Maritime Labor Convention, A legal Primer to an Emerging International Regime*, 2006

Mc Connell ML, (2011), *The ILO's Maritime Labor Convention 2006: Filing a gap in the law of the sea*, Mepielan E-Bulletin, April.

Naftemporiki, (2000), "*Perceptible increase of Greek shipping companies*", May, 4<sup>th</sup>.

Pamborides, G.R (1996) *The ISM Code: Potential Legal Implications*. 2 Int. ML 56-62.  
In: Anderson, P. (1998), ISM Code, A practical guide to the legal and insurance implications. Lloyd's Practical Shipping Guides.

.Papadakis Konstantinos, (2008), *Cross-Border Social Dialogue and Agreements: An Emerging Global Industrial Relations Framework*, ILO.

Schröder et al, '*The Thematic Network on Maritime Education, Training Mobility of Seafarers (METNET), The Final Outcomes*', Vol. 3, No. 1, June 2002

SOLAS 1974: Brief History – "*List of amendments to date and where to find them*". International Maritime Organization.

SOLAS V Regulations, Royal Yachting Association (RYA)

Steel D., *Ship is different: the case for limitation of liability*- [1995] LMCLQ 77.

STCW 2011 - Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, IMO.

Sunkin, M. Mong, D. Wight, R. (2002) *Sourcebook on Environmental law*. Cavendish Publishing Limited.

Swanson S. R. QPA 90+10: *The Oil Pollution Act of 1990 after Ten Years*, journal of Maritime Law & Commerce, 2001, Vol 32,135.

Wallace, M. W. "*Safer ships, cleaner seas*": The report of the Donaldson, Inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping, (1995) LMCLQ404.

White R., *Human factor in unseaworthiness claim*, LMCLQ 221, White, R. Human Unseaworthiness, 1996

Xie M. – Tan K.C. & Goh, K.H., *Optimum prioritization and resource allocation based on fault tree analysis*, International Journal of Quality & Reliability Management, Vol. 17 No. 2, 2000, pp. 189-199.

## **B. Ελληνική Βιβλιογραφία**

Βλάχος Γ.Π., (2000), *Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική*, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλης

Βλάχος Γ.Π., Νικολαΐδης Εμ., (1999), *Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης*, Πειραιάς: Εκδόσεις J&J Hellas.

Γκιζιάκη Ε. & Γκιζιάκης Κ., (2001), *Αναλύοντας τα ατυχήματα πλοίων που οφείλονται σε πυρκαγιά*, Πρακτικά 2ου Διεθνούς Συνεδρίου με θέμα «Η ασφάλεια των θαλασσίων μεταφορών», Χίος, Ελλάδα.

Γκιζιάκης Κ. & Γκιζιάκη Ε., (1994), Στατιστική ανάλυση, *Εξετάζοντας τους παράγοντες που επηρεάζουν τα θαλάσσια ατυχήματα στα ευρωπαϊκά ύδατα, για την αξιολόγηση των συστημάτων κυκλοφορίας στην Μικρών Αποστάσεων ναυτιλία*, Ευρωπαϊκό Συνέδριο για την Έρευνα Μικρών ναυτιλία, Αθήνα, 1994.

Γκιζιάκης Κ. & Καρλής Α., *Συνεργιστική προσέγγιση για την ασφάλεια. Αφαίρεση πλεονεκτημάτων κόστους από τη μη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανόνες και πρότυπα*, 2001.

Κουκάκης Θ., (2006), *Η Προστασία της Ναυτικής Εργασίας στην Ε.Ε.*, Ναυτική Ελλάς, Σεπτέμβριος, σσ. 31-2.

Παναγίδης Π. (1998), *Μια θεωρητική ανάλυση των κυρώσεων και κινήτρων για την εφαρμογή και την επιβολή του Κώδικα ISM στη θαλάσσια βιομηχανία*, 1ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιά, 201-212.

Οδηγία 94/58/ΕΚ του Συμβουλίου της 22ας Νοεμβρίου 1994, σχετικά με το ελάχιστο επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών, σ. 28.

### **C. Διαδικτυακή Βιβλιογραφία**

American Bureau of Shipping, (2009), *Guidance notes on the ILO Maritime Labor Convention*, 2006, May  
[http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164\\_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164\\_ILO\\_MLC\\_GN](http://www.eagle.org/eagleExternalPortalWEB/ShowProperty/BEA%20Repository/Rules&Guides/Current/164_ILOMaritimeLabourConvention2006/Pub164_ILO_MLC_GN).

Apostolos Belokas, (2013), *Will ILO, MLC deliver as promised?* May  
<http://www.safety4sea.com/analysis/1/181/will-ilo-mlc-deliver-as-promised->.

Ellis, EJ, *International Law and oily waters: a critical analysis*, (1995) Colorado Journal of International Environmental law and policy 31. In: Sunkin, M, Mong, D. Wight, R, (2002) Sourcebook on Environmental law Cavendish Publishing Limited. English Update. [2000] Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 31, 486.  
<file:///C:/Users/giorgia/Downloads/stcw14112012.pdf>.

International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW)  
<http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-%28STCW%29.aspx>.

International Labor Organization, International Labor Standards Department and Sectoral Activities Branch 2009, Guidelines for port State control officers carrying out inspections under

the Maritime Labour Convention, 2006, Retrieved April 14, 2009, from the World Wide Web:[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/-normes/documents/publication/wcms\\_101787.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/-normes/documents/publication/wcms_101787.pdf)98.

Ombros San Spyridon Consulting LTD, STCW Convention & Code: "The Manila Amendments",05-11-11 <http://www.ombros-consulting.com/?p=425>.

Seafarers life, <http://www.nee.gr/downloads/111Guide%20for%20Seafarers.pdf>.