

**ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΠΗΓΩΝ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ**

**ΤΟΜΕΑΣ ΑΝΘΡΩΠΙΣΤΙΚΩΝ
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ & ΔΙΚΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΜΦΕ**

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**« Ναυτική Εργασία : Εθνικό και Διεθνές Πλαίσιο »
“Maritime Labour : National and International Framework”**



ΤΣΟΚΟΛΑΣ ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ

**Υπεύθυνη Καθηγήτρια:
Α. Χατζοπούλου**

**Επιβλέποντες:
Α. Κουτούγκος
Σ. Γερασίμου**

ΑΘΗΝΑ 2009

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της διπλωματικής είναι η παρουσίαση της σημερινής κατάστασης της ναυτικής εργασίας στη χώρα μας. Παράλληλα παρουσιάζεται η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, η οποία αποτελεί επιστέγασμα όλων των διεθνών ναυτικών Συμβάσεων εργατικού περιεχομένου. Στο τέλος γίνεται μία εκτενής αναφορά στο πλαίσιο του ελέγχου της εφαρμογής της Σύμβασης από τα κατάλληλα όργανα.

Σκοπός της διπλωματικής είναι η πλήρης ανάλυση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, καθώς και οι αλλαγές που θα επιφέρει η εφαρμογή της. Αναδεικνύονται τα πλεονεκτήματα που θα προκύψουν κατά την εφαρμογή της Σύμβασης, καθώς και οι τομείς στους οποίους πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση κατά τον έλεγχο της εφαρμογής της Σύμβασης στα πλοία.

Μεθοδολογία – Πηγές:

Το αντικείμενο της εργασίας προσεγγίστηκε πρώτα από την παρουσίαση της υπάρχουσας πρακτικής σε ζητήματα ναυτικής εργασίας. Έπειτα παρουσιάζεται η Σύμβαση και όλα τα ζητήματα που θα αφορούσαν έναν επιθεωρητή πλοίου στα αντικείμενα της Σύμβασης.

Ως ψήφισμα του 2006, η Σύμβαση αποτελεί ένα ιδιαίτερα πρόσφατο κείμενο. Είναι γεγονός πως η διεθνής, αλλά και εθνική, βιβλιογραφία είναι φτωχή όσο αφορά την θεματολογία της. Παρόλα αυτά για την δημιουργία της εργασίας χρησιμοποιήθηκαν περιληπτικά κείμενα νόμου, μεταφρασμένα τμήματα της ίδιας της Σύμβασης, άρθρα που αφορούν το διεθνές και εθνικό πλαίσιο της ναυλιακής βιομηχανίας καθώς και μελέτες για την Σύμβαση.

Η διπλωματική εργασία αποτελείται από 4 κεφάλαια.

Στο κεφ.1 με τίτλο «Εθνικό Πλαίσιο Ναυτικής Εργασίας» εξετάζεται η σημερινή θέση της ναυτικής εργασίας σε εθνικό επίπεδο, οι παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται καθώς και η αμφίδρομη σχέση της σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Στο κεφ.2 με τίτλο «Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006» εξετάζεται ο κώδικας της Σύμβασης και αναφέρονται τα σημαντικότερα στοιχεία της.

Στο κεφ.3 με τίτλο «Έλεγχος της Εφαρμογής της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006» προσδιορίζονται τα ειδικότερα σημεία τα οποία άπτονται της προσοχής των εμπλεκομένων κατά την διάρκεια της διεξαγωγής επιθεώρησης για λογαριασμό της Σύμβασης.

Τέλος η διπλωματική καταλήγει στο κεφ.4 σε συμπεράσματα, διαπιστώσεις και προτάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΕΘΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΟΡΙΣΜΟΙ

1.1. Ναυτική εργασία

Με τον όρο **ναυτική εργασία** (seafarer work) χαρακτηρίζεται γενικά η εργασία που παρέχουν οι εργαζόμενοι στα πλοία. Αυτή λόγω της φύσεως του χώρου παρουσιάζει μια ιδιομορφία με περισσότερη ανάγκη μεταχείρισης αλλά και φροντίδας. Λόγω των ειδικών συνθηκών η προσφορά της από τους αρχαιότερους χρόνους δεν ελκύει τους νέους, και όσοι την ακολουθούν περισσότερο τους ωθεί προς αυτή η παράδοση, ο συναισθηματικός παράγοντας και η ψυχοσύνθεση του ατόμου.

Για να καταστεί όμως η ναυτική εργασία πιό ελκυστική όλες οι Ναυτιλιακές Χώρες του κόσμου θεσπίζουν διάφορα μέτρα, (στην πραγματικότητα πρόκειται για οικονομικά κίνητρα), απαραίτητα άλλωστε, τελείως διάφορα από εκείνα που λαμβάνονται στην ξηρά.

Τα θέματα της Ναυτικής Εργασίας στην Ελλάδα ρυθμίζονται βασικά από:

1. Τον Κ.Ι.Ν.Δ. και ειδικότερα από τα άρθρα 37-83 που αφορούν στον Πλοίαρχο, στο πλήρωμα πλοίου και στη σύμβαση ναυτολόγησης,
2. Τον Κ.Δ.Ν.Δ. μέρος 2ο, άρθρο 55 και μετά στα θέματα ναυτική απογραφή, ναυτικά φυλλάδια κ.λπ.,
3. Τις Συλλογικές συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας που ισχύουν κάθε φορά και ρυθμίζουν θέματα αμοιβών, επιδομάτων, προσαυξήσεων (υπερωρειών) κ.ά.,
4. Τον Κανονισμό Εργασίας επί Πλοίων, (που αφορά αρμοδιότητες),
5. Τον Νόμο 4005/1929 "Περί τροφοδοσίας πληρωμάτων εμπορικών πλοίων" όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα βάσει του οποίου θεσπίζονται τα εδεσματολόγια στα πλοία.
6. Το Ν.Δ. 2651/1953 "Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων" που αφορά σύνθεση αυτών, προσόντα εκάστου κ.λπ. με ειδική σύνθεση για τα νηολογημένα πλοία βάσει του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 (Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία).

Η Ναυτική Εργασία στα υπό ελληνική σημαία πλοία και συμβεβλημένα με το NAT εποπτεύεται από την αντίστοιχη Διεύθυνση του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

1.2. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας

Η **Διεθνής Οργάνωση Εργασίας**, (ΔΟΕ), (International Labour Organization), γνωστή και με το διεθνές αρκτικόλεξο **ILO**, είναι ένας

αυτόνομος διεθνής διακρατικός οργανισμός που συνδέεται με τον ΟΗΕ, του οποίου και αποτελεί εξειδικευμένη οργάνωση.

Η ΔΟΕ, που εδρεύει στη Γενεύη, ιδρύθηκε στις 11 Απριλίου 1919 όταν ο καταστατικός της χάρτης εγκρίθηκε ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλιών (άρθρα 387-427).

Μέλη της ΔΟΕ

Μέλη της ΔΟΕ είναι:

1. Τα κράτη που ήταν μέλη της μέχρι την 1 Νοεμβρίου 1945
2. Τα κράτη μέλη του ΟΗΕ, εφόσον έχουν με ανακοίνωσή τους προς τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας αποδεχτεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τον καταστατικό χάρτη του Οργανισμού, και
3. Τα κράτη που δεν είναι μέλη του ΟΗΕ, εφόσον όμως εκλεγούν από τη Γενική Διάσκεψη με πλειοψηφία των 2/3 των παρόντων αντιπροσώπων μελών.

Όργανα της ΔΟΕ

Κύρια όργανα της ΔΟΕ είναι η Γενική Διάσκεψη, (αντιπροσώπων κρατών-μελών), το Διοικητικό Συμβούλιο και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας.

Γενική Διάσκεψη

Η Γενική Διάσκεψη της ΔΟΕ (ή του ΔΟΕ) είναι η ανώτερη Αρχή του Οργανισμού. Συνέρχεται κατ' έτος και συγκροτείται από τέσσερις αντιπροσώπους από κάθε Χώρα-μέλος. Οι δύο εκ των τεσσάρων εκπροσωπούν την κυβέρνηση, ένας τους εργάτες και ένας τους εργοδότες της Χώρας-μέλους. Καθένας αντιπρόσωπος διαθέτει μία ψήφο, ακριβώς επειδή αντιπροσωπεύει διαφορετικά συμφέροντα. Κύριο έργο της ετήσιας Διάσκεψης είναι η καθιέρωση ομοιόμορφων κοινωνικών κριτηρίων εργασίας με βάση τις διεθνείς συναφείς συμβάσεις.

Προκειμένου η Γ.Δ. να πετύχει τους παραπάνω στόχους - σκοπούς αφενός προβαίνει σε συστάσεις προς κυβερνήσεις προκειμένου να συμπληρωθούν διάφορα εργατικά νομοθετικά κενά, όπου και όταν εντοπίζονται, και αφετέρου υποβάλλει σχέδια εργατικών συμβάσεων ενιαίων κριτηρίων προκειμένου ν' αναβαθμίζεται το εργατικό δίκαιο διεθνώς.

Διοικητικό Συμβούλιο

Το Διοικητικό Συμβούλιο συγκροτείται από 48 μέλη, εκ των οποίων οι 24 είναι κυβερνητικοί αντιπρόσωποι, (στους οποίους περιλαμβάνονται εκείνοι των 12 Χωρών-μελών με την μεγαλύτερη βιομηχανική ανάπτυξη), οι 12 είναι αντιπρόσωποι εργατών και 12 αντιπρόσωποι εργοδοτών. Όλα τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται για τρία χρόνια.

Οι αρμοδιότητες του Δ.Σ. της ΔΟΕ είναι:

1. Υποδείξεις και οδηγίες προς τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας.
2. Η εκλογή του προσωπικού του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, και
3. Η απ' ευθείας συνεννόηση με τα Υπουργεία Εργασίας των Χωρών-μελών της ΔΟΕ.

Διεθνές Γραφείο Εργασίας

Το Διεθνές Γραφείο Εργασίας (International Labour Office) αποτελεί τη πράξη το κυριότερο όργανο της ΔΟΕ. Εκτελεί χρέη γραμματείας τόσο για τη Διάσκεψη όσο και το Διοικητικό Συμβούλιο. Συγκεντρώνει και διανέμει πληροφορίες σχετικά με τα διάφορα εργατικά καθεστώτα και ζητήματα, και βοηθάει τις κυβερνήσεις, (εφόσον το ζητήσουν), στη κατάρτιση νομοσχεδίων, που να συμφωνούν με τις αποφάσεις της Γενικής Διάσκεψης.

Έτσι οι αρμοδιότητες του ΔΓΕ της ΔΟΕ συνοψίζονται στις ακόλουθες τρεις:

1. Εκπόνηση μελετών και έρευνες εργατικού χαρακτήρα.
2. Συγκέντρωση στοιχείων και παροχή πληροφοριών περί των διεθνών κανονισμών εργασίας, καθώς και
3. Έκδοση αξιόλογων επεξηγηματικών δημοσιευμάτων σε θέματα εργασίας.

Του ΔΓΕ προϊστάται ο Γενικός Διευθυντής ο οποίος λογοδοτεί στο Διοικητικό Συμβούλιο και είναι υπεύθυνος για την εξ ολοκλήρου οικονομική διαχείριση έναντι του Γενικού Γραμματέα του Οργανισμού ο οποίος προϊστάται και συντονίζει τη Γενική Διάσκεψη.

Σχόλια

Σημειώνεται ότι η ΔΟΕ ούτε έχει αλλά και ούτε της παρέχεται (από τα μέλη της), **νομοθετική εξουσία σε σχέση με την εσωτερική νομοθεσία των Κρατών-μελών**. Έτσι οι αποφάσεις της δεν είναι άμεσες εκτελεστές. Κάθε Κράτος-μέλος είναι υποχρεωμένο μέσα σε 18 μήνες από τη λήξη της Διάσκεψης (Συνόδου) να υποβάλλει στα αρμόδια εσωτερικά όργανα (Βουλή) τη ή τις συστάσεις ή σχέδιο της ΔΟΕ για κύρωση, ενημερώνοντας σχετικά τον Οργανισμό. Μάλιστα για την καλύτερη παρακολούθηση της εκτέλεσης των διαφόρων συμβάσεων που έχουν κυρωθεί έχει οργανωθεί ιδιαίτερο σύστημα διεθνούς ελέγχου της εφαρμογής τους.

Γενικά η ΔΟΕ με το τριμερές σύστημα εκπροσώπων που εφαρμόζει (κυβέρνησης, εργατών, εργοδοτών) έχει μέχρι σήμερα παρουσιάσει αξιόλογη και σημαντική δράση στο χώρο της εργασίας. Σήμερα μάλιστα αποτελεί ένα πολύ αξιόλογο εξειδικευμένο οργανισμό με πλήθος Κρατών-μελών που συνεχώς αυξάνονται. Εξυπακούεται ότι από τα θέματα που ασχολείται δεν εκπίπτουν και θέματα ναυτικής εργασίας ως προέκταση των Κρατών-μελών στα υπό σημαία τους πλοία.

1.3. Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής

Το **Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας** – Ελλάδα, YEN, (Greek Ministry of Merchant Marine), ή **Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου κ' Νησιωτικής Πολιτικής** (YENANΠ) είναι ο κρατικός φορέας διοίκησης της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας. Ιδρύθηκε αρχικά ως Υφυπουργείο το 1936, μετά τον αποχωρισμό από το μέχρι τότε υφιστάμενο Υπουργείο Ναυτικών και ονομάστηκε Υπουργείο με τον Α.Ν. 3268/44 το 1944. Με το όνομα αυτό (Υ.Ε.Ν.) παρέμεινε μέχρι το 1971 οπότε και συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Συγκοινωνιών και ονομάστηκε "Υπουργείο Ναυτιλίας – Μεταφορών και Επικοινωνιών" για να επανέλθει ξανά το 1973 στην αυτοτέλειά του ως Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Τον Σεπτέμβριο του 2007 συγχωνεύτηκε με το Υπουργείο Αιγαίου σε νέο φορέα με το όνομα Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Από της ιδρύσεώς του ως αυτόνομο υφυπουργείο εγκαταστάθηκε στον Πειραιά στη λεωφόρο Βασιλίσσης Σοφίας, σημερινή Γρηγορίου Λαμπράκη, στον λιμένα Ζέας (Πασαλιμάνι). Άρχισε ήδη όμως η μετεγκατάσταση σε νέο πολυόροφο κτίριο στην ακτή Βασιλειάδη μετά από μετασκευή παλαιάς αποθήκης του ΟΛΠ.

Το τρίπτυχο του αντικειμένου του YEN είναι κράτος – πλοίο – ναυτικός. Στην έννοια του κράτους περιλαμβάνονται η ναυτιλιακή πολιτική, η ναυτιλιακή υποδομή, λιμένες – επικοινωνίες – ναυπηγεία κ.λπ., στην έννοια του πλοίου υπάγονται οι πλοιοκτήτες – εφοπλιστές και αυτά καθ' αυτά τα πλοία ως οικονομικές μονάδες (και για τις τρεις επιμέρους έννοιες), ενώ στην έννοια του ναυτικού υπάγονται η ναυτική εκπαίδευση, η ναυτολόγηση, (η επάνδρωση των πλοίων), η εξέλιξη και η ασφάλιση των ναυτικών. Είναι καταφανές ότι πρόκειται για ένα επαγγελματικό χώρο με τεράστια συμφέροντα που τις περισσότερες φορές αλληλοσυγκρούονται και που καλείται αυτό το Υπουργείο να διατηρεί συνεχώς την μέγιστη δυνατή ισορροπία επ' ωφελεία όλων των εμπλεκομένων.

Η σύγχρονη ανάπτυξη της ναυτιλίας, μέσα στα πλαίσια της Ευρωπαϊκής Ένωσης αλλά και των διεθνών συνεργασιών απαιτεί ιδιαίτερους χειρισμούς σε συνεργασία πάντα με επαγγελματικούς αλλά και κοινωνικούς φορείς. Το δε πλήθος τομέων δραστηριότητας του YEN είναι τόσο μεγάλο που η κάθε του σχεδόν διεύθυνση δίνει την εικόνα ενός επιμέρους «υπουργείου» συνθέτοντας έτσι ένα Υπερ-υπουργείο που σπάνια συναντάται σε άλλη ναυτιλιακή Χώρα. Τέλος το YEN που είναι στελεχωμένο με στρατιωτικό (Λιμενικό Σώμα) και πολιτικό προσωπικό, με υψηλό βαθμό κατάρτισης εποπτεύει, επίσης, όλα τα Ιδρύματα του Εμπορικού Ναυτικού, τον ναυτικό συνδικαλισμό καθώς και τους Οργανισμούς Λιμένων και άλλων παρεμφερών υπηρεσιών των λιμένων της Χώρας.

1.4. Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία

Η **Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία** Π.Ν.Ο. (Greek Seamen Federation), είναι η κεντρική συνδικαλιστική οργάνωση των Ελλήνων ναυτικών στην οποία εκπροσωπούνται όλες οι επιμέρους κλαδικές ενώσεις (Ναυτεργατικά Σωματεία) τους (π.χ. Πλοιάρχων, Μηχανικών, Ασυρματιστών, Θερμαστών, Μαγείρων Ναυτών κ.λπ.).

Η Π.Ν.Ο. ιδρύθηκε το 1920 και εκπροσωπεί τους ναυτικούς για γενικά θέματα, καθώς και για τη σύναψη Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας. Η Π.Ν.Ο. από το 1949 αποτελεί μέλος της Διεθνούς Οργάνωσης Μεταφορών γνωστής από τα αρχικά ως Δ.Ο.Μ..

2. ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΘΕΣΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

2.1 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

2.1.1 Σημασία της ευρωπαϊκής ναυτιλιακής βιομηχανίας

Η ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας σημαντικός τομέας της απασχόλησης. Τα 27 κράτη μέλη της ΕΕ (EU27) αποτελούν το 28% του παγκόσμιου στόλου, παρέχουν 303.000 θέσεις εργασίας, με την Πολωνία, την Ελλάδα και την Ιταλία που αντιπροσωπεύουν τα μεγαλύτερα ναυτικά έθνη της ΕΕ. Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι μεγαλύτερη στα νέα κράτη μέλη της ΕΕ. Ανάλυση του τομέα, που δημοσιεύεται το 2006, σημειώνει ότι ο ναυτιλιακός τομέας είναι κρίσιμος για την οικονομική ευημερία της ΕΕ. Προτείνεται ότι, ενώ μια συστηματική και τρέχουσα μεθοδολογία για τη συλλογή δεδομένων υπολειπεται αυτήν την περίοδο, ο ναυτιλιακός τομέας της Ευρώπης συνολικά υπολογίζεται σε περίπου πέντε εκατομμύρια θέσεις εργασίας. Σημειώνεται ότι, παρά την παραδοσιακή άποψη ότι η απασχόληση στη ναυτιλιακή βιομηχανία τελεί υπό πτώση, οι μελέτες δείχνουν ότι μερικοί τομείς και υποτομείς καταδεικνύουν ένα αρκετά σημαντικό αναπτυξιακό δυναμικό. Αυτοί περιλαμβάνουν τον τομέα της ιστιοπλοΐας, της ψυχαγωγίας, παράκτιου τουρισμού και κρουαζιέρας. Ο τομέας της ναυτιλίας είναι επίσης πιθανό να αυξηθεί κατά 3% ως 4% κατά τη διάρκεια της επόμενης δεκαετίας.

2.1.2 Νέα συμφωνία για τη ναυτιλιακή βιομηχανία

Τον Μάιο του 2008, οι κοινωνικοί εταίροι στη ναυτιλιακή και ναυπηγική βιομηχανία σύναψαν μια συμφωνία για να βελτιώσουν τις συνθήκες εργασίας για πάνω από 300.000 ναυτικούς εργαζομένους σε ολόκληρη την Ευρώπη. Τον Ιούλιο του ίδιου έτους, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μια νέα οδηγία για να εξασφαλίσει ότι οι όροι της συμφωνίας μετατίθενται στις εθνικές νομοθεσίες. Η Επιτροπή πρόκειται να υποβάλει μια ανακοίνωση σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές, περιγράφοντας τις ευκαιρίες και τις προκλήσεις για τη βιομηχανία κατά τη διάρκεια των επόμενων 10 ετών.

Την πρώτη ευρωπαϊκή ναυτική ημέρα στις 20 Μαΐου 2008, τους κοινωνικούς εταίρους που αντιπροσωπεύουν τη ναυτιλιακή βιομηχανία – συγκεκριμένα, την ομοσπονδία των ευρωπαϊκών εργαζομένων στις μεταφορές (ETF) και την Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) – υπεγράφη κοινή συμφωνία για τα πρότυπα εργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Η συμφωνία ενσωματώνει ορισμένες διατάξεις της Συνθήκης ναυτικής εργασίας διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO), 2006, η οποία πρόκειται να ενσωματωθεί σε νόμο της ΕΕ μέσω μιας νέας οδηγίας του Συμβουλίου.

Η συμφωνία καθορίζει έναν ναυτικό ως "οποιοσδήποτε είναι απασχολημένος ή δεσμευμένος ή εργάζεται σε οποιαδήποτε ικανότητα σε ένα πλοίο". Θέτει μια ελάχιστη ηλικία για την απασχόληση σε ένα πλοίο και ορίζει ότι οι ναυτικοί πρέπει να εκπαιδευθούν ή να πιστοποιηθούν όπως ικανοί να εργαστούν σε αυτήν την ικανότητα. Σημαντικά, η συμφωνία δηλώνει ότι οι όροι και οι διατάξεις κάθε ναυτικού πρόκειται να καθοριστούν σε μια σαφή, γραπτή και νόμιμα εκτελέσιμη συμφωνία. Οι ναυτικοί θα έχουν επίσης το δικαίωμα να επιδιώξουν τις συμβουλές για τις συμβάσεις απασχόλησής τους πριν υπογράψουν τους και θα έχουν επίσης πρόσβαση σε ένα αντίγραφο οποιασδήποτε εφαρμόσιμης συλλογικής σύμβασης εργασίας.

Άλλα θέματα που καλύπτονται στη συμφωνία αφορούν το δικαίωμα της ετήσιας άδειας και τις διατάξεις για το χρόνο απασχόλησης και τις περιόδους ανάπαυσης. Η συμφωνία ενσωματώνει επίσης τους όρους που καλύπτουν τα ζητήματα όπως η στέγαση, οι ψυχαγωγικές δραστηριότητες, τα τρόφιμα και ο τομέας εστίασεως, η ιατρική φροντίδα, και η υγεία, η ασφάλεια και η ευημερία.

2.1.3. Νέα προτεινόμενη οδηγία του Συμβουλίου

Μετά από την υπογραφή της ως άνω συμφωνίας, στις 2 Ιουλίου 2008 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρότεινε μια οδηγία του Συμβουλίου για να εφαρμόσει τους όρους της συμφωνίας. Η προτεινόμενη οδηγία θα εξασφαλίσει ότι οι παροχές της συμφωνίας μετατίθενται στους νόμους των κρατών μελών. Η νέα οδηγία θα τροποποιήσει ρητώς την οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με την οργάνωση του χρόνου απασχόλησης των ναυτικών και θα συμπληρώσει επίσης την οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με την προστασία των νέων στην εργασία.

Πριν από το τέλος του 2009, η Επιτροπή σκοπεύει επίσης να υποβάλει μια ανακοίνωση σχετικά με το μέλλον των θαλάσσιων μεταφορών, που τιτλοφορείται "Θαλάσσιες μεταφορές: Ορίζοντες της υποχρέωσης". Αναγνωρίζοντας τη στρατηγική σημασία, αυτοί οι ορίζοντες της υποχρέωσης θα καλύψουν την εισαγωγή των ανώτερων ναυτιλιακών επαγγελματιών και των κρατών μελών, μαζί με μια οικονομική ανάλυση των τάσεων, των ευκαιριών και των προκλήσεων έως το 2018. Θα είναι το αποτέλεσμα ευρειών διαβουλεύσεων με όλα τα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη, που

στηρίζονται επίσης στην εισαγωγή μηχανισμών που οδηγούν στην υιοθέτηση κοινής θαλάσσιας πολιτικής.

Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μεταφορών (ETF) έχει εκφράσει την ικανοποίησή της σχετικά με αυτό το νέο νομικό όργανο, το οποίο θα επιτρέψει μια κοινή και ομοιόμορφη ερμηνεία κατά την εφαρμογή των διατάξεων της συμφωνίας στις διαφορετικές χώρες της ΕΕ συγχρόνως, θα υποβάλει τις εθνικές αρχές στην αρμοδιότητα του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου σε περιπτώσεις όπου οι απαιτήσεις της παραβιάζονται. Το ETF σημειώνει ότι η συμφωνία "καθορίζει τα λεπτομερή πρότυπα των συνθηκών απασχόλησης και υγιεινής και ασφάλειας για τους ναυτικούς, τα οποία θα συμβάλουν βεβαίως στην ενίσχυση των κατώτατων επιπέδων στο ναυτιλιακό τομέα". Επιπλέον, το ETF υπογραμμίζει ότι η προτεινόμενη οδηγία, που ενσωματώνει τη συμφωνία, αποτελεί ένα αναπόσπαστο τμήμα της ανανεωμένης κοινωνικής ημερήσιας διάταξης που παρουσιάζεται από την Επιτροπή στις 2 Ιουλίου 2008. Από τη μεριά της, η ECSA απαιτεί μια κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, από τα κράτη μέλη της ΕΕ, δεδομένου ότι αυτό το θα παραδώσει την κρίσιμη μάζα για να καταστήσει τη Σύμβαση αποτελεσματική για την εφαρμογή". Επιπλέον, η ECSA θεωρεί ότι η προσεχής επικοινωνία θα παράσχει "το στρατηγικό πλαίσιο για τη χάραξη πολιτικής της ΕΕ στα έτη επόμενα".

2.2 ΕΘΝΙΚΟ ΚΑΘΕΣΤΩΣ

2.2.1. Ο ρόλος της Ελλάδας στις θαλάσσιες και ακτοποϊκές μεταφορές

Η ύπαρξη των ισχυρών αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των εργαζομένων και των εργοδοτών έχει μια μακροχρόνια ιστορία, η οποία μαζί με την συντεχνιακή συνεργασία, που δημιουργείται μέσω της καθιέρωσης ενός μόνιμου συστήματος της συνεργασίας με το κράτος, οι πλοιοκτήτες και οι εργαζόμενοι, είναι τα δύο κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα του συστήματος της αντιπροσώπησης στον τομέα των θαλάσσιων και ακτοποϊκών μεταφορών στην Ελλάδα. Το 2006 ο ελληνικός κύριος εμπορικός στόλος συνέβαλε με €14.3 δισεκατομμύρια σε ξένο νόμισμα στην ελληνική οικονομία. Το σύστημα θαλάσσιων μεταφορών είναι επίσης ζωτικής σημασίας και σπουδαιότητας για την ελληνική κοινωνία και την ελληνική οικονομία, λαμβάνοντας υπόψη την παρουσία ομάδων πληθυσμών και τη φύση της οικονομικής δραστηριότητας (εισόδημα από τον τουρισμό) στα ελληνικά νησιά. Επιπλέον, η θαλάσσια διαδρομή μεταξύ της Ελλάδας και της Ιταλίας είναι ουσιαστικά η κύρια πύλη για τη μετακίνηση των εμπορευμάτων στην ελληνική αγορά ή από την Ελλάδα σε άλλες χώρες. Η σπουδαιότητα που αποδίδεται στις θαλάσσιες μεταφορές, βασισμένες εν μέρει στις εκτιμήσεις που σημειώνονται ανωτέρω, είναι ο αποφασιστικός παράγοντας στη δημιουργία ενός ιστορικά σταθερού συστήματος συνεργασίας.

2.2.2. Χαρακτηριστικά γνωρίσματα του τομέα

Ο ακόλουθος πίνακας αναφέρεται σε όλα τα άτομα που απασχολούνται στον τομέα το 2006, που παράγεται από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας (ΕΣΥΕ). Παρατηρείται η κυριαρχία της ανδρικής απασχόλησης, καθώς και το συντριπτικό ποσοστό των απασχολουμένων.

Πίνακας 1

	2006
Συνολική απασχόληση	23,510
Ανδρική απασχόληση	22,869
Γυναικεία απασχόληση	641
Συνολική απασχόληση στον τομέα, ως ποσοστό της συνολικής απασχόλησης στην οικονομία	0.5
Έμμισθοι υπάλληλοι	22,834
Εργοδότες	369
Αυτοαπασχολούμενος	307

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας (ΕΣΥΕ), Έρευνα εργατικού δυναμικού, 2006

Επίσης μερικές παρατηρήσεις πρέπει να γίνουν στις στατιστικές της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Παραδείγματος χάριν, η έρευνα της ΕΣΥΕ είναι βασισμένη σε ένα δείγμα και όχι μια απογραφή. Τα επίσημα στοιχεία δεν περιλαμβάνουν τους ναυτικούς που στην περίοδο της έρευνας εργάστηκαν σε ένα διαφορετικό επάγγελμα, ακόμη και για μια ημέρα. Ούτε και οι αριθμοί περιλαμβάνουν τους άνεργους ανθρώπους. Οι αριθμοί δεν λαμβάνουν υπόψη το γεγονός ότι ένας ναυτικός απασχολείται συνήθως σε περίπου 7 έως 8 μήνες ετησίως ενώ τα πλοία κινούνται με τα πληρώματα όλο το έτος. Λαμβάνοντας υπόψη αυτά τα γεγονότα, τα νούμερα από περίπου 25.000 έως 26.000 υπάλληλοι στον τομέα είναι ρεαλιστικότερα. Σύμφωνα με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) η συνολική απασχόληση είναι περίπου 28.000 υπάλληλοι.

Για χρόνια πριν από το 2006, συγκεκριμένα για τα μέσα της δεκαετίας του '90, υπάρχουν εκτιμήσεις από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ), οι οποίες δείχνουν ότι έχει υπάρξει μια μείωση περίπου 10% στη συνολική απασχόληση στον τομέα.

Όσον αφορά τους αριθμούς, αφενός πρέπει να σημειωθεί ότι αυτή η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας (ΕΣΥΕ) για να ταξινομήσει την εμπορική ναυτιλία είναι βασισμένη όχι στους μεμονωμένους κλάδους αλλά στη χωρητικότητα των πλοίων. Αφετέρου, όλα τα πλοία μπορούν να είναι το νομικό πρόσωπο μιας επιχείρησης, ανεξάρτητα από εάν ανήκουν στον ίδιο πλοιοκτήτη.

2.2.3. Οι οργανώσεις συνδικάτων και οι ενώσεις εργοδοτών στη ναυτιλία

Η βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τις ισχυρές οργανώσεις εργαζομένων και εργοδοτών, που έχουν αναπτύξει τους όρους της διμερούς και τριμερούς συνεργασίας, όπως επίσης καταδεικνύεται με τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, οι οποίες συνάπτονται ετησίως από τη δεκαετία του '50.

Η αντιπροσώπευση συνδικάτων οργανώνεται βάσει της ειδίκευσης, παρά τους τομείς που αποτελούν την εμπορική ναυτιλία συνολικά. Δεκατέσσερις αρχικές ενώσεις υπάρχουν, που διαμορφώνουν την οργάνωση δεύτερου επιπέδου της ναυτιλίας, την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ). Η ΠΝΟ αντιπροσωπεύει τους εργαζομένους στην εμπορική ναυτιλία, στις διαπραγματεύσεις και στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που υπογράφονται στη βιομηχανία. Για τον τομέα των θαλάσσιων και ακτοπλοϊκών μεταφορών, η ΠΝΟ υπογράφει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, με την κύρια οργάνωση εργοδοτών, την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ), με την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ), και με την Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού, η οποία αντιπροσωπεύει τον τομέα του ανοικτού τύπου πλοία.

Η ΠΝΟ είναι μέλος της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος (ΓΣΕΕ) και μιας από τις ιδρυτικές οργάνωσεις της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μεταφορών (ETF). Στο διεθνές επίπεδο είναι ένα από τα παλαιότερα μέλη των διεθνών ομοσπονδιών εργαζομένων στις μεταφορές (ITF).

Η ιδιότητα μέλους στις οργανώσεις συνδικάτων στη βιομηχανία είναι εθελοντική. Σύμφωνα με τα νούμερα της ΠΝΟ, περίπου 25.000 ναυτικοί στη βιομηχανία οργανώνονται στη ΠΝΟ, ένας αριθμός που δείχνει μια πυκνότητα ένωσης περίπου 85% (λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με ΠΝΟ η συνολική απασχόληση στον τομέα είναι 28.000 υπάλληλοι). Δεν υπάρχει κανένα διαθέσιμο στοιχείο όσον αφορά τα μέλη ένωσης γυναικών δεδομένου ότι σχεδόν ελάχιστες γυναίκες απασχολούνται στη βιομηχανία.

Η κύρια οργάνωση εργοδοτών για τα ποντοπόρα πλοία είναι η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (ΕΕΕ). Η ΕΕΕ αποτελείται από τις επιχειρήσεις πλοιοκτητών με τη χωρητικότητα πλοίων 34.205.485 GT που αντιπροσωπεύει 92,65% της συνολικής χωρητικότητας 36.915.680 GT. Η συνολική απασχόληση των πλοίων που ανήκουν στα μέλη της ΕΕΕ είναι 21,050. Η ΕΕΕ είναι μέλος της Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA), επίσης ένα μέλος της Διεθνούς Ναυτιλιακής Ομοσπονδίας (ISF) και το Διεθνές Εμπορικό Επιμελητήριο. Επίσης η ΕΕΕ συμμετέχει εξ ονόματος της πλευράς των εργοδοτών στις συνεδριάσεις του διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO).

Η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ) αντιπροσωπεύει περίπου 95% των επιχειρήσεων που είναι κυρίως πλοίων κλειστού τύπου και δραστηριοποιούνται στον παράκτιο τομέα. Το 2007 υπήρξαν 29 μέλη της ΕΕΑ. Η ΕΕΑ δεν είναι μέλος της Ένωσης Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA).

Η ένωση των εσωτερικών πορθμείων αντιπροσωπεύει όλα τα πλοία ανοικτού τύπου στον παράκτιο τομέα. Στοιχεία δεν είναι διαθέσιμα για τους υπαλλήλους στις επιχειρήσεις της Ενώσεως Πορθμείων Εσωτερικού ή για τα μέλη της ένωσης.

Δεν υπάρχει κανένα είδος της διαφοροποίησης μεταξύ των μεγάλων και μικρών επιχειρήσεων μέσα στις τρεις ενώσεις εργοδοτών. Η ιδιότητα μέλους των ενώσεων εργοδοτών είναι εθελοντική. Οι σχέσεις μεταξύ των ενώσεων των εργοδοτών είναι ιδιωτικές. Υπάρχει μια τρέχουσα επαφή και συνεργασία στα αμοιβαία ζητήματα. Λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι το ΕΕΕ είναι η μεγαλύτερη και ισχυρότερη ένωση εργοδοτών (εξ αιτίας της δύναμής της και στη σημασία της εμπορικής ναυσιπλοΐας στην ελληνική κοινωνία και την οικονομία, η ΕΕΕ θεωρείται η ισχυρότερη ένωση εργοδοτών στη χώρα) αντιπροσωπεύει τις άλλες ενώσεις στην Ένωση Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA), που ρωτά τις απόψεις τους σχετικά με τα διάφορα ζητήματα. Στην περίπτωση και σε σχέση με τα συγκεκριμένα ζητήματα οι άλλες ενώσεις εργοδοτών στέλνουν τους αντιπροσώπους στις διάφορες επιτροπές της Ένωσης Πλοιοκτητών Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA).

2.2.4. Σχέσεις μεταξύ των οργανώσεων

Όπως έχει ήδη δηλωθεί, υπάρχουν μεγαλύτερες και μικρότερες οργανώσεις ενδιαφέροντος και στις δύο πλευρές. Η ΠΝΟ αντιπροσωπεύει τους εργαζομένους, και η ΕΕΕ, ΕΕΑ και η Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού αντιπροσωπεύουν τους εργοδότες. Ακριβώς λόγω της αναγνωρισμένης σημασίας της ελληνικής ναυτιλίας για την ελληνική οικονομία, το σύστημα στη βιομηχανία θεωρείται ως παράδειγμα της τομεακής συντεχνιοκρατίας, που συνεπάγεται τις ισχυρές αντιπροσωπευτικές οργανώσεις ενδιαφέροντος. Επομένως όσον αφορά στο δικαίωμα να συναφθούν οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας και να εκφραστούν οι απόψεις για τη δημόσια χάραξη πολιτικής και την εφαρμογή της, δεν υπάρχει καμία αντιπαλότητα ή ανταγωνισμός μεταξύ του εργοδότη και των οργανώσεων των υπαλλήλων.

2.2.5. Το σύστημα των συλλογικών διαπραγματεύσεων

Οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται στη βιομηχανία ισχύουν για όλους τους ελληνικούς υπαλλήλους στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στις θαλάσσιες και παράκτιες μεταφορές, ακόμα κι αν τέτοιες επιχειρήσεις δεν είναι μέλη των σχετικών ενώσεων των εργοδοτών. Οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας είναι ενός έτους συμφωνίες που ρυθμίζουν τα ζητήματα αμοιβής ως επί το πλείστον. Οι τομεακές συλλογικές συμβάσεις εργασίας υπογεγραμμένες κατά τη διάρκεια των ετών έχουν προβλέψει ένα καλύτερο επίπεδο αμοιβής για τους ελληνικούς ναυτικούς από τις εθνικές γενικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας στη βιομηχανία καλύπτουν επίσης τους ελληνικούς ναυτικούς που δεν οργανώνονται στις ενώσεις. Αφότου έχουν συμφωνήσει οι δύο πλευρές, αυτή η συμφωνία αποτελεί ένα νομικό πρόσωπο. Τα ζητήματα μη πληρωμής

ρυθμίζονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο κυρώνει τέτοιες συμφωνίες με τη βοήθεια των διάφορων κανονισμών.

Από την πλευρά των υπαλλήλων, η ΠΝΟ αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα όχι μόνο εκείνων που είναι μέλη της, αλλά όλων των υπαλλήλων του τομέα. Η αντιπροσωπευτικότητα της πλευράς των εργοδοτών εξαρτάται από τους υποτομείς του τομέα.

Στο τμήμα εμπορικών ποντοπόρων πλοίων, το οποίο αποτελείται από περίπου 21.000 εργαζομένους, οι αντιπροσωπευτικοί δράστες είναι η ΠΝΟ, από την πλευρά των υπαλλήλων, και η ΕΕΕ από την πλευρά των εργοδοτών. Η συλλογική σύμβαση εργασίας καλύπτει επίσης τους υπαλλήλους που δεν είναι μέλη της ΠΝΟ. Επίσης, η συλλογική σύμβαση εργασίας έχει την ισχύ σε εκείνες τις επιχειρήσεις που δεν είναι μέλη της ΕΕΕ.

Στα κλειστού τύπου πλοία του παράκτιου τομέα, με περίπου 7.000 εργαζομένους, οι αντιπροσωπευτικοί δράστες είναι η ΠΝΟ και η Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας (ΕΕΑ). Η συλλογική σύμβαση εργασίας καλύπτει επίσης τους υπαλλήλους που δεν είναι μέλη της ΠΝΟ. Επίσης, η συλλογική σύμβαση εργασίας έχει την ισχύ σε εκείνες τις επιχειρήσεις που δεν είναι μέλη της ΕΕΕ.

Οι τρεις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που υπογράφονται συνήθως κάθε δύο έτη αφορούν κυρίως τα φορολογικά ζητήματα σχετικά με τις αμοιβές (το ποσοστό αυξήσεων αμοιβών).

2.2.6. Δημιουργία και εφαρμογή της δημόσιας πολιτικής στη βιομηχανία

Οι δημόσιες αρχές ζητούν την άποψη των ενδιαφερόμενων οργανώσεων στη βιομηχανία στα ζητήματα που αναφέρονται στο συγκεκριμένο τομέα. Αν και δεν υπάρχει καμία τριμερής συμφωνία που συνάπτεται κατά τη διάρκεια των ετών από τους διάφορους νομικούς τριμερείς οργανισμούς, έχει δημιουργηθεί ένα ευρύ φάσμα των δραστηριοτήτων, από την υγεία και την κοινωνική ασφάλεια καλύπτοντας τη δημιουργία των συγκεκριμένων προοπτικών περιγράφοντας τις μελλοντικές εξελίξεις στην ελληνική ναυτιλία και τις παράκτιες ναυπηγικές βιομηχανίες.

Οι δραστηριότητες του Εθνικού Συμβουλίου Ναυτιλιακής Πολιτικής και του Συμβουλίου της Εμπορικής Ναυτιλίας παρέχουν τα παραδείγματα. Αυτοί οι οργανισμοί εκφράζουν την άποψή τους σχετικά με τα διάφορα ζητήματα σχετικά με τον τομέα.

Ένα περαιτέρω παράδειγμα είναι αυτό του Συνταξιοδοτικού Ταμείου των Ελλήνων Ναυτικών (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT)), το οποίο είναι το ταμείο υγείας και ασφάλειας για τους έλληνες ναυτικούς. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εποπτεύει το NAT και αντιπρόσωποι της ΠΝΟ βρίσκονται

στο διοικητικό του συμβούλιο μαζί με τους αντιπροσώπους της πλευράς των εργοδοτών.

Υπάρχει επίσης τριμερής αντιπροσώπευση στο Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΣΝΕ), ως υπάρχει στο πρόσφατα καθιερωμένο Συμβούλιο παράκτιων μεταφορών, στο οποίο οι αντιπρόσωποι της ΠΝΟ και της ΕΕΑ συμμετέχουν, το οποίο είναι ενεργό στη δημιουργία των οδηγιών για την παράκτια ναυτιλιακή αποστολή στην Ελλάδα.

Τελικά, το ελληνικό κράτος έχει ωθήσει τη συνεργασία των κοινωνικών εταίρων και ρωτά την άποψή τους προτού να λάβει τις νομοθετικές πρωτοβουλίες/διοικητικά μέτρα που αφορούν τον τομέα.

2.2.7. Νομικοί κανονισμοί σχετικά με την αντιπροσωπευτικότητα

Εν προκειμένω, οι ενδιαφερόμενες οργανώσεις της βιομηχανίας, που επηρεάζονται επίσης από τους στόχους του ελληνικού κράτους, λόγω του ρόλου που καλύπτει με την εμπορική ναυτιλία στην ελληνική κοινωνία και την ελληνική οικονομία, είναι δομημένες κατά τέτοιο τρόπο, ώστε το τριμερές σχέδιο διαπραγμάτευσης να μην αμφισβητείται. Αυτό σημαίνει ότι οι υπάρχοντες κοινωνικοί εταίροι αναγνωρίζονται ως νομικοί αντιπρόσωποι των πλευρών των εργαζομένων και των εργοδοτών αντίστοιχα. Κατά συνέπεια, η ΠΝΟ είναι η μόνη αντιπρόσωπος της πλευράς των εργαζομένων, που νομιμοποιείται να υπογράψει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας, ενώ η ΕΕΕ, η ΕΕΑ και η Ένωση Πορθμείων Εσωτερικού είναι οι τρεις οργανώσεις εργοδοτών που ενεπλάκησαν στις συλλογικές διαπραγματεύσεις, τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας και τις αντίστοιχες τριμερείς οργανώσεις. Επομένως δεν υπάρχει κανένα ειδικό κριτήριο αντιπροσωπευτικότητας όσο το σύστημα χαρακτηρίζεται από μια σωματειακή οργάνωση της αντιπροσώπευσης των ενδιαφερομένων. Κανένας μεμονωμένος οργανισμός όπως τα συμβούλια των επιχειρήσεων δεν έχει σημειωθεί.

Σχόλια

Οι στόχοι των τριών πλευρών, δηλ. οι πλοιοκτήτες, το κράτος, που ωφελείται οικονομικά από μια ναυτική βιομηχανία που εξασφαλίζει επίσης χαμηλού κόστους επαφή μεταξύ των ελληνικών νησιών και της ηπειρωτικής χώρας, και οι εργαζόμενοι, έχουν δημιουργήσει ένα τριμερές σύστημα αντιπροσώπευσης της οποίας η δύναμη και η σταθερότητα είναι ένα βασικό χαρακτηριστικό από το τέλος του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Είναι επίσης ξεχωριστό ότι οι ίδιοι οι πλοιοκτήτες ήταν που εγγυήθηκαν την οικονομική ανεξαρτησία της ΠΝΟ μέσω της πληρωμής των τελών που παρακρατούνται από την αμοιβή των ναυτικών στη ΠΝΟ, κάνοντας κατά συνέπεια τις αρχικές ενώσεις που ανήκουν στη ΠΝΟ εξαρτώμενες από την άμεση συλλογή των τελών των μελών τους. Επιπλέον, τα σωματεια των ναυτικών εργαζομένων αποκλείστηκαν από τη συνηθισμένη νομοθεσία εργασίας, η οποία ρυθμίζεται κυρίως από το νόμο 1264/82. Ο τομέας ρυθμίζεται αντ' αυτού από τους ειδικούς νόμους που λαμβάνουν υπόψη τους ειδικούς όρους του τομέα που

επιβεβαιώνει έτσι με τον πιο επίσημο τρόπο την ειδική φύση της ναυτιλίας. Όλοι οι προαναφερθέντες παράγοντες έχουν δημιουργήσει τους όρους για τη συνεργασία μεταξύ των αναγνωρισμένων οργανισμών, αν και υπάρχουν διάφορα τμήματα που έχουν εκφράσει σοβαρές επιφυλάξεις. Εντούτοις, αυτά δεν έχουν ασκήσει καμία ιδιαίτερη επίδραση και δεν έχουν δημιουργήσει καμία πραγματική αμφιβολία για την αντιπροσωπευτικότητα του υπάρχοντος συνδικαλιστικού φορέα.

3. ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Οι Συνθήκες που υιοθετούνται μέσα στο πλαίσιο του ILO (διεθνής οργανισμός εργασίας), επηρεάζουν τις ρυθμίσεις σχετικά με την απασχόληση. Προκειμένου να εφαρμοστούν στην Ελλάδα, πρέπει να κυρωθούν από το Κοινοβούλιο. Η Ελλάδα ήταν μια από τις πρώτες χώρες που δέχτηκε το νόμο των πιο πρόωρων Συμβάσεων του ILO στην αρχή της δεκαετίας του '30, αν και αυτό δεν σημαίνει ότι εφαρμόστηκαν όπως πρέπει να είναι. Σήμερα, περίπου 80 από αυτές είναι σε ισχύ στην Ελλάδα, συμπεριλαμβανομένων των αριθ. 87 και 98 στην ελευθερία συνδικάτων και την προστασία του δικαιώματος της οργάνωσης και των συλλογικών διαπραγματεύσεων, του αριθ. 100 στην ίση αμοιβή για τους άνδρες και τις γυναίκες και του αριθ. 135 στην προστασία για τους εκπροσώπους των εργαζομένων.

Είναι κοινώς αποδεκτό ότι, αν και υπάρχει μια αγαστή συνεργασία μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων φορέων στο τομέα της ναυτικής βιομηχανίας, το επάγγελμα του ναυτικού παραμένει ένα από τα πιο υποβαθμισμένα επαγγέλματα στο συνολικό τομέα της απασχόλησης. Αυτό οφείλεται εν μέρει στις εξαιρετικά δύσκολες και αποτρεπτικές συνθήκες εργασίας του επαγγέλματος, οι οποίες καθιστούν αδύνατη την προσέλκυση νέων εργαζομένων. Σε συνδυασμό με την μη ύπαρξη ή την μη ορθή εφαρμογή των κανονισμών – νομοθεσιών, οι συνθήκες του επαγγέλματος γίνονται όλο και πιο δυσχερείς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι τα μόνα επίσημα έγγραφα, που κατοχυρώνουν το ναυτικό επάγγελμα, είναι οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας, οι οποίες καθορίζουν μισθοδοτικά και ασφαλιστικά ζητήματα και ανανεώνονται κάθε 1 με 2 χρόνια.

Κανονισμοί που καθορίζουν απ' ευθείας τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών εν πλω δεν υπάρχουν, ή όπου υπάρχουν δεν εφαρμόζονται και πλημμελώς επιθεωρούνται. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι ο κανονισμός για την ενδίαιτηση πληρωμάτων είναι σε ισχύ, κατοχυρωμένος από το Κοινοβούλιο, από το 1981. Είναι προφανές ότι ο κανονισμός δεν άπτεται των σύγχρονων απαιτήσεων και συνθηκών του επαγγέλματος του ναυτικού, καθώς και ότι αρκετά ζητήματα χώρων σίτισης και στέγασης τα αφήνει στη διακριτική ευχέρια της αρμόδιας αρχής για την επιθεώρηση των πλοίων. Έτσι, δίνεται το ελεύθερο στον πλοιοκτήτη και στην προσωπική του αντίληψη και ευθιξία να καθορίσει τις συνθήκες διαβίωσης και

εργασίας των εργαζομένων του στους ατομικούς και κοινόχρηστους εργασιακούς τους χώρους.

3.1. ΚΑΤΟΧΥΡΩΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η χώρα μας συμμετείχε, κατά κοινή αναγνώριση, ενεργά και ουσιαστικά σε όλα τα στάδια διαμόρφωσης και υιοθέτησης της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, με τριμερή εκπροσώπηση (ΥΕΝ, πλοιοκτήτες, ναυτικοί), ενώ η κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας θα ικανοποιήσει ένα πάγιο και χρονίζον αίτημα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ). Ήδη, στον ελληνικό χώρο έχουν γίνει οι απαραίτητες διεργασίες, έτσι ώστε με τις κατάλληλες αποφάσεις του Κοινοβουλίου να γίνει πράξη η υιοθέτηση της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας και, εν γένει, να κατοχυρωθεί η ναυτική εργασία και απασχόληση, ικανοποιώντας άμεσα τους εμπλεκόμενους φορείς.

Η εν λόγω Σύμβαση είναι η μεγαλύτερη σε έκταση και περιεχόμενο που υιοθετήθηκε ποτέ από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας αφού ενοποιεί 65 υφιστάμενα διεθνή ναυτιλιακά όργανα σχετικά με την εργασία των ναυτικών (Συμβάσεις και Συστάσεις). Ταυτόχρονα διαμορφώνει νέες συνθήκες στις διεθνείς διατάξεις που διέπουν τις θαλάσσιες μεταφορές, συμπληρώνοντας τις ήδη υφιστάμενες Διεθνείς Συμβάσεις S.O.L.A.S. (ασφάλεια ναυσιπλοΐας και θωράκιση των θαλασσιών μεταφορών από έκνομες ενέργειες), M.A.R.P.O.L. (προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος) και S.T.C.W. (εκπαίδευση και πιστοποίηση των ναυτικών).

Επιπρόσθετα, η Σύμβαση αυτή, αναβαθμίζει τα επίπεδα συνθηκών εργασίας των ναυτικών στα πλοία και διαμορφώνει τα ελάχιστα επίπεδα όρων και συνθηκών εργασίας ναυτικών, ενώ παράλληλα ρυθμίζει, τα θέματα επαγγελματικού ενδιαφέροντος των ναυτικών. Η κύρωση της Σύμβασης, (η διαδικασία της οποίας θα ξεκινήσει άμεσα, σε διαρκή διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους), αντιμετωπίζεται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ως ένα σύνολο ουσιαστικών ενεργειών που θα εξασφαλίζουν τη συμμόρφωση των πλοίων, των ναυτικών και της ναυτιλιακής διοίκησης προς τους όρους και τις απαιτήσεις της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 είναι μία νέα σημαντική διεθνής Σύμβαση εργασίας που υιοθετήθηκε από τη διεθνή διάσκεψη εργασίας του διεθνούς οργανισμού εργασίας (ILO), σύμφωνα με το άρθρο 19 του Συντάγματός της σε μια σύνοδο του ναυτιλιακού τομέα τον Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη, Ελβετία. Καθορίζει τα δικαιώματα των ναυτικών σε αξιοπρεπείς όρους εργασίας και βοηθά στη δημιουργία όρων θεμιτού ανταγωνισμού για τους πλοιοκτήτες. Προορίζεται να είναι συνολικά εφαρμόσιμη, εύκολα κατανοητή, εύκολα αναθεωρήσιμη και ομοιόμορφα επιβεβλημένη. Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας έχει σχεδιαστεί για να γίνει ένα σφαιρικό νομικό όργανο που, μόλις τεθεί σε ισχύ, θα είναι ο "τέταρτος στυλοβάτης" του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιότητα της ναυτιλίας, συμπληρώνοντας τις βασικές Συνθήκες του διεθνούς θαλάσσιου οργανισμού (IMO) όπως η διεθνής Συνθήκη για την ασφάλεια της ζωής εν πλω, (SOLAS, 1974), τη διεθνή Συνθήκη σχετικά με τα πρότυπα της κατάρτισης, την πιστοποίηση και την επιτήρηση, (STCW, 1978) και η διεθνής Συνθήκη για την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία, (MARPOL, 73/78).

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας περιέχει ένα περιεκτικό σύνολο σφαιρικών προτύπων, βασισμένο σε εκείνα που βρίσκονται ήδη σε 68 ναυτεργατικά όργανα (Συνθήκες και συστάσεις), που υιοθετούνται από τον ILO από το 1920. Η νέα Συνθήκη φέρνει σχεδόν όλα τα υπάρχοντα ναυτεργατικά όργανα μαζί σε μια ενιαία νέα Συνθήκη που χρησιμοποιεί ένα νέο τρόπο παρουσίασης, όπου είναι απαραίτητο, για να απεικονίσει τους σύγχρονους όρους και γλώσσα. Η Συνθήκη "παγιώνει" το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο σχετικά με όλα αυτά τα θέματα. Οι Συνθήκες που εξετάζουν τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών αναθεωρήθηκαν πρόσφατα το 2003 (η Συνθήκη αριθ. 108 και 185) και δεν συμπεριλαμβάνεται στη νέα Συνθήκη. Επιπλέον, η Σύμβαση συνταξιοδοτικών συνθηκών των ναυτικών του 1946 (αριθ. 71) και η ελάχιστη Συνθήκη ηλικίας (ισοσταθμιστών και θερμαστές), 1921 (αριθ. 15), που δεν είναι πλέον σχετική με τον τομέα, δεν παγιώνεται.

Η Σύμβαση θα τεθεί σε ισχύ:

"... 12 μήνες μετά από την ημερομηνία κατά την οποία έχουν υπάρξει καταχωρημένες κυρώσεις από τουλάχιστον 30 μέλη με ένα συνολικό μερίδιο στην παγκόσμια ακαθάριστη χωρητικότητα των πλοίων 33 τοις εκατό."

Αυτό είναι ένα πολύ υψηλότερο από το συνηθισμένο επίπεδο κύρωσης (για τις Συνθήκες του ILO) και χρησιμοποιεί έναν νέο τύπο που προορίζεται να βεβαιώσει το μεγαλύτερο πραγματικό αντίκτυπο της Σύμβασης. Απεικονίζει το γεγονός ότι το σύστημα επιβολής και συμμόρφωσης που καθιερώνεται στο πλαίσιο της Σύμβασης χρειάζεται τη διαδεδομένη διεθνή συνεργασία προκειμένου να είναι αποτελεσματικό. Δεδομένου ότι πολλές από τις

υποχρεώσεις στο πλαίσιο της Σύμβασης απευθύνονται στους πλοιοκτήτες και τα κράτη σημαίας, είναι σημαντικό ότι τα μέλη του ILO με ένα ισχυρό ναυτιλιακό ενδιαφέρον και ένα υψηλό επίπεδο χωρητικότητας που λειτουργεί κάτω από τη νομική αρμοδιότητά τους να κυρώσουν τη Συνθήκη.

Οι υπάρχουσες Συμβάσεις ναυτικής εργασίας του ILO θα καταργηθούν σταδιακά δεδομένου ότι τα κράτη μέλη ILO που έχουν κυρώσει εκείνες τις Σύμβασεις κυρώνουν τη νέα Σύμβαση, αλλά θα υπάρξει μια μεταβατική περίοδος όταν θα είναι μερικές παράλληλες Σύμβασεις σε ισχύ. Οι χώρες που κυρώνουν τη Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας δεν θα δεσμευθούν πλέον από τις υπάρχουσες Συνθήκες όταν τίθεται η νέα Συνθήκη σε ισχύ. Οι χώρες που δεν κυρώνουν τη νέα Σύμβαση θα παραμείνουν δεσμευμένες από τις υπάρχουσες Συνθήκες που έχουν κυρώσει, αλλά εκείνες οι Συνθήκες θα δεσμευθούν για περαιτέρω κύρωση.

2. ΝΕΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ

Η απόφαση από τον ILO να προωθήσει τη δημιουργία αυτής της σημαντικής νέας Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας ήταν το αποτέλεσμα ενός κοινού ψηφίσματος το 2001 από τους διεθνείς οργανισμούς των ναυτικών και των πλοιοκτητών, που υποστηρίχθηκε αργότερα από τις κυβερνήσεις. Επισήμαναν ότι η ναυπηγική βιομηχανία είναι "η παγκόσμια πρώτη πραγματικά σφαιρική βιομηχανία" που "απαιτεί μια διεθνή ρυθμιστική απάντηση κατάλληλα διεθνή πρότυπα εφαρμόσιμα σε ολόκληρη τη βιομηχανία". Η βιομηχανία κάλεσε τον ILO για να αναπτύξει "ένα όργανο που συγκεντρώνει σε ένα παγιωμένο κείμενο τόσο ένα μεγάλο μέρος του υπάρχοντος σώματος των οργάνων ILO όπως αποδεικνύεται πιθανό να επιτύχει" ως θέμα προτεραιότητας "προκειμένου να βελτιωθεί η σχετικότητα εκείνων των προτύπων στις ανάγκες όλων των συμμετόχων του ναυτιλιακού τομέα". Θεωρήθηκε ότι ο πολύ μεγάλος αριθμός των υπάρχουσών θαλάσσιων Συνθηκών, πολλές από τις οποίες είναι πολύ λεπτομερείς, το κατέστησε δύσκολο για τις κυβερνήσεις να κυρώσουν και να επιβάλουν όλα τα πρότυπα. Πολλά από τα πρότυπα ήταν μη εκσυγχρονισμένα και δεν απεικόνισαν τη σύγχρονη εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης στα πλοία. Επιπλέον, υπήρξε μια ανάγκη να αναπτυχθεί ένα αποτελεσματικότερο σύστημα επιβολής και συμμόρφωσης που θα βοηθούσε να αποβάλει τα κάτω του μετρίου πλοία και που θα λειτουργούσε μέσα στο καθιερωμένο διεθνές σύστημα για την επιβολή των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια και την προστασία πλοίων και την προστασία του περιβάλλοντος που έχουν υιοθετηθεί από το διεθνή θαλάσσιο οργανισμό (IMO).

Η Σύμβαση οργανώνεται σε τρία κύρια μέρη: τα άρθρα που έρχονται αρχικά να καθορίσουν τις ευρείες αρχές και τις υποχρεώσεις.

Αυτό ακολουθείται από τους πιο λεπτομερείς κανονισμούς και τις διατάξεις του κώδικα (με δύο μέρη: μέρη A και B).

Οι κανονισμοί και τα πρότυπα (μέρος Α) και οδηγίες (μέρος Β) στον κώδικα είναι ενσωματωμένο και οργανωμένο στους γενικούς τομείς ενδιαφέροντος υπό πέντε τίτλους:

Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών σε πλοίο

Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης

Τίτλος 3: Ενδιαίτηση – Υπηρεσίες αναψυχής – Διατροφή και Εστίαση

Τίτλος 4: Προστασία της υγείας, Ιατρική Περίθαλψη, Πρόνοια και προστασία κοινωνικής ασφάλισης

Τίτλος 5: Εφαρμογή - Έλεγχος.

Αυτοί οι πέντε τίτλοι καλύπτουν ουσιαστικά το ίδιο περιεχόμενο με τα υπάρχοντα 68 ναυτεργατικά όργανα, που ενημερώνονται όπου είναι απαραίτητο.

Περιέχει περιστασιακά νέα θέματα, ιδιαίτερα στον τομέα της επαγγελματικής ασφάλειας και της υγείας για να συναντήσει τις τρέχουσες ανησυχίες υγείας, όπως τα αποτελέσματα του θορύβου και της δόνησης στους εργαζομένους ή άλλους κινδύνους εργασιακών χώρων.

Οι κανονισμοί σχετικά με τις επιθεωρήσεις κράτους σημαίας, τη χρήση των "αναγνωρισμένων οργανώσεων" και τη δυνατότητα για τις επιθεωρήσεις στους ξένους λιμένες (κρατικός έλεγχος λιμένων) στον τίτλο 5 είναι βασισμένες στις υπάρχουσες θαλάσσιες Συνθήκες εργασίας εντούτοις, η νέα Συνθήκη βασίζεται επάνω τους για να αναπτύξει μια αποτελεσματικότερη προσέγγιση σε αυτά τα σημαντικά ζητήματα, σύμφωνα με άλλες διεθνείς θαλάσσιες Συνθήκες που καθιερώνουν τα πρότυπα για την ποιοτική ναυτιλία όσον αφορά τα ζητήματα όπως η ασφάλεια και η προστασία πλοίων και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

3. ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΣΥΝΘΗΚΩΝ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Στα πλοία που φέρουν τις σημαίες των χωρών που δεν ασκούν αποτελεσματική εποπτεία και έλεγχο, όπως απαιτείται από το διεθνές δίκαιο, οι ναυτικοί πρέπει συχνά να εργαστούν υπό μη αποδεκτούς όρους, εις βάρος της υγείας, της ασφάλειας τους και της ασφάλειας των πλοίων στα οποία εργάζονται.

Δεδομένου ότι η οικονομικά ενεργή ζωή των ναυτικών διανύεται εκτός της χώρας τους και οι εργοδότες τους συχνά δεν εδρεύουν στη χώρα τους, τα αποτελεσματικά διεθνή πρότυπα είναι απαραίτητα για αυτόν τον τομέα.

Φυσικά αυτά τα πρότυπα πρέπει επίσης να εφαρμοστούν σε εθνικό επίπεδο, ιδιαίτερα από τις κυβερνήσεις που έχουν ένα νηολόγιο και επιτρέπουν σε πλοία να φέρουν τις σημαίες των χωρών τους. Αυτό ήδη αναγνωρίζεται σχετικά με την εξασφάλιση της ασφάλειας και της προστασίας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Είναι επίσης σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι υπάρχουν πολλά κράτη σημαίας και πλοιοκτήτες που υπερηφανεύονται για την παροχή κόσμιων όρων εργασίας στους ναυτικούς της χώρας τους. Αυτές οι χώρες και οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν τον αθέμιτο συναγωνισμό δεδομένου ότι καταβάλλουν περισσότερα σε σχέση με τους πλοιοκτήτες που λειτουργούν με κάτω του μετρίου πλοία.

Έτσι, στόχος είναι να διατηρηθούν τα πρότυπα της Σύμβασης στο παρόν επίπεδο τους, αφήνοντας σε κάθε χώρα τη μεγαλύτερη διακριτικότητα στη διατύπωση των εθνικών νομοθεσιών τους που καθιερώνουν εκείνο το επίπεδο προστασίας που θεωρούν καταλληλότερο, χωρίς, όμως, να υποβαθμίζονται οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών.

Η Σύμβαση στοχεύει να επιτύχει την παγκόσμια προστασία για όλους τους ναυτικούς. Επιδιώκει να πετύχει αυτόν τον στόχο με διάφορους τρόπους. Υπολογίζεται ότι υπάρχουν πάνω από 1,2 εκατομμύριο άνθρωποι που εργάζονται εν πλω παγκοσμίως. Μέχρι τώρα δεν ήταν σαφές ότι όλοι αυτοί οι εργαζόμενοι, ιδιαίτερα παραδείγματος χάριν, εκείνοι που εργάζονται στα πλοία αλλά δεν περιλαμβάνονται άμεσα στην πλοήγηση ή λειτουργία του πλοίου, όπως πολύ προσωπικό που εργάζεται στα επιβατηγά πλοία, θα θεωρούνταν ναυτικοί. Η νέα Συνθήκη καθορίζει σαφώς έναν ναυτικό ως οποιοδήποτε είναι απασχολημένος ή δεσμευμένος ή εργάζεται με οποιαδήποτε ιδιότητα σε ένα πλοίο που καλύπτεται από τη Συνθήκη.

Εκτός από μερικούς συγκεκριμένους αποκλεισμούς και περιοχές όπου η παρέχεται ευελιξία για τις εθνικές αρχές για να απαλλάξει τα μικρότερα πλοία (ακαθάριστη χωρητικότητα 200 και κατωτέρω) που δεν λειτουργούν σε διεθνή ταξίδια από μερικές πτυχές της Σύμβασης, η Σύμβαση απευθύνεται σε όλα τα πλοία (και στους ναυτικούς σε εκείνα τα πλοία) είτε δημόσια είτε ιδιωτικά, ιδιαιτέρως αυτά που συμμετέχουν συνήθως στις εμπορικές δραστηριότητες.

Η Συνθήκη δεν ισχύει για:

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

Πολλές υπάρχουσες Συμβάσεις ναυτικής εργασίας έχουν ένα χαμηλό επίπεδο κύρωσης. Η νέα Συνθήκη έχει σχεδιαστεί συγκεκριμένα για να εξετάσει αυτό το πρόβλημα. Περισσότερη προστασία των ναυτικών θα επιτευχθεί από την πρόωρη κύρωση και την εθνική εφαρμογή της νέας Σύμβασης από τη μεγάλη πλειοψηφία των μελών ILO, ενεργών στο ναυτιλιακό τομέα, όπως συμβαίνει στις βασικές Συμβάσεις του διεθνούς θαλάσσιου οργανισμού (IMO): SOLAS, STCW ΚΑΙ MARPOL.

Οι πλοιοκτήτες (ή οι διαχειριστές πλοίων) έχουν τη γενική ευθύνη ως εργοδότες όσον αφορά όλους τους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία τους.

Γίνεται κατανοητό ότι θα μπορούσαν να κάνουν σχετικές ρυθμίσεις με πρόσωπα που μπορεί επίσης να έχουν την ευθύνη για την απασχόληση κάποιων ιδιαίτερων ναυτικών, επιτρέποντας στους πλοιοκτήτες, παραδείγματος χάριν να ανακτήσουν τις σχετικές δαπάνες.

4. ΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Αμφότερα το σύνταγμα του ILO και πολλά όργανα του ILO επιδιώκουν να λάβουν υπόψη τις εθνικές περιστάσεις και να επιτρέψουν κάποια ευελιξία στην εφαρμογή των Συμβάσεων, με σκοπό βαθμιαία να βελτιώσουν την προστασία των εργαζομένων, να λάβουν υπόψη τη συγκεκριμένη κατάσταση σε διάφορους τομείς και την ποικιλομορφία των εθνικών περιστάσεων. Η ευελιξία είναι συνήθως βασισμένη στις αρχές **της τριμερούς εκπροσώπησης, της διαφάνειας και της υπευθυνότητας**. Όταν η ευελιξία, όσον αφορά μια Σύμβαση ασκείται από μια κυβέρνηση περιλαμβάνει συνήθως τις διαβουλεύσεις με τις σχετικές οργανώσεις των εργαζομένων και των εργοδοτών, με οποιουσδήποτε προσδιορισμούς που γίνονται αναφερόμενοι στον ILO από τη σχετική κυβέρνηση. Αυτό θεωρείται ως απαραίτητη και σημαντική προσέγγιση ώστε η εξασφάλιση ότι όλες οι χώρες, ανεξάρτητα από τις εθνικές περιστάσεις, μπορούν να δεσμευτούν από το διεθνές νομικό σύστημα και ότι οι διεθνείς υποχρεώσεις γίνονται σεβόμενες και εφαρμόζονται, στο μέτρο του δυνατού, καταβάλλοντας προσπάθειες να βελτιωθούν οι όροι. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό για μια διεθνή βιομηχανία όπως η ναυτιλία.

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, γενικά ακολουθεί αυτήν την προσέγγιση καθώς επίσης και επιτρέποντας την πρόσθετη ευελιξία σε εθνικό επίπεδο. Η Συνθήκη επιδιώκει να είναι **"αυστηρή στα δικαιώματα και εύκαμπτη στην εφαρμογή"**. Ένα σημαντικό εμπόδιο στην κύρωση των υπάρχουσών Συνθηκών ναυτικής εργασίας είναι η υπερβολική λεπτομέρεια σε πολλούς τομείς. Η νέα Συνθήκη καθορίζει τα βασικά δικαιώματα των ναυτικών στην κόσμια εργασία με σταθερές δηλώσεις, αλλά αφήνει ένα μεγάλο μέτρο της ευελιξίας στην κύρωση των χωρών ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα εφαρμόσουν αυτά τα πρότυπα για την κόσμια και αξιοπρεπή εργασία στις εθνικές νομοθεσίες τους.

Οι τομείς της ευελιξίας στη Σύμβαση περιλαμβάνουν τα εξής:

- η "απασχόληση ναυτικών και τα κοινωνικά δικαιώματα" που καθορίζονται στο άρθρο IV πρόκειται να εφαρμοστούν πλήρως, "σύμφωνα με τις απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης" (σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις των άρθρων, των κανονισμών και μέρους A του κώδικα), εντούτοις, εκτός αν διευκρινιστεί αλλιώς στη Συνθήκη, η εθνική εφαρμογή μπορεί να επιτευχθεί μέσω των εθνικών νομοθεσιών ή των κανονισμών, μέσω των εφαρμόσιμων συμφωνιών συλλογικών διαπραγματεύσεων ή μέσω άλλων μέτρων ή στην πράξη,

- εφαρμογή των υποχρεωτικών προτύπων στο μέρος Α του κώδικα (εκτός από τον τίτλο 5) μπορεί επίσης να επιτευχθεί μέσω των μέτρων που είναι "ουσιαστικά ισοδύναμα",
- πολλές από τις καθοδηγητικές ή λεπτομερείς απαιτήσεις στις υπάρχουσες Συμβάσεις που είχαν δημιουργήσει τις δυσκολίες για μερικές κυβερνήσεις στην κύρωση της Συνθήκης βρίσκονται τώρα στις οδηγίες, οι οποίες είναι στο μέρος Β του κώδικα. Οι διατάξεις του μέρους Β του κώδικα δεν είναι υποχρεωτικές και δεν υπόκεινται στις επιθεωρήσεις λιμενικών αρχών, εντούτοις οι κυβερνήσεις πρέπει να τους δώσουν την "οφειλόμενη προσοχή" στο περιεχόμενό τους κατά την εφαρμογή των υποχρεώσεών τους,
- οι απαιτήσεις της Συνθήκης, εκτός από το σύστημα πιστοποίησης πλοίων, θα ισχύσουν για τα περισσότερα πλοία (δεν ισχύει για τα αλιευτικά πλοία, τα πλοία της παραδοσιακής κατασκευής ή τα πολεμικά), εντούτοις, την εφαρμογή των λεπτομερειών στον κώδικα μπορεί να χαλαρώσουν για μερικά μικρότερα σκάφη – 200GT και κατωτέρω– αν αυτά δεν λειτουργούν σε διεθνή ταξίδια. Αυτός ο προσδιορισμός θα γίνεται κατόπιν διαβουλεύσεων με τις σχετικές οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών,
- όλα τα πλοία που καλύπτονται από τη Σύμβαση θα υπόκεινται στο σύστημα επιθεώρησης που αναπτύσσεται από το κράτος σημαίας, αλλά το σύστημα πιστοποίησης είναι υποχρεωτικό μόνο για τα πλοία της ακαθάριστης χωρητικότητας 500 και άνω, τα οποία συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια (ή λειτουργούν μεταξύ των λιμένων σε μια ξένη χώρα). Το σύστημα πιστοποίησης θα πιστοποιήσει ότι το πλοίο χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όπως εφαρμόζεται στους νόμους ή τους κανονισμούς του κράτους σημαίας (στην περίπτωση άλλων πλοίων, οι πλοιοκτήτες μπορούν επίσης να ζητήσουν από το κράτος σημαίας τους να περιλάβουν τα πλοία τους στο σύστημα πιστοποίησης ώστε να αποφευχθεί ή να μειωθεί η πιθανότητα επιθεώρησης σε ξένους λιμένες),
- η Σύμβαση ρητώς αναγνωρίζει ότι μερικά κράτη σημαίας μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις αναγνωρισμένες οργανώσεις όπως τους νηογνόμους (κλάσεις) για να πραγματοποιήσουν ορισμένες πτυχές του συστήματος πιστοποίησης σκαφών εξ ονόματός τους,
- παροχές που έχουν επιπτώσεις στην κατασκευή και τον εξοπλισμό πλοίων (τίτλος 3) δεν θα ισχύουν για τα πλοία που κατασκευάζονται προτού να τεθεί η Συνθήκη σε ισχύ. Τα μικρότερα πλοία (ακαθάριστη χωρητικότητα 200 και κατωτέρω) μπορούν να απαλλαγθούν από τις συγκεκριμένες απαιτήσεις στέγασης,
- συγκεκριμένη μέριμνα λαμβάνεται για την παραγωγή των προσδιορισμών σε εθνικό επίπεδο μέσω των διαβουλεύσεων με τις οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών "σε

περίπτωση αμφιβολίας" ως προς την εφαρμογή της Σύμβασης στις κατηγορίες προσώπων ή πλοίων ή ενός ιδιαίτερου πλοίου. Ένα ψήφισμα εγκρίθηκε μαζί με τη Συνθήκη που παρέχει τις οδηγίες στις εθνικές αρχές στο θέμα ποιος θα θεωρείται "ναυτικός" σε αυτό το πλαίσιο,

- μέτρα λαμβάνονται για τις χώρες που μπορεί να μην έχουν εθνικές οργανώσεις πλοιοκτητών ή ναυτικών,
- μέτρα λαμβάνονται για τις εθνικές περιστάσεις και για τις διμερείς, πολύπλευρες και άλλες ρυθμίσεις σχετικά με την κάλυψη κοινωνικής ασφάλισης.

Τα πλεονεκτήματα των πλοίων των χωρών που θα κυρώσουν την Σύμβαση θα είναι ότι τα πλοία αυτά θα παρέχουν κόσμιους και αξιοπρεπείς όρους εργασίας για τους ναυτικούς τους και θα έχουν προστασία ενάντια στον αθέμιτο συναγωνισμό από τα κάτω του μετρίου πλοία. Ακόμα, θα ωφεληθούν από ένα σύστημα πιστοποίησης, που αποφεύγει ή που μειώνει την πιθανότητα των μεγάλων καθυστερήσεων σχετικών με τις επιθεωρήσεις σε ξένους λιμένες.

Η Σύμβαση θα επιτύχει το στόχο της καθολικής-παγκόσμιας κύρωσης, επειδή υιοθετήθηκε από μια πρωτόγνωρη ψηφοφορία 314 υπέρ και κανένα ενάντια (δύο χώρες απείχαν για λόγους ανεξάρτητους από την ουσία της Συνθήκης), μετά από σχεδόν δύο εβδομάδες της λεπτομερούς αναθεώρησης, με πάνω από 1.000 συμμετέχοντες που προέρχονται από 106 χώρες. Αυτό το σχεδόν πρωτοφανές επίπεδο υποστήριξης απεικονίζει τη μεγάλη τριμερή άσκηση διαβουλεύσεων και την απαρέγκλητη υποστήριξη που έχει παρουσιαστεί από τις κυβερνήσεις και τους εργαζομένους και τους εργοδότες που έχουν εργαστεί μαζί από το 2001 για να αναπτύξουν το κείμενο της Σύμβασης. Θα επιτύχει επίσης κοντά στην καθολική κύρωση λόγω της σταθερότητας στα δικαιώματα και ευελιξίας όσον αφορά τις προσεγγίσεις στην εφαρμογή των πιό τεχνικών απαιτήσεων και λόγω των πλεονεκτημάτων που δίνει στα πλοία των χωρών που την κυρώνουν.

Οι λέξεις "όχι πιο ευνοϊκή αντιμετώπιση" στα πλοία χωρών που δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση εμφανίζονται στο άρθρο Β, παράγραφος 7, της Σύμβασης. Η ιδέα, που βρίσκεται επίσης στις Συνθήκες ΙΜΟ, είναι ότι τα πλοία δεν πρέπει να τοποθετηθούν σε μειονεκτική θέση επειδή η χώρα τους έχει κυρώσει τη νέα Σύμβαση. Η πρακτική συνέπεια βγαίνει σαφώς στις διατάξεις κρατικού ελέγχου λιμένων του τίτλου 5 της Σύμβασης, στο πλαίσιο της οποίας τα πλοία όλων των χωρών (ανεξάρτητα από την κύρωση) υπόκεινται στην επιθεώρηση σε οποιαδήποτε χώρα που έχει κυρώσει τη Σύμβαση, και στην πιθανή κράτηση εάν δεν ανταποκρίνονται στα κατώτατα επίπεδα της νέας Συνθήκης.

Τέλος ένα μέλος που έχει κυρώσει την Σύμβαση δεν θα δεσμευθεί από μια τροποποίηση στον κώδικα που ενεργοποιείται σύμφωνα με το άρθρο XV της Σύμβασης εάν εκφράσει την επίσημη διαφωνία εντός μιας περιόδου δύο ετών. Οι τροποποιήσεις σύμφωνα με το άρθρο XIV, που καθορίζει μια διαδικασία που ακολουθείται στην περίπτωση των τροποποιήσεων στις

βασικές διατάξεις, δηλ. τα άρθρα και οι κανονισμοί, μπορούν μόνο να εφαρμοστούν για τις χώρες που κυρώνουν τη σχετική τροποποίηση.

5. ΕΦΑΡΜΟΓΗ – ΕΛΕΓΧΟΣ

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, στοχεύει στην καθιέρωση μιας συνεχούς "ενημερότητας συμμόρφωσης" σε κάθε στάδιο, από τα εθνικά συστήματα προστασίας μέχρι το διεθνές σύστημα.

Αυτό αρχίζει με τους μεμονωμένους **ναυτικούς**, οι οποίοι – στο πλαίσιο της Σύμβασης – πρέπει να ενημερωθούν κατάλληλα για τα δικαιώματά τους και για τις διαθέσιμες διορθώσεις σε περίπτωση υποτιθέμενης μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Σύμβασης όπως και στη διενέργεια καταγγελιών, στο πλοίο και στην ξηρά, όπως αναγνωρίζεται στη Σύμβαση.

Συνεχίζεται με τους **πλοιοκτήτες**. Εκείνοι που κατέχουν ή λειτουργούν τα πλοία ακαθάριστης χωρητικότητας 500 και ανωτέρω, που συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια ή ταξίδια μεταξύ ξένων λιμένων, απαιτείται να αναπτύξουν και να πραγματοποιήσουν σχέδια για την εξασφάλιση ότι οι εφαρμόζονται οι εθνικές νομοθεσίες, οι κανονισμοί ή άλλα μέτρα για να συμμορφώνονται πραγματικά με την Σύμβαση.

Οι **πλοίαρχοι** αυτών των πλοίων είναι έπειτα αρμόδιοι για την πραγματοποίηση των δηλωμένων σχεδίων των πλοιοκτητών, και για την τήρηση των κατάλληλων αρχείων των απαιτήσεων της Σύμβασης.

Τμήμα των νέων ευθυνών του **κράτους σημαίας** (ή οποιαδήποτε αναγνωρισμένης οργάνωσης από αυτήν) είναι η εργασία επιθεώρησης για πλοία άνω των 500 GT που συμμετέχουν ή δεσμεύονται σε διεθνές ταξίδι ή ταξίδι μεταξύ ξένων λιμένων, καθώς και η αναθεώρηση του σχεδίου του πλοιοκτήτη και ο έλεγχος και η πιστοποίηση ότι αυτό εφαρμόζεται.

Έπειτα θα απαιτηθεί από τα πλοία να φέρουν ένα **πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας** και μια **δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας** εν πλω. Τα κράτη σημαίας αναμένεται επίσης να εξασφαλίσουν ότι οι εθνικές νομοθεσίες και οι κανονισμοί για την εφαρμογή των προτύπων της Σύμβασης γίνονται σεβόμενες τα μικρότερα σκάφη που δεν καλύπτονται από το σύστημα πιστοποίησης. Τα κράτη σημαίας θα πραγματοποιήσουν τις περιοδικές ποιοτικές αξιολογήσεις της αποτελεσματικότητας των εθνικών συστημάτων συμμόρφωσής τους, και οι εκθέσεις τους θα πρέπει να παρέχουν στον ILO σύμφωνα με το άρθρο 22 του συντάγματος τις πληροφορίες για τα συστήματά τους επιθεώρησης και πιστοποίησης, που περιλαμβάνουν τις μεθόδους ποιοτικής αξιολόγησής τους. Αυτό το γενικό σύστημα επιθεώρησης στο κράτος σημαίας (που ιδρύεται στη Συνθήκη ILO αριθ. 178) συμπληρώνεται από τις διαδικασίες που ακολουθούνται στις χώρες που είναι επίσης ή ακόμα και πρώτιστα η πηγή του παγκόσμιου ανεφοδιασμού ναυτεργατικού δυναμικού, οι οποίες χώρες θα υποβάλλουν έκθεση ομοίως σύμφωνα με το άρθρο 22 του συντάγματος ILO. Το σύστημα ενισχύεται

περαιτέρω από τα εθελοντικά μέτρα για τις επιθεωρήσεις στους ξένους λιμένες (κρατικός έλεγχος λιμένων).

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

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

- Ελάχιστη ηλικία
- Ιατρικό πιστοποιητικό
- Προσόντα των ναυτικών
- Συμφωνητικά απασχόλησης ναυτικών
- Χρήση εγκεκριμένων ή πιστοποιημένων υπηρεσιών ναυτολόγησης
- Ώρες εργασίας ή ανάπαυσης
- Επίπεδα επάνδρωσης πλοίου
- Ενδιαίτηση
- Ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις εν πλω
- Τρόφιμα και εστιάση
- Υγεία, ασφάλεια και πρόληψη ατυχήματος
- Ιατρική μέριμνα εν πλω
- Διαδικασίες καταγγελιών εν πλω
- Καταβολή των αμοιβών

Η νέα Σύμβαση προορίζεται να επιτύχει μεγαλύτερη συμμόρφωση από τους διαχειριστές και τους ιδιοκτήτες των πλοίων σε σχέση με τα τωρινά επίπεδα και να ενισχύσει την επιβολή των προτύπων μέσω των μηχανισμών που λειτουργούν σε όλα τα επίπεδα.

Παραδείγματος χάριν, περιέχει διατάξεις για:

- διαδικασίες καταγγελίας διαθέσιμες στους ναυτικούς,
- επίβλεψη πλοιοκτητών και των πλοιάρχων των συνθηκών στα πλοία τους,

- αρμοδιότητες και έλεγχος των κρατών σημαίας των πλοίων τους,
- επιθεωρήσεις λιμενικών αρχών των ξένων πλοίων.
- Με την απαίτηση ότι τα μέλη, που έχουν κυρώσει την Σύμβαση, όχι μόνο να εφαρμόσουν τη Σύμβαση στις εθνικές νομοθεσίες αλλά και για να τεκμηριώσουν την εφαρμογή της, η Σύμβαση πρέπει επίσης να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα της επίβλεψης που πραγματοποιείται σε διεθνές επίπεδο, ειδικά από τα αρμόδια όργανα του ILO.

6. ΝΕΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Υπάρχουν διάφορα νέα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της Σύμβασης όσον αφορά τον ILO. Ολόκληρη η δομή της νέας Σύμβασης διαφέρει από αυτήν των παραδοσιακών Συμβάσεων του ILO. Αποτελείται από τις βασικές διατάξεις, δηλ. **τα άρθρα και οι κανονισμοί**, που ακολουθούνται από έναν **διμερή κώδικα** και που διαιρούνται σε **πέντε τίτλους**, ένας από τους οποίους αφιερώνεται στη εφαρμογή και τον έλεγχο. Οι κανονισμοί και ο κώδικας, που περιέχει **τα πρότυπα και τις οδηγίες**, οργανώνονται υπό τους πέντε τίτλους.

- Τίτλος 1: Ελάχιστες προδιαγραφές ναυτικής εργασίας
- Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης
- Τίτλος 3: Ενδιαίτηση, Υπηρεσίες αναψυχής, Διατροφή και Εστίαση
- Τίτλος 4: Προστασία υγείας, ιατρική περίθαλψη, Πρόνοια και Προστασία κοινωνικής ασφάλισης
- Τίτλος 5: Εφαρμογή - Έλεγχος.

Υπάρχει επίσης μια **επεξηγηματική** αναφορά για να βοηθήσει περαιτέρω τα μέλη για την εφαρμογή της Σύμβασης. Η Σύμβαση χρησιμοποιεί επίσης ένα νέο **"κάθετα ενσωματωμένο"** σχήμα με ένα σύστημα αρίθμησης που συνδέει τους κανονισμούς, τα πρότυπα και τις οδηγίες. Κάθε κανονισμός έχει επίσης μια πρόταση σκοπού "απλής γλώσσας".

Παραδείγματος χάριν:

Ιατρικό πιστοποιητικό – κανονισμού 1.2

Σκοπός: Για να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ιατρικά κατάλληλοι να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους εν πλω

1. Οι ναυτικοί δεν θα εργαστούν σε ένα πλοίο εκτός αν πιστοποιούνται ως ιατρικά κατάλληλοι να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους...

Πρότυπο A1.2 – ιατρικό πιστοποιητικό

1. Η αρμόδια αρχή θα απαιτήσει ότι, πριν από την αρχής της εργασίας σε ένα πλοίο, οι ναυτικοί θα κατέχουν ένα έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό βεβαιώνοντας ότι είναι ιατρικά κατάλληλοι να εκτελέσουν τα καθήκοντα που πρόκειται να πραγματοποιήσουν στη θάλασσα...

Οδηγία B1.2 - ιατρικά πιστοποιητικά...
Οδηγία B1.2.1 – Διεθνείς οδηγίες...

Άλλες καινοτομίες είναι οι διαδικασίες τροποποιήσεων και το σύστημα για την πιστοποίηση των πλοίων. Εντούτοις, τα περισσότερα από αυτά τα νέα χαρακτηριστικά γνώρισμα είναι βασισμένα σε εκείνα των οργάνων άλλων οργανώσεων, ειδικά του ΙΜΟ. Ένα μοναδικό χαρακτηριστικό γνώρισμα αφορά την ειδική θέση του μη-υποχρεωτικού Τμήμα Β του κώδικα και της σχέσης του με το υποχρεωτικό Τμήμα Α.

Η θέση του Τμήματος Β του κώδικα είναι βασισμένη στην ιδέα της σταθερότητας στην αρχή και στα δικαιώματα που συνδυάζονται με την ευελιξία στην εφαρμογή. Χωρίς αυτήν την καινοτομία η νέα Σύμβαση δεν θα μπορούσε ποτέ να επιδιώξει την ευρείας κλίμακας κύρωση: πολλές από τις διατάξεις των υπάρχουσών Συμβάσεων Ναυτικής Εργασίας, που έχουν σχέση με τη μέθοδο της εφαρμογής των βασικών δικαιωμάτων των ναυτικών (παρά στο περιεχόμενο εκείνων των δικαιωμάτων), έχουν μεταφερθεί στις μη-υποχρεωτικές οδηγίες του τμήματος Β του κώδικα. Η τοποθέτησή τους στους υποχρεωτικούς κανονισμούς και το Τμήμα Α (πρότυπα) θα μπορούσαν να έχουν οδηγήσει σε σαφή εμπόδια στην κύρωση.

Έτσι το τμήμα Β δεν είναι υποχρεωτικό στην εφαρμογή του, αλλά δεν μπορεί να αγνοηθεί από τα μέλη που έχουν κυρώσει την Σύμβαση. Αυτό σημαίνει ότι δεν θα ελεγχθεί η εφαρμογή του τμήματος Β από τους επιθεωρητές των λιμενικών αρχών, αλλά να μπορεί το Μέλος, που έχει κυρώσει την Σύμβαση, να κληθεί σε εξηγήσεις από τα αρμόδια όργανα του ΙΛΟ, τον τρόπο με τον οποίο έχει εφαρμόσει τις αντίστοιχες υποχρεωτικές διατάξεις της παγιωμένης Σύμβασης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. ΕΛΕΓΧΟΣ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ, 2006

1. Εισαγωγή - Ορισμοί

Οι ακόλουθοι ορισμοί βρίσκονται στο άρθρο ΙΙ, παράγραφος 1, της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006:

- (α) *αρμόδια αρχή* σημαίνει το υπουργείο, την κυβερνητική υπηρεσία, ή άλλη αρχή που έχει τη δύναμη να εκδώσει και να επιβάλει τους κανονισμούς, τις διαταγές ή άλλες οδηγίες που έχουν τη δύναμη του νόμου για το περιεχόμενο της σχετικής διάταξης,
- (β) *δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας* εννοεί τη δήλωση που αναφέρεται στον κανονισμό 5.1.3,
- (γ) *η ακαθάριστη χωρητικότητα* σημαίνει την ακαθάριστη χωρητικότητα που υπολογίζεται σύμφωνα με τους κανονισμούς μέτρησης χωρητικότητας που περιλαμβάνονται στο παράρτημα Ι της διεθνούς Συνθήκης σχετικά με τη μέτρηση χωρητικότητας των πλοίων, 1969, ή οποιασδήποτε ακόλουθης Συνθήκης για τα πλοία που καλύπτονται από το προσωρινό σχέδιο μέτρησης χωρητικότητας που υιοθετείται από το Διεθνή Οργανισμό Ναυσιπλοΐας, η ακαθάριστη χωρητικότητα είναι αυτή που συμπεριλαμβάνεται στη στήλη παρατηρήσεων του διεθνούς πιστοποιητικού χωρητικότητας (1969)
- (δ) *το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας* σημαίνει το πιστοποιητικό που αναφέρεται στον κανονισμό 5.1.3
- (ε) *οι απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης* αναφέρονται στις απαιτήσεις σε αυτά τα άρθρα και στους κανονισμούς και το μέρος Α του κώδικα αυτής της Συνθήκης
- (στ) *ο ναυτικός* σημαίνει ότι οποιοσδήποτε είναι απασχολημένος ή δεσμευμένος ή εργάζεται σε οποιαδήποτε ικανότητα σε ένα πλοίο για το οποίο αυτή η Συνθήκη ισχύει
- (ζ) *η συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών* περιλαμβάνει και μια σύμβαση της απασχόλησης και τα άρθρα της συμφωνίας
- (η) *η υπηρεσία ναυτολόγησης και τοποθέτησης ναυτικών* σημαίνει οποιοδήποτε πρόσωπο, την επιχείρηση, το ίδρυμα, την αντιπροσωπεία ή άλλη οργάνωση, στο δημόσιο ή ιδιωτικό τομέα, το οποίο συμμετέχει στη ναυτολόγηση των ναυτικών εξ ονόματος των πλοιοκτητών ή την τοποθέτηση των ναυτικών
- (ι) *πλοίο* σημαίνει ένα πλοίο εκτός από αυτό που πλοηγείται αποκλειστικά στα κλειστά ύδατα ή τα προφυλαγμένα ύδατα ή τις περιοχές όπου οι κανονισμοί λιμένων ισχύουν
- (κ) *πλοιοκτήτης* σημαίνει τον ιδιοκτήτη του πλοίου ή οργάνωση ή πρόσωπο, όπως ο διευθυντής, ο πράκτορας ή ο ναυλωτής, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη για τη λειτουργία 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 τα καθήκοντα ή τις ευθύνες εξ ονόματος του πλοιοκτήτη.

2. Ευθύνες κρατικού ελέγχου επιθεώρησης λιμένων

2.1. Επισκόπηση της ΣΝΕ, 2006, ευθύνες λιμενικών αρχών

Αν και η κρατικού ελέγχου επιθεώρηση λιμένων είναι εθελοντική ή διακριτική στο χαρακτήρα, εάν μια χώρα επιλέγει να πραγματοποιήσει τέτοιες επιθεωρήσεις, πρέπει να βασιστούν σε ένα αποτελεσματικό σύστημα επιθεώρησης και ελέγχου λιμενικών αρχών (κανονισμός 5.2.1, παράγραφος 4). Η κύρια πτυχή αυτής της υποχρέωσης είναι η ανάγκη να εξασφαλιστεί ότι οι λιμενικές αρχές έχουν έναν επαρκή αριθμό καταρτισμένων ανώτερων υπαλλήλων που εκπαιδεύονται για να πραγματοποιήσουν τον κρατικό έλεγχο λιμένων κάτω από τη Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006. Στις περισσότερες περιπτώσεις αυτό θα περιλάβει το προσωπικό που είναι ήδη κατάλληλο στο πλαίσιο των υπάρχουσών διεθνών συμφωνιών κρατικού ελέγχου λιμένων, που αναπτύσσονται σχετικά με τις συμβάσεις ΙΜΟ και στο πλαίσιο του περιφερειακού πρωτοκόλλου σύμβασης στον κρατικό έλεγχο λιμένων.¹ Εντούτοις, σε μερικές χώρες είναι δυνατό ότι αυτές οι επιθεωρήσεις θα πραγματοποιούνταν από έναν εξουσιοδοτημένο ανώτερο υπάλληλο που δεν είναι απαραίτητως κατάλληλος ως Επιθεωρητής Πλοίων (Ε.Π.) για άλλους λόγους, παραδείγματος χάριν, ένας επιθεωρητής ναυτικής εργασίας. Ανεξάρτητα από την προσέγγιση που υιοθετείται σε κάθε χώρα, γενικά, οι περισσότερες από τις προσδοκίες και την καθοδήγηση για Ε.Π., ειδικά όσον αφορά τη συμπεριφορά και το επίπεδο κατάρτισης που αναμένεται για ένα πρόσωπο για να ασκήσει την επαγγελματική κρίση θα ισχύσει εξίσου.

2.2. Επιθεωρητές Πλοίων – Port State Control Officers(PSCOs)

Η επιθεώρηση κρατικού ελέγχου λιμένων υπό τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, πρόκειται να πραγματοποιηθεί από τους "εξουσιοδοτημένους" ανώτερους υπαλλήλους (κανονισμός 5.2.1, παράγραφος 3). Όπως αναφέρεται νωρίτερα, ο όρος "ανώτερος υπάλληλος κρατικού ελέγχου λιμένων (Ε.Π.)" υιοθετείται σε αυτές τις οδηγίες. Αυτό σημαίνει ότι τα πρόσωπα πρέπει να εγκριθούν, από την αρμόδια αρχή στις λιμενικές αρχές για να πραγματοποιήσουν αυτές τις επιθεωρήσεις και πρέπει να φέρουν τον επίσημο προσδιορισμό που μπορεί να παρουσιαστεί στους πλοiάρχους και στους ναυτικούς.

Στους Ε.Π. πρέπει επίσης να δοθεί η ικανοποιητική δύναμη βάσει των σχετικών εθνικών νομοθεσιών ή των κανονισμών να πραγματοποιήσουν τις ευθύνες τους υπό τη Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, σε περίπτωση που μια αρχή λιμενικών αρχών αποφασίζει να επιθεωρήσει ένα ξένο πλοίο.

¹ Παραδείγματος χάριν το ψήφισμα ΙΜΟ Α.787 (19), παράγραφο 2.5, και το παράρτημα 7 του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού.

Η Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, δεν καθορίζει τις συγκεκριμένες απαιτήσεις όσον αφορά Ε.Π., αλλά ο κρατικός έλεγχος λιμένων πρόκειται να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση, και "... άλλες εφαρμόσιμες διεθνείς ρυθμίσεις που διοικούν τις επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων "(κανονισμός 5.2.1, παράγραφος 3). Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουσες απαιτήσεις και διεθνής καθοδήγηση όσον αφορά τα προσόντα και τη κατάρτιση που απαιτείται για τα πρόσωπα που λειτουργούν ως Ε.Π. θα ήταν γενικά σχετική.²

2.2.1. Επαγγελματικό προφίλ των Επιθεωρητών Πλοίων υπό τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006³

Ο κρατικός έλεγχος λιμένων πρέπει να πραγματοποιηθεί μόνο από εξουσιοδοτημένους Ε.Π. που έχουν τα προσόντα και την κατάρτιση απαραίτητα για να πραγματοποιήσουν τα καθήκοντά τους υπό τη ΣΝΕ, 2006.

Οι Ε.Π. μπορεί να βοηθηθούν από οποιοδήποτε πρόσωπο με την απαραίτητη πείρα αποδεκτή στις λιμενικές αρχές.

Οι Ε.Π. και οποιοδήποτε βοηθητικό πρόσωπο πρέπει να είναι αμερόληπτοι και πρέπει να μην έχουν εμπορικό ενδιαφέρον, είτε στο λιμένα επιθεώρησης, είτε στο πλοίο επιθεώρησης. Οι Ε.Π. πρέπει, ανάλογα με την περίπτωση, να εφαρμόσουν τον *κώδικα της ορθής πρακτικής για τους ανώτερους υπαλλήλους κρατικού ελέγχου λιμένων*, που υιοθετείται στα πλαίσια του IMO (Msc- MEPC.4/Circ.2).

Οι Ε.Π. πρέπει να κρατούν πιστοποιητικά από τις λιμενικές αρχές υπό μορφή εγγράφου ή κάρτας ταυτότητας που φέρει τη φωτογραφία του κατόχου και που δείχνει ότι εξουσιοδοτούνται για να πραγματοποιήσουν τον κρατικό έλεγχο λιμένων. Οποιοδήποτε πρόσωπο που βοηθά τους Ε.Π. πρέπει επίσης να διαθέτει μια κατάλληλη έγκριση από τις λιμενικές αρχές.

2.2.2. Απαιτήσεις των Επιθεωρητών Πλοίων.

Οι Ε.Π. πρέπει να είναι σε θέση να αναθεωρούν έγγραφα που γράφονται στα αγγλικά και να κοινωνούν στα αγγλικά με τους ναυτικούς.

Η συγκεκριμένη κατάρτιση όσον αφορά τις επιθεωρήσεις εργασίας υπό τη ΣΝΕ, 2006, είναι ουσιαστική και, για το προσωπικό που δεν έχει περιληφθεί στις επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων προηγούμενων, επίσης όσον αφορά το ρόλο και την επαγγελματική πρακτική των Ε.Π.s.

3. Πραγματοποίηση επιθεωρήσεων

² Δες: Ψήφισμα IMO A.787 (19), παράγραφος 2.5 Παράρτημα 7 του πρωτοκόλλου σύμβασης του Παρισιού, και ο *κώδικας της ορθής πρακτικής για τους ανώτερους υπαλλήλους κρατικού ελέγχου λιμένων*, που υιοθετείται στα πλαίσια του IMO (Msc- MEPC.4/Circ.2).

³ Δες επίσης το ψήφισμα IMO A.787 (19), παράγραφος 2.4

Οι Επιθεωρητές Πλοίων πρέπει να χρησιμοποιήσουν την επαγγελματική κρίση τους στην πραγματοποίηση όλων των καθηκόντων, και να συμβουλευθούν άλλους όπου το θεωρούν σωστό.

Για να εξασφαλίσουν συνεπή επιβολή των απαιτήσεων κρατικού ελέγχου λιμένων, οι Ε.Π. πρέπει να φέρουν ένα αντίγραφο της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, και αυτών των οδηγιών, είτε με σε ψηφιακή μορφή είτε ένα έντυπο αντίγραφο, για την έτοιμη αναφορά κατά την πραγματοποίηση οποιωνδήποτε επιθεωρήσεων κρατικού ελέγχου λιμένων. Ο Ε.Π. μπορεί επίσης να έχει ένα αντίγραφο των *οδηγιών για τις επιθεωρήσεις κράτους σημαίας υπό τη ΣΝΕ, 2006*.

3.1. Γενικές εκτιμήσεις για κρατικού ελέγχου επιθεωρήσεις λιμένων

3.1.1. Ο σκοπός και το περιεχόμενο των επιθεωρήσεων κρατικού ελέγχου λιμένων

Ο σκοπός της επιθεώρησης από Ε.Π. είναι να καθοριστεί εάν ένα πλοίο είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) (άρθρο IV, παράγραφος 5). Αυτές οι απαιτήσεις καθορίζονται στα άρθρα και τους κανονισμούς και στο μέρος Α (πρότυπα) του κώδικα της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο (κανονισμός 5.2.1, παρ. 1 και 3). Το μέρος β (οδηγίες) του κώδικα δεν υπόκειται στην επιθεώρηση από τον κρατικό έλεγχο λιμένων. Οι επιθεωρήσεις κρατικού ελέγχου λιμένων ενδιαφέρονται, σε γενικές γραμμές, για τους 14 τομείς της εργασίας και των συνθηκών διαβίωσης στο σκάφος (τυποποιημένα Α5.2.1, παρ. 2) που παρατίθενται στον τίτλο 5, παράρτημα Α5-III της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, και πρόκειται να πιστοποιηθούν από τα κράτη σημαίας όπως όντας σύμφωνα με τις σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης. Εντούτοις, ο Ε.Π. μπορεί επίσης να λάβει μέτρα στην περίπτωση της μη συμμόρφωσης με οποιαδήποτε άλλη απαίτηση της Συνθήκης σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης (κανονισμός 5.2.1, παρ. 1).

Οι λεπτομέρειες για την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, πρόκειται να οριστούν, σύμφωνα με τη Συνθήκη, στις εθνικές νομοθεσίες ή τους κανονισμούς, τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή άλλα μέτρα στο σχετικό κράτος σημαίας. Στα πλοία που φέρουν ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, μια περίληψη των σχετικών εθνικών προτύπων που υιοθετείται για να εφαρμόσει τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, στις 14 περιοχές που αναφέρονται θα καθοριστεί στο μέρος I της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας (ΔΣΝΕ) που συνδέεται με το πιστοποιητικό. **Όπως υποδεικνύεται κατωτέρω, το πιστοποιητικό και η ΔΣΝΕ πρέπει να είναι η αφετηρία στη διαδικασία επιθεώρησης δεδομένου ότι αποτελούν εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία ότι το πλοίο είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).**

Οι Ε.Π. μπορούν επίσης να επιφορτιστούν με το χειρισμό και την έρευνα των καταγγελιών που γίνονται από τους ναυτικούς στα πλοία που επισκέπτονται τους λιμένες τους. Εάν ο χειρισμός καταγγελίας δεν είναι μέρος των λειτουργιών τους, πρέπει να είναι σε θέση να κατευθύνουν τους ναυτικούς στον ικανό ανώτερο υπάλληλο για το χειρισμό των καταγγελιών ή να λάβουν τις καταγγελίες για τη μεταφορά στον ικανό ανώτερο υπάλληλο.

3.1.2. Διεξαγωγή Επιθεώρησης

Η καθοδήγηση σε αυτό το τμήμα και στις παραγράφους 4 και 5 αυτού του κεφαλαίου περιγράφει τον κρατικό έλεγχο λιμένων υπό τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, ως διαδικασία που περιλαμβάνει τρία πιθανά στάδια ή φάσεις, ανάλογα με την κατάσταση που ο Επιθεωρητής Πλοίων αντιμετωπίζει κατά τη μετάβαση σε ένα πλοίο για να αρχίσει η επιθεώρηση:

- επιθεώρηση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της ΔΣΝΕ που αποτελούν εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία της συμμόρφωσης (παρ. 3)
- λεπτομερής επιθεώρηση, όπου εφαρμόσιμη (παρ. 4)
- μέτρα που λαμβάνονται σε περίπτωση ανεπαρκειών ή μη-συμμορφώσεων (παρ. 5).

Μια επιθεώρηση μπορεί να τελειώσει μετά από μια ικανοποιητική επιθεώρηση εγγράφων ή μπορεί να κινηθεί προς μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση και να τελειώσει σε εκείνο το σημείο ή μια επιθεώρηση μπορεί επίσης να απαιτήσει τα μέτρα που λαμβάνονται εάν οι ανεπάρκειες προσδιορίζονται. **Σε όλα τα στάδια της επιθεώρησης, οι Επιθεωρητές Πλοίων πρέπει να λάβουν υπόψη την υποχρέωση να καταβληθούν όλες πιθανές προσπάθειες να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου** (πρότυπο Α5.2.1, παρ. 8).

Οι διαδικασίες που συστήνονται στα ακόλουθα τμήματα εξετάζουν την έναρξη της επιθεώρησης, το πρώτο (ή συχνά το μόνο) στάδιο της επιθεώρησης, που ενδιαφέρεται κυρίως για την επιθεώρηση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της ΔΣΝΕ. Είναι βασισμένοι στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, πρότυπο Α5.2.1 "επιθεωρήσεις στο λιμένα", λαμβάνοντας υπόψη άλλες σχετικές διαδικασίες επιθεώρησης. Ο Ε.Π. πρέπει να είναι ενήμερος με το πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1 και 4.

1. Όπου ένας εξουσιοδοτημένος ανώτερος υπάλληλος, που έχει έρθει εν πλω να πραγματοποιήσει μια επιθεώρηση και ζητούμενος, ενδεχομένως, το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και τη δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, διαπιστώνει ότι:

- (α) τα απαραίτητα έγγραφα δεν παράγονται ή διατηρούνται ή διατηρούνται ψευδώς ή ότι τα έγγραφα παραχθέντα δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται από αυτήν την Συνθήκη ή είναι ειδήλλως άκυρα, ή
- (β) υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρήσουν ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης, ή
- (γ) υπάρχουν λογικές βάσεις για να θεωρήσουν ότι το σκάφος έχει αλλάξει τη σημαία με σκοπό την αποφυγή της συμμόρφωσης με αυτήν την Συνθήκη, ή
- (δ) υπάρχει μια καταγγελία ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης,

μια πιό λεπτομερής επιθεώρηση μπορεί να πραγματοποιηθεί για να εξακριβώσει την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης στο σκάφος. Τέτοια επιθεώρηση εν πάση περιπτώσει θα πραγματοποιηθεί όπου η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης που θεωρήθηκαν ή που θεωρήθηκαν ελαττωματικές μπόρεσαν να αποτελέσουν έναν σαφή κίνδυνο στην ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών ή όπου ο εξουσιοδοτημένος ανώτερος υπάλληλος έχει λόγους για να θεωρήσει ότι οποιεσδήποτε ανεπάρκειες αποτελούν μια σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων αυτής της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

4. Όπου, μετά από μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση, η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο βρίσκονται να μην προσαρμόζονται στις απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης, ο εξουσιοδοτημένος ανώτερος υπάλληλος θα φέρει αμέσως τις ανεπάρκειες στην προσοχή του πλοιάρχου του πλοίου, με τις απαραίτητες προθεσμίες για τη διόρθωσή τους. Σε περίπτωση που τέτοιες ανεπάρκειες θεωρούνται από τον εξουσιοδοτημένο ανώτερο υπάλληλο σημαντικές, ή εάν αφορούν μια καταγγελία που γίνεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 αυτού του προτύπου, ο εξουσιοδοτημένος ανώτερος υπάλληλος θα φέρει τις ανεπάρκειες στην προσοχή των αρμόδιων οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών του Μέλους στο οποίο η επιθεώρηση πραγματοποιείται, και μπορεί:

- (α) να ειδοποιήσει έναν αντιπρόσωπο της σημαίας κράτους,
- (β) να παρέχει στις αρμόδιες αρχές του επόμενου λιμένα της κλήσης του πλοίου τις σχετικές πληροφορίες.

Οι επιθεωρήσεις μπορούν να πραγματοποιηθούν από την αρχή των λιμενικών αρχών είτε με πρωτοβουλία της είτε επάνω στην εκδήλωση μιας καταγγελίας. Όπου μια επιθεώρηση είναι να πραγματοποιηθεί, ο Επιθεωρητής Πλοίων πρέπει πρώτα να καθορίσει εάν το πλοίο φέρει ή όχι ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μια δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας, τα οποία αποτελούν εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία της συμμόρφωσης. Εάν το πλοίο δεν φέρει τη σημαία ενός μέλους, που έχει κυρώσει την σύμβαση, το πλοίο μπορεί να αποτελέσει το αντικείμενο μιας πιό λεπτομερούς επιθεώρησης (παρ. 4) και μια επιθεώρηση εγγράφων δεν έχει ισχύ. Η αρχική επιθεώρηση μπορεί να ακολουθηθεί από μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση σε οποιοσδήποτε από τις τέσσερις περιπτώσεις που περιγράφονται στα εδάφια (α) – (δ) του προτύπου A5.2.1, παρ. 1.

3.2. Διαδικασία όπου η επιθεώρηση αρχίζει από την λιμενική αρχή

3.2.1. Προετοιμασία επιθεώρησης

Η αποτελεσματικότητα και η συμπεριφορά μιας επιθεώρησης κρατικού ελέγχου λιμένων μπορούν να βελτιωθούν εάν οι βασικές πληροφορίες λαμβάνονται πριν από την πραγματοποίηση μιας επιθεώρησης. Εν προκειμένω οι βασικές πληροφορίες σχετικά με τον τύπο πλοίου, φορτίου, σημαίας και ιστορίας καθώς επίσης και προηγούμενων και επόμενων λιμένων κλήσης και διαθέσιμου χρόνου στο λιμένα για την επιθεώρηση πρέπει να ληφθούν εκ των προτέρων υπόψη, όπου είμαι δυνατόν.

Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί σε οποιοσδήποτε προηγουμένως αναφερόμενες ανεπάρκειες ή μη συμμορφώσεις και οποιοδήποτε σχετικό σχέδιο δράσης για να αποκατασταθούν οι μη συμμορφώσεις. Ανάλογα με τη φύση, τον αριθμό και τη συχνότητά τους στο σχετικό πλοίο, ή στα πλοία του

ίδιου πλοιοκτήτη, οι προγενέστερες μη συμμορφώσεις μπορούν να έχουν επιπτώσεις στην απόφαση εάν πρέπει να πραγματοποιηθεί μια επιθεώρηση σε ένα συγκεκριμένο πλοίο. Οι μη συμμορφώσεις μπορούν να συντρέξουν σαφείς λόγους για μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση, ειδικά εάν η επόμενη επιθεώρηση των εγγράφων του πλοίου δεν παρουσιάζει κανένα στοιχείο ότι μια ορισμένη διόρθωση έχει ολοκληρωθεί.

3.2.2. Πηγές πληροφοριών

Οι πληροφορίες για τις προηγούμενες μη συμμορφώσεις είναι διαθέσιμες, παραδείγματος χάριν, από τις ειδοποιήσεις ανεπάρκειας ή τις εκθέσεις επιθεώρησης που παρουσιάζονται από η ίδια την αρχή κρατικού ελέγχου λιμένων και από τις αρχές κρατικού ελέγχου λιμένων των προηγούμενων λιμένων κλήσης, καθώς επίσης και από τις βάσεις δεδομένων κρατικού ελέγχου λιμένων ή άλλο υλικό.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να μοιραστούν οι πληροφορίες και οι γενικά ισότιμες δραστηριότητες με τους αρμόδιους Ε.Π.ς για την επιθεώρηση των πλοίων για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις SOLAS, STCW, MARPOL και άλλων συμβάσεων IMO. Ορισμένες μη συμμορφώσεις με τη ΣΝΕ, 2006, μπορεί να έχουν ήδη σημειωθεί αποτελώντας επίσης μη συμμόρφωση με μια απαίτηση των SOLAS ή STCW συμβάσεων, ή να είχαν σημειωθεί από τον Ε.Π. επ' ευκαιρία μιας επιθεώρησης σχετικά με τις συμβάσεις IMO.

3.2.3. Πεδίο επιθεώρησης

Όπου το πλοίο φέρει ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μία Δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας που εκδίδονται από ένα κράτος σημαίας που έχει κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006, αυτά τα έγγραφα αποτελούν "εκ πρώτης όψεως τα στοιχεία ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί κατάλληλα από το Μέλος του οποίου τη σημαία φέρει και ότι οι απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών έχουν καλυφθεί σε όλη την έκταση." (Κανονισμός 5.1.1, παρ. 4). **Εκτός από τις τέσσερις περιπτώσεις που καθορίζονται στο πλαίσιο της παραγράφου 1 (α) –(δ) πρότυπο A5.2.1, μια επιθεώρηση κρατικού ελέγχου λιμένων, εάν αναλαμβάνεται, θα περιοριζόταν στη διεξαγωγή μιας διαδικασίας επανεξέτασης του πιστοποιητικού του πλοίου και της ΔΣΝΕ** (κανονισμός 5.2.1, παράγραφος 2).

Η επιθεώρηση εγγράφων ασχολείται με:

- (α) την επιβεβαίωση της ύπαρξης ενός πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και ενός ΔΣΝΕ (ή ενός προσωρινού πιστοποιητικού) και επαλήθευση ότι αυτά τα έγγραφα έχουν καθιερωθεί **εγκύρως** για το πλοίο, και
- (β) τον έλεγχο ότι τα έγγραφα είναι **πλήρη**, υπό την έννοια ότι περιέχουν όλες τις πληροφορίες που απαιτούνται από τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, ειδικά όσον αφορά τις 14 θεματικές περιοχές που απαριθμούνται στο παράρτημα A5-I.

Όπου ο Ε.Π. βρίσκει εν πλω ότι τα έγγραφα είναι **έγκυρα** και **πλήρη**, η επιθεώρηση θα τερματιστεί σε εκείνο το σημείο εκτός αν υπάρχουν **σαφείς λόγοι** για να θεωρήσουν ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1(β)) ή **λογικές βάσεις** για να θεωρήσει ότι το σκάφος έχει αλλάξει τη σημαία με σκοπό την αποφυγή της συμμόρφωσης (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1(γ)) ή έχει υπάρξει μια **καταγγελία** (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1(δ)).

3.2.4. Απαιτήσεις της Σύμβασης που μπορεί να είναι αντικείμενο μιας πιο λεπτομερούς εξέτασης από τους Επιθεωρητές Πλοίων.

Όπως δηλώνεται νωρίτερα, οι απαιτήσεις για τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας που πρέπει να καλυφθούν από όλα τα πλοία είναι εκείνες που καθορίζονται στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, με τη λεπτομερή εφαρμογή εκείνων των απαιτήσεων στην εθνική νομοθεσία του κράτους σημαίας. Εφόσον πολλές από τις βασικές προϋποθέσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, είναι διατυπωμένες γενικά, η αναφορά πρέπει να γίνει – στην περίπτωση των πλοίων που φέρουν ένα πιστοποιητικό και μια ΔΣΝΕ – στις απαιτήσεις εθνικής νομοθεσίας που περιγράφονται **στο μέρος Ι** της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας. Τα εγκεκριμένα μέτρα των πλοιοκτητών για την τρέχουσα συμμόρφωση θα καθοριστούν **στο μέρος ΙΙ**. Οι οδηγίες σχετικά με τα πλοία που δεν φέρουν ένα πιστοποιητικό και μία δήλωση ΣΝΕ παρέχονται παρακάτω.

3.2.5. Επιθεώρηση εγγράφων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας

Η ακόλουθες οδηγίες ισχύουν μόνο στην περίπτωση των πλοίων που φέρουν τη σημαία ενός κράτους για το οποίο η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, είναι σε ισχύ. Σε οποιαδήποτε άλλη περίπτωση, ο Επιθεωρητής Πλοίων μπορεί να αποφασίσει στην πραγματοποίηση μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης (βλ. Παρ. 4).

Βήμα 1: Επιβίβαση και αίτηση των εγγράφων

Κατά την επιβίβαση, ο Ε.Π. πρέπει να παρουσιάσει στον πλοίαρχο ή στον αξιωματικό υπηρεσίας, εάν του ζητηθεί, το έγγραφο ή την κάρτα ταυτότητας (που φέρουν τη φωτογραφία του κατόχου), που εκδίδεται από τις λιμενικές αρχές, που επιβεβαιώνουν την δικαιοδοσία του να πραγματοποιήσει την επιθεώρηση.

Ένας Ε.Π. που έχει έρθει εν πλω πρέπει να λάβει την εντύπωση εάν το πλοίο διατηρείται και χρησιμοποιείται καλά. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι ο σκοπός της επιθεώρησης είναι (όπου εφαρμόσιμος) να αναθεωρηθεί το πιστοποιητικό και η ΔΣΝΕ. Όταν ο Ε.Π. είναι εν πλω, μπορεί να παρατηρήσει καταστάσεις ή πρακτικές που προτείνουν ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο μπορούν να είναι ασυμβίβαστες με τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006. Εκτός από την περίπτωση μιας ανεπάρκειας που απαιτεί την άμεση προσοχή, οποιεσδήποτε ανεπάρκειες

παρατηρηθείσες πρέπει να εξεταστούν αφότου έχει πραγματοποιηθεί η αναθεώρηση αυτών των εγγράφων.

Εάν ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μια ΔΣΝΕ δεν υπάρχουν, ο Ε.Π. μπορεί να προχωρήσει σε μια πιό λεπτομερής επιθεώρηση (βλ. βήμα 5 κατωτέρω και το κεφάλαιο 4 (πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1 (α)).

Βήμα 2: Επιθεώρηση των εγγράφων

Όπως εξηγείται ανωτέρω, μια επιθεώρηση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας του πλοίου και μια Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας πρέπει να περιλάβουν τον έλεγχο για:

- ισχύς, και
- πληρότητα.

Στην απαραίτητη έκταση να ελέγξει το πιστοποιητικό εργασίας και η ΔΣΝΕ, η περαιτέρω τεκμηρίωση που αναφέρονται στο πιστοποιητικό και τη ΔΣΝΕ όσον αφορά τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας μπορούν να ελεγχθούν σ'αυτό το στάδιο της επιθεώρησης.

Ισχύς. Εκτός από τον έλεγχο της ημερομηνίας της ισχύος που δηλώνεται στο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, ο Ε.Π. πρέπει να ελέγξει ότι:

- ο χρόνος της ισχύος δεν υπερβαίνει πέντε έτη⁴ ή, στην περίπτωση ενός προσωρινού πιστοποιητικού, έξι μήνες,
- εκτός από την περίπτωση ενός προσωρινού πιστοποιητικού, το πλοίο καλύπτεται από υπογεγραμμένη και σφραγισμένη πιστοποίηση και, όπου εφαρμόσιμο, κυρώσεις, που βασίζονται σε μια αρχική ή ενδιάμεση επιθεώρηση που πραγματοποιείται σύμφωνα με το πρότυπο Α5.1.3, παρ. 2 έως 4 και πρότυπο Α5.1.4, παρ. 4,
- το πιστοποιητικό, και η επισυναπτόμενη ΔΣΝΕ, προφανώς έχει υπογραφεί και έχει σφραγιστεί από έναν εξουσιοδοτημένο ανώτερο υπάλληλο του κράτους σημαίας,

Πληρότητα. Ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας πρέπει να συνοδεύεται από μία ΔΣΝΕ ή αλλιώς είναι ελλιπές. Ένα προσωρινό πιστοποιητικό εργασίας, εντούτοις, δεν χρειάζεται να συνοδευθεί από μια ΔΣΝΕ. Ο Ε.Π. πρέπει να εξασφαλίσει ότι όλα τα σημεία που απαιτούν την εισαγωγή από το κράτος σημαίας έχουν ολοκληρωθεί στο πιστοποιητικό εργασίας και τη ΔΣΝΕ, ή στο προσωρινό πιστοποιητικό εργασίας. Ο έλεγχος για την πληρότητα πρέπει έπειτα να εξασφαλίσει (εκτός από την περίπτωση ενός προσωρινού πιστοποιητικού) ότι:

- Το μέρος I της ΔΣΝΕ προσδιορίζει, για κάθε μια από τις 14 κυρωμένες περιοχές, τις εθνικές απαιτήσεις που ενσωματώνουν τις σχετικές παροχές της ΣΝΕ, 2006, με την αναφορά στις σχετικές εθνικές νομικές διατάξεις καθώς επίσης και τον καθορισμό, των απαραίτητων,

⁴ Για τα πιστοποιητικά που έχουν ανανεωθεί η περίοδος μπορεί, σε μερικές περιπτώσεις, να είναι μέχρι τρεις μήνες μεγαλύτερη από πέντε έτη (βλ. πρότυπο Α5.1.3, παρ. 3).

συνοπτικών πληροφοριών για το κύριο περιεχόμενο των εθνικών απαιτήσεων, συμπεριλαμβανομένων των συγκεκριμένων απαιτήσεων τύπου πλοίων. Σε εκείνη την σύνδεση οι Ε.Π. μπορεί να το βρουν χρήσιμο να εξετάσουν τις οδηγίες που παρέχονται στη ΣΝΕ, 2006, στα κράτη σημαίας για να τους βοηθήσουν να ολοκληρώσουν τη ΔΣΝΕ μέρος Ι. Η ΣΝΕ, 2006, παρέχει ότι "Η δήλωση των εθνικών απαιτήσεων στο μέρος Ι της Δήλωσης συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας πρέπει να περιλάβει ή να συνοδευθεί από τις αναφορές στις νομοθετικές διατάξεις σχετικά με την εργασία των ναυτικών και τις συνθήκες διαβίωσης σε κάθε ένα από τα θέματα που απαριθμούνται στο παράρτημα Α5-Ι. Όπου η εθνική νομοθεσία ακολουθεί ακριβώς τις ανάγκες που εκφράζονται σε αυτήν την Συνθήκη, μια αναφορά μπορεί να είναι απαραίτητη. Όπου μια διάταξη της Συνθήκης εφαρμόζεται μέσω της ουσιαστικής ισοδυναμίας όπως προβλέπεται σύμφωνα με το άρθρο VI, παράγραφος 3, αυτή η παροχή πρέπει να προσδιοριστεί και μια συνοπτική εξήγηση πρέπει να παρασχεθεί. Όπου μια εξαίρεση χορηγείται από την αρμόδια αρχή όπως προβλέπεται στον τίτλο 3, η ιδιαίτερη σχετική παροχή ή οι παροχές πρέπει να υποδειχθεί σαφώς."

- Το μέρος ΙΙ της ΔΣΝΕ δείχνει τα κύρια μέτρα που εγκρίνονται από τον πλοιοκτήτη για να εξασφαλίσουν τρέχουσα συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις μεταξύ των επιθεωρήσεων κράτους σημαίας
- Τα αποτελέσματα οποιωνδήποτε επόμενων επαληθεύσεων κράτους σημαίας, συμπεριλαμβανομένων εκείνων σχετικών με τα μέτρα που αναφέρονται στο μέρος ΙΙ της ΔΣΝΕ καταγράφονται ή συνδέονται με τη ΔΣΝΕ ή τίθενται στην διάθεση του Ε.Π. με κάποιο άλλο τρόπο, και περιλαμβάνουν πληροφορίες όχι μόνο για οποιεσδήποτε ανεπάρκειες που βρίσκονται κατά τη διάρκεια των επαληθεύσεων αλλά και των ημερομηνιών όταν βρέθηκαν για να διορθώνονται οι ανεπάρκειες.

Η ΔΣΝΕ δεν αναμένεται να καλύψει κάθε ενιαία εθνική νομοθεσία ή κανονισμό ή άλλο μέτρο που εκδίδεται από το κράτος σημαίας για να εφαρμόσει τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006. Μια ΔΣΝΕ πρέπει να θεωρηθεί ως πλήρης εάν προσδιορίζει, σε κάθε μια από τις 14 ενότητες, τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας στα θέματα που αναφέρονται ως *βασικές προϋποθέσεις*.

Τα έγγραφα δεν θα είναι πλήρη εάν οποιοδήποτε απαραίτητο στοιχείο τους δεν είναι στα αγγλικά ή συνοδεύεται από μια μετάφραση στα αγγλικά, όπως απαιτείται (για τα πλοία στα διεθνή ταξίδια)(Πρότυπο Α5.1.3, παρ. 11 και 12).

Εάν τα έγγραφα δεν είναι πλήρη, ο Ε.Π. μπορεί, αντί της ενέργειας σε έναν προσδιορισμό ως προς το εάν υπάρχουν λόγοι για μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση στο βήμα 3, αποφασίσει να θεωρήσουν μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση (δες βήμα 5) (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1(α)).

Βήμα 3: Καθορισμός εάν υπάρχουν σαφείς λόγοι για να θεωρηθεί ότι οι συνθήκες δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις

Σαφείς λόγοι για να θεωρηθεί ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας στο πλοίο δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης (πρότυπο A5.2.1, παρ. 1 (β)) μπορούν να προκύψουν από:

- το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας του πλοίου ή τη ΔΣΝΕ ή έγγραφα που αναφέρονται στο πιστοποιητικό ή τη ΔΣΝΕ, ή
- άλλα στοιχεία.

Σαφείς λόγοι από τα έγγραφα του πλοίου.

Το πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας του πλοίου και η ΔΣΝΕ πρέπει να αντιμετωπισθούν ως εκ πρώτης όψεως στοιχεία της συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), μέχρι το σημείο να πιστοποιούν τη συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις εφαρμόζοντας τη ΣΝΕ, 2006, σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών (κανονισμός 5.1.1, παρ. 4). Κατά την αναθεώρηση αυτών των εγγράφων για την πληρότητα, ο Ε.Π. μπορεί να διαμορφώσει μια άποψη ως προς το εάν οι πληροφορίες που παρέχονται πρέπει στη ΔΣΝΕ δείχνουν ότι:

- οι απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006, σε κάθε μια από τις 14 περιοχές εμφανίζεται να συμμορφώνεται, ειδικά οι απαιτήσεις στα θέματα που αναφέρονται ως *βασικές προϋποθέσεις*
- Το μέρος II της ΔΣΝΕ προσδιορίζει τα μέτρα σε κάθε μια από τις 14 περιοχές για να εξασφαλίσει τρέχουσα συμμόρφωση μεταξύ των επιθεωρήσεων (δες πρότυπο A5.1.3, παρ.10(β)).

Εάν οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό ή τη ΔΣΝΕ ή τα έγγραφα που αναφέρονται στο πιστοποιητικό ή ΔΣΝΕ ή άλλα στοιχεία που σαφώς δείχνουν ότι το πλοίο μπορεί να μην είναι σύμφωνο με τις απαιτήσεις της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών στο σκάφος, ο Ε.Π. πρέπει να θεωρήσει μέτρα που υποδεικνύονται στην ακόλουθη παράγραφο.

Η ακόλουθη δράση θα ήταν κατάλληλη:

- (α) Ο Ε.Π. πρέπει πρώτα να λάβει υπόψη τις σχετικές απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας του κράτους σημαίας όπως απεικονίζονται στο μέρος I της δήλωσης συμμόρφωσης, που δίνει ιδιαίτερη προσοχή σε οποιεσδήποτε ουσιαστικές ισοδυναμίες και επιτρεπόμενες απαλλαγές και παραλλαγές που μπορούν να δηλωθούν στο μέρος I. Εάν δεν είναι μια περίπτωση της μη συμμόρφωσης, κανένα περαιτέρω μέτρο όσον αφορά εκείνη την ερώτηση δεν πρέπει να ληφθεί.
- (β) Εάν το μέρος I δείχνει μια πιθανή μη συμμόρφωση, ο Ε.Π. πρέπει να ελέγξει εάν οι συγκεκριμένες σχετικές απαιτήσεις της Σύμβασης συμμορφώνονται ή όχι με το πλοίο. Εάν καμία περίπτωση της μη συμμόρφωσης δεν βρίσκεται στο πλοίο, κανένα περαιτέρω μέτρο δεν πρέπει να ληφθεί.
- (γ) Εάν, εντούτοις, είναι σαφές στον Ε.Π. ότι η σχετική απαίτηση δεν έχει συμμορφωθεί στο σκάφος, ο Ε.Π. πρέπει να συζητήσει το θέμα με τον

πλοίαρχο και, εάν είναι απαραίτητο, με έναν αντιπρόσωπο του κράτους σημαίας.

- (δ) Εάν, μετά από προσεκτική εξέταση των πληροφοριών που παρέχονται από τον πλοίαρχο και, εφόσον ενδείκνυται, από το κράτος σημαίας, ο Ε.Π. καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, στην επαγγελματική κρίση του, μια ή περισσότερες απαιτήσεις της Συνθήκης δεν μπορεί να είχαν συμμορφωθεί με στο σκάφος, πρέπει να πάρει μια απόφαση ως προς το εάν μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση του σκάφους πρέπει να πραγματοποιηθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 (β) πρότυπο A5.2.1. Εάν οι περαιτέρω διευκρινίσεις είναι απαραίτητες σχετικά με τις εθνικές απαιτήσεις, όπως απεικονίζεται στη ΔΣΝΕ μέρος I, αναφέρεται αμέσως το θέμα πρώτα στην αρχή κρατικού ελέγχου λιμένων, εν όψει των διαβουλεύσεων με το κράτος σημαίας.

Σαφείς λόγοι από άλλα στοιχεία.

Σαφείς λόγους για να θεωρήσει ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο σκάφος δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης μπορούν να προκύψουν σε διάφορα άλλα πλαίσια, που περιλαμβάνουν κατά τη διάρκεια των προετοιμασιών για τις επιθεωρήσεις (παράγραφοι 3.2.1 και 3.2.2 ανωτέρω), τις γενικές εντυπώσεις, οπτικές παρατηρήσεις και κατά τη διάρκεια της έρευνας για μια καταγγελία.

Όπου οι σαφείς λόγοι υπάρχουν για να θεωρήσουν ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο σκάφος δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης, ο Ε.Π. πρέπει να προχωρήσει στο **βήμα 5** κατωτέρω. Όπου οι σαφείς λόγοι δεν υπάρχουν και δεν έχει υπάρξει καμία αλλαγή της σημαίας που δικαιολογεί την εκτίμηση του βήματος 4 κατωτέρω, **μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση δεν πρέπει να πραγματοποιηθεί.**

Βήμα 4: Καθορισμός εάν υπάρχουν λογικές βάσεις για να θεωρηθεί ότι το πλοίο έχει αλλάξει τη σημαία για να αποφύγει τη συμμόρφωση με τη Συνθήκη

Ο Ε.Π. μπορεί επίσης να αποφασίσει να αναλάβει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση εάν υπάρχουν **λογικές βάσεις** για να θεωρήσουν ότι το σκάφος έχει αλλάξει τη σημαία με σκοπό την αποφυγή της συμμόρφωσης με τη ΣΝΕ, 2006 (πρότυπο A5.2.1, παρ. 1 (γ)). Οποιοσδήποτε αλλαγή ή αλλαγές της σημαίας πρέπει να σημειωθεί στα έγγραφα του πλοίου, ειδικότερα το συνεχές αρχείο συνόψεών του, που διατηρείται στο πλαίσιο του κανονισμού 5 της Συνθήκης SOLAS, κεφάλαιο XI-1. Πρέπει να υπάρξουν **"λογικές βάσεις", παρά "αιτιολογικό"**, για να θεωρήσουν ότι ο σκοπός της αλλαγής ή των αλλαγών ήταν να αποφευχθεί η συμμόρφωση. Ο Ε.Π. θα μπορούσε να διαμορφώσει μια άποψη σχετικά με το σκοπό της αλλαγής σημαίας με την εξέταση οποιαδήποτε σχετική έκθεση επιθεώρησης. Οι σημαντικές ανεπάρκειες που δεν έχουν μεταφερθεί στα αρχεία της νέας σημαίας μπορούν να συντρέξουν **λογικές βάσεις**. Το προηγούμενο κράτος σημαίας μπορεί να παρέχει τις πληροφορίες, οι οποίες θα μπορούσαν να περιλάβουν τις δυσκολίες που είχε στην επιβολή της συμμόρφωσης. Εντούτοις, ο αντιπρόσωπος του πλοιοκτήτη μπορεί να είναι σε θέση να ενημερώσει τον Ε.Π. για τους νόμιμους

λόγους για την αλλαγή σημαίας που δεν ήταν για τους σκοπούς της αποφυγής της συμμόρφωσης.

Ελλείπει **των λογικών βάσεων** για να θεωρήσει ότι το σκάφος έχει αλλάξει τη σημαία με σκοπό την αποφυγή της συμμόρφωσης με τη ΣΝΕ,2006, **μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση δεν πρέπει να πραγματοποιηθεί**. Εάν υπάρχουν λογικές βάσεις, ο Ε.Π. πρέπει να αποφασίσει εάν πρέπει να πραγματοποιήσει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση.

Βήμα 5: Να αποφασιστεί εάν πρέπει να πραγματοποιηθεί μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση

Όπου η επιθεώρηση δεν έχει καθοριστεί να είναι πλήρης σε οποιαδήποτε από τα βήματα που καθορίζονται ανωτέρω, το θέμα εάν πρέπει να πραγματοποιηθεί μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση θα είναι κανονικά κατά την κρίση του Ε.Π. ή της αρμόδιας αρχής. Μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση πρέπει να πραγματοποιηθεί όπου η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης που θεωρήθηκαν (από το Ε.Π.) ή που θεωρήθηκαν να είναι ελαττωματικές μπόρεσαν να αποτελέσουν έναν σαφή κίνδυνο στην ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών ή που ο Ε.Π. έχει λόγους για να θεωρήσει ότι οποιεσδήποτε ανεπάρκειες αποτελούν μια σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών). Οι οδηγίες σχετικά με την έννοια μιας σοβαρής παραβίασης παρέχονται παρακάτω.

Εάν ο Ε.Π. αποφασίσει, ή απαιτήσει, να πραγματοποιήσει μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση, ο πλοίαρχος πρέπει να ενημερωθεί το συντομότερο δυνατόν για τους λόγους αυτής της δράσης. Εάν ο Ε.Π. καθορίσει ότι μια πιο λεπτομερής επιθεώρηση δεν απαιτείται, καμία περαιτέρω δράση δεν απαιτείται.

3.3. Διαδικασία για τις επιθεωρήσεις που αρχίζουν λόγω καταγγελίας

Η ΣΝΕ, 2006, προβλέπει τις καταγγελίες σε λιμενικές αρχές σε δύο διαφορετικές καταστάσεις. Και οι δύο καταστάσεις μπορούν να οδηγήσουν σε μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Εντούτοις τα βήματα και οι εκτιμήσεις διαφέρουν. Το ένα αφορά τις χερσαίες καταγγελίες που γίνονται από έναν ναυτικό στο πλαίσιο του κανονισμού 5.2.2 και εξετάζεται κατωτέρω. Το παρόν τμήμα εξετάζει τις καταγγελίες που γίνονται ως τμήμα της διαδικασίας επιθεώρησης κρατικού ελέγχου λιμένων (πρότυπο Α5.2.1, παράγραφος 1 (δ)). Μια καταγγελία σε αυτό το πλαίσιο σημαίνει τις πληροφορίες που υποβάλλονται από έναν ναυτικό, ένα επαγγελματικό σώμα, μια ένωση, ένα συνδικάτο ή γενικά οποιοδήποτε πρόσωπο με ένα ενδιαφέρον για την ασφάλεια του σκάφους, συμπεριλαμβανομένου ενός ενδιαφέροντος για τους κινδύνους ασφάλειας ή υγείας στους ναυτικούς εν πλω (πρότυπο Α5.2.1, παράγραφος 3).

Ο Ε.Π. και/ή αρμόδια αρχή πρέπει να διατηρήσει ένα αρχείο του χρόνου όταν παραλήφθηκε η καταγγελία, τα μέσα με τα οποία διαβιβάστηκε, η πηγή της καταγγελίας, το όνομα του προσώπου που λαμβάνει την καταγγελία, το όνομα και η σημαία του σχετικού σκάφους, και η φύση και οι λεπτομέρειες της υποτιθέμενης μη συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006. Ένα αρχείο της δράσης που λαμβάνεται επάνω στην παραλαβή της καταγγελίας πρέπει επίσης να διατηρηθεί.

Πρίν ληφθούν οποιαδήποτε μέτρα επάνω σε μια καταγγελία, ο Ε.Π. πρέπει να ελέγξει ότι αφορά απαίτηση της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) που καθορίζεται στα άρθρα και τους κανονισμούς της ή στο μέρος Α του κώδικα και που αφορά την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών στο σχετικό πλοίο (πρότυπο Α5.2.1, παρ. 1 (δ)). Δεν χρειάζεται να είναι σε μια από τις 14 περιοχές που απαριθμούνται στο παράρτημα Α5-III της Συνθήκης.

Τα κατάλληλα μέτρα θα ληφθούν για να προστατεύσουν την εμπιστευτικότητα των καταγγελιών που γίνονται από τους ναυτικούς (πρότυπο Α5.2.2, παρ. 7).

Βάσει της καταγγελίας, ο Ε.Π. *μπορεί*, ή *πρέπει* (όπου η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης που θεωρήθηκαν για να είναι ελαττωματικές μπόρεσαν να αποτελέσουν έναν σαφή κίνδυνο στην ασφάλεια ή την υγεία ή μια σοβαρή παραβίαση που αναφέρθηκε στην τελευταία πρόταση προτύπου Α5.2.1, η παράγραφος 1), να αποφασίσει να πραγματοποιήσει μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση στο σκάφος.

Εάν ο Ε.Π. αποφασίζει να μην πραγματοποιήσει μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση και η καταγγελία έχει γίνει από το ναυτικό όσον αφορά τη μεμονωμένη περίπτωση του/της, πρέπει να αντιμετωπιστεί σύμφωνα με τον κανονισμό 5.2.2.

Η επιθεώρηση που πραγματοποιείται σε απάντηση σε μια καταγγελία πρέπει γενικά να περιοριστεί στα θέματα στο πλαίσιο της καταγγελίας. Εντούτοις, όπως σημειώνεται στο πρότυπο Α5.2.1, παρ. 3, οι πληροφορίες της καταγγελία μπορούν να δημιουργήσουν στον Ε.Π. τη σαφή θεώρηση ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο σκάφος δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης. Σε αυτή την περίπτωση, ο Ε.Π. *μπορεί* (ή *πρέπει*, στις περιστάσεις που αναφέρονται ανωτέρω) να αποφασίσει να πραγματοποιήσει μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση. Επιπλέον, όπου τα αποτελέσματα της έρευνας έρχονται σε σοβαρή αντίθεση με τις πληροφορίες που παρέχονται στην τεκμηρίωση του σκάφους, συμπεριλαμβανομένων όσον αφορά την τρέχουσα συμμόρφωση στο μέρος II της ΔΣΝΕ, αυτό μπορεί να αποτελέσει τα στοιχεία ότι τα απαραίτητα έγγραφα διατηρούνται ψευδώς, επιτρέποντας μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση.

4. Λεπτομερής επιθεώρηση των συνθηκών ναυτικής εργασίας

4.1. Εισαγωγή

Αυτό η παράγραφος προορίζεται να παρέχει ένα πρακτικό εργαλείο για την καθοδήγηση σχετικά με το περιεχόμενο μιας πιο λεπτομερούς επιθεώρησης υπό τη ΣΝΕ, 2006. Για μια επιτακτική δήλωση των απαιτήσεων σε οποιοδήποτε ζήτημα, η αναφορά πρέπει να γίνει στο κείμενο του ΣΝΕ, 2006, και – εφ' όσον περιγράφονται σε ένα έγκυρο πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μία συνημμένη ΔΣΝΕ – στις συμφωνίες εθνικών νομοθεσιών ή κανονισμών ή συλλογικών διαπραγματεύσεων ή άλλα μέτρα που εφαρμόζουν τη ΣΝΕ, 2006, οι οποίες ισχύουν στο σχετικό πλοίο.

Όπου ένα πλοίο δεν φέρει ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και μια ΔΣΝΕ (επειδή είναι πλοίο για το οποίο η πιστοποίηση δεν είναι υποχρεωτική (κανονισμός 5.1.3, παρ.1) και δεν έχει ζητήσει ένα πιστοποιητικό ή είναι ένα πλοίο ενός κράτους που δεν έχει κυρώσει την Σύμβαση), οι Ε.Π. θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν την επαγγελματική κρίση τους κατά το αξιολόγηση της συμμόρφωσης με τις συγκεκριμένες απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006. Αυτό θα ισχύσει επίσης εάν οι πληροφορίες που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό ή τη ΔΣΝΕ ή έγγραφα που αναφέρονται στο πιστοποιητικό ή ΔΣΝΕ ή άλλα στοιχεία σαφώς δείξουν ότι το πλοίο μπορεί να μην είναι σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) σχετικά με την εργασία και τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο. Η άσκηση της επαγγελματικής κρίσης από τους Ε.Π. θα είναι ιδιαίτερα απαραίτητη όπου μια ανάγκη της ΣΝΕ, 2006, μπορεί να εκφραστεί γενικά στα πρότυπα (μέρος Α του κώδικα). Η καθοδήγηση ως προς τις γενικές προσδοκίες σχετικά με αυτήν την απαίτηση μπορεί να βρεθεί στο μέρος β του κώδικα, αλλά αυτή η καθοδήγηση πρέπει να εξεταστεί με προσοχή δεδομένου ότι το μέρος β δεν είναι υποχρεωτικό και δεν αποτελεί αντικείμενο του κρατικού ελέγχου λιμένων, εντούτοις, παρέχει τις πληροφορίες για την πρόθεση των υποχρεωτικών διατάξεων. Σε περιπτώσεις αντιληπτής μη συμμόρφωσης, πρέπει να δοθεί στον πλοίαρχο μια ευκαιρία να προσκομίσει τα στοιχεία των εθνικών σχετικών απαιτήσεων και να παρέχει οποιεσδήποτε απαραίτητες εξηγήσεις.

Όσον αφορά τις επιθεωρήσεις που διενεργούνται από την αρμόδια αρχή, παρέχονται κατωτέρω οι πληροφορίες για τις βασικές προϋποθέσεις που συμμορφώνονται με, συνοδευόμενες από τις προτάσεις σχετικά με τις πηγές πληροφοριών, καθώς επίσης και από τα παραδείγματα των ανεπαρκειών ή των μη-συμμορφώσεων, τις 14 περιοχές για την επιθεώρηση λιμενικών αρχών που διευκρινίζονται στο παράρτημα Α5-III της ΣΝΕ, 2006. Δεδομένου ότι αυτές είναι οι ίδιες όπως εκείνες που πρόκειται να αποτελέσουν το αντικείμενο της πιστοποίησης του κράτους σημαίας στο πλαίσιο του παραρτήματος Α5-Ι, αυτή η καθοδήγηση είναι βασισμένη στα σχετικά μέρη του κεφαλαίου 3 των οδηγιών για τις επιθεωρήσεις κράτους σημαίας στο πλαίσιο της Συνθήκης

Ναυτικής εργασίας, 2006. Οι οδηγίες μπορεί επίσης να είναι σχετικές με τις επιθεωρήσεις που αρχίζουν επάνω σε μια καταγγελία, μέσα στα όρια του πεδίου της καταγγελίας.

Πρέπει, εντούτοις, να ληφθεί υπόψη ότι εκτός από όπου ένα πλοίο είναι προφανώς κάτω του μετρίου, ή ο Ε.Π. έχει ήδη σαφείς λόγους για να θεωρήσει ότι οι πτυχές των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας σε ένα πλοίο δεν είναι σύμφωνες με τη ΣΝΕ, 2006, η πιό λεπτομερής επιθεώρηση από το Ε.Π. μπορεί να είναι πολύ λιγότερο εκτενής από αυτή που πραγματοποιείται από το κράτος σημαίας. Εάν, μετά από επίσκεψη στους χώρους του πλοίου και αφού μιλήσει στους ναυτικούς, ο Ε.Π. διαπιστώσει ότι το πλοίο εμφανίζεται να διατηρείται και να χρησιμοποιείται καλά και οι ναυτικοί εμφανίζονται να ικανοποιούνται με τους γενικούς όρους εργασίας τους, ο Ε.Π. μπορεί να αποφασίσει να επιλέξει αρκετούς από τους 14 τομείς των απαιτήσεων για μια πιό στενή διερεύνηση, με σκοπό τον υπολογισμό εάν οι επιθεωρήσεις κράτους σημαίας του σκάφους έχουν πραγματοποιηθεί και εάν τα μέτρα του πλοιοκτήτη για τρέχουσα συμμόρφωση είναι επαρκή και επαρκώς εφαρμόζονται. Ανάλογα με τα αποτελέσματα, ο Ε.Π. μπορεί να αποφασίσει να τελειώσει την πιό λεπτομερή επιθεώρηση, ή να την επεκτείνει σε περισσότερες ή ακόμα και όλες τις άλλες περιοχές που αναφέρονται στο παράρτημα Α5-III.

Τέλος, στο ακόλουθο τμήμα, συχνή αναφορά γίνεται στις απαιτήσεις βάσει των εθνικών νομοθεσιών ή στις εθνικές απαιτήσεις ή στους παρόμοιους όρους. Αυτές αφορούν τις σχετικές εθνικές απαιτήσεις που έχουν υιοθετηθεί από το κράτος σημαίας για να εφαρμόσουν τις απαιτήσεις της Συνθήκης. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι δεν είναι η λειτουργία των Ε.Π. για να επιβάλουν οποιοσδήποτε εθνικές απαιτήσεις που υπερβαίνουν τις απαιτήσεις του ΣΝΕ, 2006.

4.2. Βασικές προϋποθέσεις, πηγές πληροφοριών, παραδείγματα ανεπαρκειών ή μη-συμμορφώσεων

Ελάχιστη ηλικία

Σε αυτόν τον κανονισμό καθορίζεται ότι κανένα ανήλικο πρόσωπο δεν εργάζεται σε πλοίο

Βασικές προϋποθέσεις

- Πρόσωπα κάτω από την ηλικία των 16 ετών δεν θα απασχοληθούν ή θα δεσμευθούν ή εργασθούν σε ένα πλοίο (Πρότυπο Α1.1, παρ. 1).
- Οι ναυτικοί κάτω από την ηλικία 18 δεν θα απασχοληθούν ή θα δεσμευθούν ή εργασθούν όπου η εργασία είναι πιθανό να διακινδυνεύσει την υγεία ή την ασφάλειά τους (Πρότυπο Α1.1, παρ. 4).
- Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών κάτω από την ηλικία 18, σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες και τους κανονισμούς (Πρότυπο Α4.3, παρ. 2(β)).

- Η νυκτερινή εργασία ⁵για τους ναυτικούς κάτω από την ηλικία 18 είναι απαγορευμένη, εκτός από το σημείο που μια εξαίρεση έχει γίνει από την αρμόδια αρχή κάτω από το πρότυπο A1.1, παρ. 3, στην περίπτωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων (Πρότυπο A1.1, παρ. 2).

Πηγές πληροφοριών

- Ένας κατάλογος πληρώματος, ένα διαβατήριο ή επίσημα ναυτικά έγγραφα που να επιβεβαιώνουν την ηλικία γέννησης.
- Πρόγραμμα εργασιών όσον αφορά τους ναυτικούς κάτω από την ηλικία 18 που να καθορίσει τις ώρες και τη φύση της εργασίας.
- Οι πληροφορίες για τους τύπους εργασιών όπου πιθανώς να διακινδυνεύσουν την ασφάλεια των ναυτικών κάτω από την ηλικία 18.
- Πρόσφατες εκθέσεις ατυχήματος και αναφορές επιτροπής ασφάλειας για να καθορίσουν εάν οι ναυτικοί κάτω από την ηλικία 18 είχαν εμπλοκή.
- Συνεντεύξεις, προσωπικά, με τους ναυτικούς.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Άτομο κάτω από την ηλικία 16 που εργάζεται ως ναυτικός.
- Ναυτικός κάτω από την ηλικία 18 που εργάζεται τη νύχτα (και όχι ως τμήμα ενός εκπαιδευτικού προγράμματος).
- Ναυτικός κάτω από την ηλικία 18 που εκτελεί εργασίες που είναι πιθανό να διακινδυνεύσουν την ασφάλεια ή την υγεία του.

Ιατρικό πιστοποιητικό

Σκοπός του κανονισμού είναι η εξασφάλιση ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ιατρικά κατάλληλοι να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

Βασικές προϋποθέσεις

- Οι ναυτικοί δεν έχουν την άδεια να εργαστούν σε ένα πλοίο εκτός αν πιστοποιούνται ⁶ως ιατρικά ικανοί για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους (Κανονισμός 1.2, παρ. 1).
- Για τους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία που δεσμεύονται συνήθως στα διεθνή ταξίδια το πιστοποιητικό πρέπει να παρασχεθεί ως ελάχιστο στα αγγλικά (προτυπο A1.2, παρ. 10).
- Το ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να έχει εκδοθεί από έναν κατάλληλα καταρτισμένο ιατρό και πρέπει ακόμα να ισχύει (προτυπο A1.2, παρ. 1 και 4).
- Ο χρόνος της ισχύος ⁷για ένα πιστοποιητικό καθορίζεται βάσει της εθνικής νομοθεσίας του κράτους σημαίας σύμφωνα με το ακόλουθο:

⁵ "Η νύχτα" καθορίζεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και την πρακτική. Καλύπτει μια περίοδο τουλάχιστον εννέα ωρών που αρχίζουν το αργότερο τα μεσάνυχτα και που τελειώνουν όχι νωρίτερα από 5 π.μ. (προτυπο A1.1, παράγραφος 2).

⁶ Τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με το πλαίσιο της διεθνούς Συνθήκης σχετικά με τα πρότυπα της κατάρτισης και της πιστοποίησης για τους ναυτικούς, (STCW, 1978), όπως τροποποιείται, πρόκειται να γίνουν αποδεκτά (προτυπο A1.2, παρ. 3).

⁷ Οι ανωτέρω απαιτήσεις πρέπει να λάβουν υπόψη τις ακόλουθες παροχές της ΣΝΕ, 2006:

- διετές μέγιστο για τα ιατρικά πιστοποιητικά εκτός από τους ναυτικούς κάτω από 18, κατόπιν είναι ένα έτος (Πρότυπο A1.2, παρ. 7(α));
- εξαετές μέγιστο για ένα πιστοποιητικό όρασης (πρότυπο A1.2, παρ. 7(β)).

Πηγές πληροφοριών

- Ο κατάλογος πληρώματος.
- Τα ιατρικά πιστοποιητικά.
- Πιστοποιητικά όρασης, όπου απαιτείται.
- Τα προγράμματα εργασιών και οι προσωπικές συνεντεύξεις με τους ναυτικούς για να καθορίσουν ότι γίνονται ιατρικοί περιορισμοί στην εργασία για μεμονωμένους ναυτικούς και ότι οι ναυτικοί δεν λειτουργούν αντίθετα προς αυτούς τους περιορισμούς.
- Η έγκριση ή η άδεια (υπό τον όρο μιας μέγιστης ισχύος τριών μηνών) όπου η αρμόδια αρχή του κράτους σημαίας έχει επιτρέψει σε έναν ναυτικό να εργαστεί χωρίς έναν έγκυρο, ή με ληγμένο, πιστοποιητικό σε επείγουσες περιπτώσεις.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Ναυτικός εν πλω χωρίς ένα έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό ή έγκριση από την αρμόδια αρχή σε επείγουσες περιπτώσεις.
- Ναυτικός που εργάζεται στο πλοίο ή που εκτελεί καθήκοντα αντίθετα προς έναν περιορισμό στο ιατρικό πιστοποιητικό.
- Ιατρικό πιστοποιητικό του ναυτικού όχι στην αγγλική γλώσσα σε ένα πλοίο που συμμετέχει σε διεθνή ταξίδια.
- Ένα ιατρικό πιστοποιητικό που δεν έχει εκδοθεί από έναν κατάλληλα καταρτισμένο ιατρό.

Κατάρτιση και προσόντα

Σκοπός του κανονισμού είναι να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι εκπαιδευμένοι και κατάλληλοι να πραγματοποιήσουν τα καθήκοντά τους στο πλοίο.

Βασικές προϋποθέσεις

- Οι ναυτικοί πρέπει να εκπαιδευθούν ή να πιστοποιηθούν⁸ όπως ικανοί ή ειδάλλως να είναι κατάλληλοι για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους

8. Σε επείγουσες περιπτώσεις η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει σε έναν ναυτικό να εργαστεί χωρίς ένα έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό μέχρι τον επόμενο λιμένα, όπου ο ναυτικός μπορεί να λάβει ένα ιατρικό πιστοποιητικό από έναν καταρτισμένο ιατρό, υπό τους όρους ότι:

(α) η περίοδος τέτοιας άδειας δεν υπερβαίνει τρεις μήνες, και
 (β) ο ενδιαφερόμενος ναυτικός θα έχει στην κατοχή του ένα ληγμένο ιατρικό πιστοποιητικό πρόσφατης ημερομηνίας. (πρότυπο A1.2, παρ. 8).

9. Εάν η ισχύ ενός πιστοποιητικού λήξει κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού, το πιστοποιητικό θα παραμείνει σε ισχύ μέχρι τον επόμενο λιμένα όπου ο ναυτικός μπορεί να λάβει ένα ιατρικό πιστοποιητικό από έναν καταρτισμένο ιατρό, υπό τον όρο ότι η περίοδος δεν θα υπερβεί τους τρεις μήνες. (πρότυπο A1.2, παρ. 9)

⁸ Η κατάρτιση και η πιστοποίηση σύμφωνα με τη διεθνή Συνθήκη STCW, 1978, πρόκειται να γίνει αποδεκτή καλύπτοντας αυτές τις απαιτήσεις.

σύμφωνα με τις απαιτήσεις του κράτους σημαίας (Κανονισμός 1.3, παρ. 1).

- Οι ναυτικοί πρέπει να έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς την εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια στο σκάφος (Κανονισμός 1.3, παρ. 2).

Πηγές πληροφοριών

- Έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης (SMD) για να ελέγξει τα απαραίτητα προσόντα των ναυτικών.
- Πιστοποιητικά και κυρώσεις για STCW επιβεβαιώνοντας την ικανότητα των ναυτικών όσον αφορά τα καθήκοντά τους (όπως και τον κατάλογο πληρώματος για να καθορίσει τα καθήκοντα).
- Αποδεικτικά στοιχεία που επιβεβαιώνουν ότι οι ναυτικοί έχουν οποιαδήποτε προσόντα που μπορούν να απαιτηθούν κάτω από ΣΝΕ, 2006, για εκείνους που εκτελούν άλλα καθήκοντα (παραδείγματος χάριν, οι μάγειρες των πλοίων –βλέπε κατωτέρω, κανονισμός 3.2).
- Στοιχεία που επιβεβαιώνουν ότι οι ναυτικοί έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς την εκπαίδευση για την προσωπική ασφάλεια στο πλοίο.
- Κατάλληλο υλικό κατάρτισης που είναι διαθέσιμο στο πλήρωμα.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με τους ναυτικούς για επιβεβαίωση.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Προσόντα ναυτικού όχι σύμφωνα με το SMD.
- Ναυτικός που εργάζεται στο πλοίο που δεν εκπαιδεύεται ή πιστοποιείται ή ειδάλλως είναι ακατάλληλος να εκτελέσει τα απαιτούμενα καθήκοντα.
- Τα πιστοποιητικά ή οι κυρώσεις δεν είναι ενημερωμένα ή έχουν λήξει.
- Ναυτικός που εργάζεται στο πλοίο που δεν έχει ολοκληρώσει επιτυχώς την εκπαίδευση προσωπικής ασφάλειας.
- Απουσία μιας έγκυρης απαλλαγής που εκδίδεται υπό STCW, όπου απαιτείται.

Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας

Σκοπός του κανονισμού είναι να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποσοτικό σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας,

Βασικές προϋποθέσεις

- Όπου ένας πλοιοκτήτης έχει χρησιμοποιήσει μια ιδιωτική υπηρεσία ναυτολόγησης και τοποθέτησης ναυτικών, πρέπει να της χορηγήσουν άδεια ή πιστοποίηση σύμφωνα με την ΣΝΕ, 2006 (Πρότυπο A1.4, παρ. 2).
- Οι ναυτικοί δεν θα χρεωθούν για τη χρήση αυτών των υπηρεσιών (Πρότυπο A1.4, παρ. 5(β)).
- Πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες κρατών όχι μέλη της ΣΝΕ, 2006, πρέπει να εξασφαλίσουν, όσο είναι δυνατό, ότι αυτές οι υπηρεσίες καλύπτουν τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 (Πρότυπο A1.4, παρ. 9).

Πηγές πληροφοριών

- Εθνικοί ιστοχώροι της αρμόδιας αρχής σχετικά με τη χορήγηση αδειών ή τον κανονισμό των υπηρεσιών ναυτολόγησης και τοποθέτησης ναυτικών (υπηρεσίες επάνδρωσης).
- Εάν οι ναυτικοί τοποθετήθηκαν μέσω μιας υπηρεσίας ναυτολόγησης και τοποθέτησης ναυτικών που έδρευε σε μια χώρα που δεν έχει κυρώσει την ΣΝΕ, 2006, τεκμηρίωση πρέπει να είναι διαθέσιμη για να δείξει ότι ο πλοιοκτήτης έχει, όσο είναι δυνατό, ελέγξει μέσω ενός κατάλληλου συστήματος ότι η υπηρεσία είναι συνεπής με την ΣΝΕ, 2006. Το σύστημα του πλοιοκτήτη μπορεί, παραδείγματος χάριν, να λάβει υπόψη τις πληροφορίες που συλλέγονται από το κράτος σημαίας, καθώς επίσης και οποιεσδήποτε λογιστικούς ελέγχους ή πιστοποιήσεις σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών που αναπτύσσουν δραστηριότητες στις χώρες που δεν έχουν κυρώσει την ΣΝΕ, 2006.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με τους ναυτικούς για να καθορίσει ότι δεν έχουν καταβάλει ένα τέλος ή άλλο ποσό σε μια υπηρεσία ναυτολόγησης ή τοποθέτησης και έχουν ενημερωθεί για τα δικαιώματα και τα καθήκοντά τους.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με τους ναυτικούς για να καθορίσει ότι η υπηρεσία ναυτολόγησης και τοποθέτησης δεν ενεργοποιεί μια μαύρη λίστα.

Παραδείγματα των ανεπαρκειών

- Κανένα αποδεικτικό στοιχείο διαθέσιμο για να δείξει ότι η υπηρεσία διεκπεραιώνεται σύμφωνα με την ΣΝΕ, 2006.
- Ένας ναυτικός που εργάζεται μέσω μιας ιδιωτικής υπηρεσίας ναυτολόγησης που δεν ήταν κυρωμένη σύμφωνα με την ΣΝΕ, 2006, ή του οποίου άδεια ή το πιστοποιητικό ή οποιοδήποτε άλλο παρόμοιο έγγραφο δεν ισχύει πλέον .
- Χρήση μιας ιδιωτικής υπηρεσίας πρόσληψης και τοποθέτησης που απαιτεί από το ναυτικό να καταβάλει ένα τέλος ή άλλο ποσό για τις υπηρεσίες απασχόλησης.
- Ένας ναυτικός που εργάζεται από μια υπηρεσία ναυτολόγησης και τοποθέτησης που αναπτύσσει δραστηριότητες σε ένα κράτος που δεν έχει κυρώσει την ΣΝΕ, 2006.

Συμφωνίες απασχόλησης ναυτικών

Σκοπός του κανονισμού είναι να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν ένα δίκαιο συμφωνητικό απασχόλησης.

Βασικές προϋποθέσεις

- Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν ένα αντίγραφο του συμφωνητικού απασχόλησης ναυτικών (ΣΑΝ) υπογεγραμμένο από το ναυτικό και από τον πλοιοκτήτη ή αντιπρόσωπό του (ή άλλα στοιχεία των συμβατικών ή παρόμοιων ρυθμίσεων) (Πρότυπο Α2.1, παρ. 1(α)).
- Το ΣΑΝ πρέπει, τουλάχιστον, περιέχει τα θέματα που καθορίζονται στο πρότυπο Α2.1, παρ. 4(α)–(κ) της ΣΝΕ, 2006 (Πρότυπα Α2.1, παρ. 4).
- Στους ναυτικούς πρέπει επίσης να δοθεί ένα έγγραφο που περιέχει ένα αρχείο της απασχόλησής τους στο πλοίο (Πρότυπο Α2.1, παρ. 1(ε)).

- Όπου μια συλλογική σύμβαση διαμορφώνει το σύνολο ή μέρος ενός ΣΑΝ, η συμφωνία πρέπει να είναι στο πλοίο με τις σχετικές παροχές στα αγγλικά (εκτός από τα πλοία που συμμετέχονται μόνο στα εσωτερικά ταξίδια) (Πρότυπο A2.1, παρ. 2).

Πηγές πληροφοριών

- Ένα αντίγραφο ΣΑΝ (ή άλλα στοιχεία των συμβατικών ή παρόμοιων ρυθμίσεων) και οποιεσδήποτε εφαρμόσιμες συμφωνίες συλλογικών διαπραγματεύσεων για τους ναυτικούς και, τουλάχιστον, μια τυποποιημένη μορφή ΣΑΝ (στα αγγλικά) για το πλοίο.
- Στοιχεία, όπου είναι δυνατόν, λαμβάνοντας υπόψη το χρόνο της επιθεώρησης σχετικά με την περίοδο απασχόλησης, και της κατοχής από τους ναυτικούς ενός αρχείου της απασχόλησής τους.
- Αρχεία ναυτικών της απασχόλησης για να καθορίσει ότι δεν περιέχουν τις δηλώσεις ως προς την ποιότητα της εργασίας τους ή ως προς τις αμοιβές τους.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με τους ναυτικούς για να επιβεβαιώσει ότι, στην υπογραφή ενός ΣΑΝ, τους δόθηκε μια ευκαιρία να εξετάσουν και να επιδιώξουν τις συμβουλές και δέχτηκαν ελεύθερα τη συμφωνία πριν υπογράψουν.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Ένας ναυτικός χωρίς ένα ΣΑΝ (ή άλλα στοιχεία παρόμοιων ρυθμίσεων) που εργάζεται σε ένα πλοίο.
- Ένας ναυτικός, με ένα ΣΑΝ που δεν περιέχει όλα τα στοιχεία του πρότυπου A2.1, παρ. 4(α)–(κ).
- Ένας ναυτικός με ένα ΣΑΝ που είναι ασυμβίβαστο με τις εθνικές απαιτήσεις του κράτους σημαίας.
- Καμία παροχή συστήματος για να καταγράψουν οι ναυτικοί την εργασία τους.
- Στους ναυτικούς δεν δίνεται ένα αρχείο της απασχόλησής τους στο πλοίο με την ολοκλήρωση της εργασίας.
- Μια συμφωνία συλλογικών διαπραγματεύσεων που διαμορφώνει το σύνολο ή μέρος ενός ΣΑΝ είναι είτε όχι εν πλω είτε, εάν εν πλω, όχι στα αγγλικά σε ένα πλοίο που συμμετέχει στα διεθνή ταξίδια.
- Τυποποιημένο έντυπο ΣΑΝ δεν είναι στα αγγλικά.
- Το ΣΑΝ περιέχει προτάσεις που παραβιάζουν τα δικαιώματα των ναυτικών.

Αμοιβές

Σκοπός του κανονισμού είναι η εξασφάλιση της πληρωμής των ναυτικών για τις υπηρεσίες τους.

Βασικές προϋποθέσεις

- Οι ναυτικοί πρέπει να πληρωθούν όχι σε μεγαλύτερο από μηνιαίο διάστημα και πλήρως για την εργασία τους σύμφωνα με τις συμφωνίες απασχόλησής τους (Κανονισμός 2.2, παρ. 1, Πρότυπα A2.2, παρ. 1).

- Οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα σε έναν λογαριασμό που κατατίθεται η μηνιαία αμοιβή τους και οποιεσδήποτε εξουσιοδοτημένες αφαιρέσεις (Πρότυπο A2.2, παρ. 2, 3 and 4).
- Καμία αναρμόδια αφαίρεση, όπως οι πληρωμές για το ταξίδι σε ή από το πλοίο (Κανονισμός 2.2, παρ. 1).
- Οι δαπάνες για τις υπηρεσίες αποστολών/διανομής⁹ πρέπει να είναι λογικές και οι συναλλαγματικές ισοτιμίες σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις (Πρότυπο A2.2, παρ. 5).

Πηγές πληροφοριών

- Το ΣΑΝ και έγγραφα, όπως τα αρχεία μισθοδοτικών καταστάσεων για να επιβεβαιώσουν ότι οι αμοιβές πληρώνονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα από έναν μήνα όπως διευκρινίζονται στο ΣΑΝ ή σχετικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας.
- Τα σχετικά έγγραφα που παρουσιάζουν τις χρεώσεις υπηρεσιών και συναλλαγματικές ισοτιμίες ίσχυσαν για οποιεσδήποτε αποστολές που έγιναν στις οικογένειες των ναυτικών ή τους υποτελείς ή τους νομικούς δικαιούχους μετά από αίτημά τους.
- Σχετικά έγγραφα για να επιβεβαιώσει την πληρωμή των αμοιβών συμπεριλαμβανομένης της απαίτησης ότι ένας μηνιαίος απολογισμός παρέχεται στους ναυτικούς. Τα αντίγραφα των μεμονωμένων απολογισμών πρέπει να είναι διαθέσιμα στους Ε.Π. μετά από αίτημά τους.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με τους ναυτικούς για να επιβεβαιώσει τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις στην πληρωμή των αμοιβών.

Παραδείγματα των ανεπαρκειών

- Ένας ναυτικός δεν πληρώνεται τακτικά (τουλάχιστον μηνιαία) και πλήρως σύμφωνα με το ΣΑΝ ή τη συμφωνία συλλογικών διαπραγματεύσεων.
- Σε έναν ναυτικό δεν δίνεται μια μηνιαία περιγραφή των αμοιβών.
- Οι διανομές δεν πληρώνονται ή δεν πληρώνονται σύμφωνα με τις οδηγίες του ναυτικού.
- Η δαπάνη για τη μετατροπή και τη διαβίβαση των νομισμάτων δεν συμφωνεί με τις εθνικές απαιτήσεις.
- Περισσότερα από ένα σύνολο λογαριασμών είναι σε χρήση.

Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

Σκοπός του κανονισμού είναι η εξασφάλιση των προβλεπόμενων ωραρίων εργασίας και ανάπαυσης για τους ναυτικούς.

Βασικές προϋποθέσεις

- Οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης¹⁰ δεν πρέπει να είναι λιγότερο από δέκα ώρες σε οποιαδήποτε εικοσιτετράωρη περίοδο, και 77 ώρες σε

⁹ Μια διανομή είναι μια ρύθμιση με το οποίο ένα ποσοστό των αποδοχών των ναυτικών επιστρέφεται τακτικά, με το αίτημά τους, στις οικογένειες ή τους υποτελείς τους ή τους νομικούς δικαιούχους ενώ οι ναυτικοί είναι εν πλω (πρότυπο A2.2, παρ. 3 και 4).

οποιαδήποτε επτά ημερών περίοδο, εάν η σχετική εθνική νομοθεσία αφορά τις ώρες ανάπαυσης, ή, εάν η σχετική εθνική νομοθεσία αφορά τις ώρες της εργασίας, η μέγιστη διάρκεια εργασίας της εργασίας¹¹ δεν πρέπει να υπερβεί 14 ώρες σε οποιαδήποτε εικοσιτετράωρη περίοδο και 72 ώρες σε οποιαδήποτε επτά ημερών περίοδο (Πρότυπο A2.3, παρ 5, όπως εφαρμόζεται στα εθνικά πρότυπα).¹²

- Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να διαιρεθούν σε όχι λιγότερες από δύο περιόδους, μια από τις οποίες πρέπει να είναι τουλάχιστον έξι ώρες, το διάστημα μεταξύ των διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβεί τις 14 ώρες (Πρότυπο A2.3, παρ. 6, όπως εφαρμόζεται στα εθνικά πρότυπα).
- Προσοχή πρέπει να δοθεί στον κίνδυνο που τίθεται από την κούραση των ναυτικών (Πρότυπο A2.3, παρ. 4).

Πηγές πληροφοριών

- Ένας εγκεκριμένος τυποποιημένος πίνακας των ρυθμίσεων εργασίας καταστρώματος που καθορίζουν τις εθνικές απαιτήσεις για τη μέγιστη διάρκεια εργασίας ή τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης και το πρόγραμμα για την υπηρεσία εν πλω και στο λιμένα, ο οποίος πρέπει να τοποθετηθεί σε μια ευπρόσιτη θέση στο πλοίο (ο πίνακας των ρυθμίσεων ή του προγράμματος εργασιών στην επίσημη γλώσσα εργασίας ή τις γλώσσες του πλοίου και στα αγγλικά).
- Έγγραφα (το ΣΑΝ ή η σχετική συλλογική σύμβαση εργασίας και άλλα έγγραφα, όπως τα ημερολόγια γέφυρας και μηχανοστασίου, τα οποία μπορούν επίσης να ελεγχθούν) για να επιβεβαιώσουν τη συμμόρφωση με τις βασικές προϋποθέσεις σχετικά με τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης ή τις μέγιστες ώρες από εργασίας.
- Ένας πίνακας των ρυθμίσεων ή του προγράμματος εργασιών στην επίσημη γλώσσα εργασίας ή τις γλώσσες του πλοίου και στα αγγλικά.

¹⁰ Οι ώρες ανάπαυσης σημαίνουν το χρόνο έξω από τις ώρες της εργασίας αυτός ο όρος δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλλείματα (τυποποιημένο A2.3, παράγραφος 1 (β)).

¹¹ Οι ώρες της εργασίας σημαίνουν το χρόνο κατά τη διάρκεια του οποίου οι ναυτικοί πρέπει για να κάνουν την εργασία εξ αιτίας του σκάφους (τυποποιημένο A2.3, παράγραφος 1(α)).

¹² Όσον αφορά τα εθνικά πρότυπα για την εφαρμογή του προτύπου A2.3:

Πρότυπο A2.3, παρ. 3, αναφέρει "3. Κάθε Μέλος αναγνωρίζει ότι τα πρότυπα των κανονικών ωρών απασχόλησης για τους ναυτικούς, όπως και για άλλους εργαζομένους, θα βασιστούν σε μια οκτώ ωρών ημέρα με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και ανάπαυση στις επίσημες αργίες. Εντούτοις, αυτό δεν θα αποτρέψει το Μέλος από την έγκριση των διαδικασιών για να καταχωρήσει μια συλλογική σύμβαση εργασίας που καθορίζει τις κανονικές ώρες απασχόλησης των ναυτικών σε μια ευνοϊκότερη βάση από αυτό το πρότυπο."

Πρότυπο A2.3, παρ.7, αναφέρει "Συγκεντρώσεις, ασκήσεις πυρόσβεσης και ναυαγοσωστικών λέμβων, και ασκήσεις που ορίζονται από εθνικούς νόμους και διεθνή όργανα, θα πραγματοποιηθούν με τέτοιο τρόπο ο οποίος ελαχιστοποιεί τη διαταραχή των περιόδων ανάπαυσης και δεν προκαλεί την κούραση."

Πρότυπο A2.3, παρ. 8, αναφέρει "8. Όταν ένας ναυτικός είναι σε κλήση, θα έχει μια επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσης διαταραχθεί από την κλήση για να εργαστεί."

Πρότυπο A2.3, παρ. 13, αναφέρει "13. Τίποτα στις παραγράφους 5 και 6 αυτού του προτύπου δεν θα αποτρέψει ένα Μέλος από την κατοχή εθνικών νομοθεσιών ή κανονισμών ή μιας διαδικασίας για την αρμόδια αρχή έτσι ώστε να εγκρίνει ή να καταχωρήσει τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας που επιτρέπουν τις εξαιρέσεις στα όρια που καθορίζονται. Τέτοιες εξαιρέσεις πρέπει, όσο το δυνατόν περισσότερο, να ακολουθήσουν αυτό το πρότυπο αλλά μπορούν να λάβουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερης διάρκειας άδειες ή τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για τους ναυτικούς."

- Ενημερωμένα αρχεία της εργασίας ή της ανάπαυσης, όπως απαιτείται κάτω από τα εθνικά πρότυπα, για κάθε ναυτικό στο πλοίο.
- Περιπτώσεις της κούρασης ναυτικών, ενδεχομένως προερχόμενες από τις ώρες εργασίας που είναι στα ανώτερα όρια και από άλλους συμβάλλοντες παράγοντες, όπως οι αναστατωμένες περιοδοί ανάπαυσης, ή περιπτώσεις των ναυτικών που παρουσιάζουν διάφορα συμπτώματα όπως η έλλειψη συγκέντρωσης, άσχετων και ασυμβίβαστων απαντήσεων στις ερωτήσεις και τους αργούς χρόνους αντίδρασης.

Παραδείγματα των ανεπαρκειών

- Το πρόγραμμα εργασιών ενός ναυτικού δεν προσαρμόζεται στα εφαρμόσιμα πρότυπα.
- Ο πίνακας των ρυθμίσεων εργασίας δεν ανακοινώνεται ή δεν περιέχει τις απαραίτητες πληροφορίες.
- Ο πίνακας των εργασιών δεν είναι στα αγγλικά και την επίσημη γλώσσα εργασίας του πλοίου.
- Τα αρχεία των ωρών της εργασίας ή της ανάπαυσης δεν είναι διαθέσιμα ή δεν διατηρούνται.
- Στοιχεία της υπέρβασης του ορίου της εργασίας και κανενός αρχείου της αναστολής του προγράμματος, σύμφωνα με το Πρότυπο A2.3, παρ. 14, έχει σημειωθεί σε ένα ημερολόγιο ή άλλο έγγραφο.

Επίπεδα επάνδρωσης

Για την εξασφάλιση της εργασίας των ναυτικών σε πλοία με ικανοποιητικό προσωπικό για την αποδοτική και ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

Βασικές προϋποθέσεις

- Τα πλοία πρέπει να έχουν έναν ικανοποιητικό αριθμό ναυτικών που απασχολούνται εν πλω για να εξασφαλιστεί ότι τα πλοία χρησιμοποιούνται ακίνδυνα, αποτελεσματικά και λαμβάνοντας υπόψη την ασφάλεια υπό όλους τους όρους, λαμβάνοντας υπόψη την κούραση, την ιδιαίτερη φύση και τους όρους του ταξιδιού(Κανονισμός 2.7).
- Τα πλοία ως ελάχιστο πρέπει να συμμορφωθούν με τα επίπεδα επάνδρωσης όπως δηλώνονται στο SMD ή το αντίστοιχο που εκδίδεται από την αρμόδια αρχή (Πρότυπο A2.7, παρ. 1).

Πηγές πληροφοριών

- SMD ή εφαρμόσιμο αντίστοιχο.
- Κατάλογος πληρώματος για εξακρίβωση του αριθμού, της κατηγορίας (όπως οι μάγειρες και τα άτομα για την προετοιμασία τροφίμων και εκείνοι που είναι αρμόδιοι για την ιατρική φροντίδα) και τα προσόντα των ναυτικών που εργάζονται εν πλω.
- Επί του σκάφους πίνακας των εργασιών για επιβεβαίωση ότι ασφαλείς απαιτήσεις επάνδρωσης εφαρμόζονται.

- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με τους ναυτικούς για να επιβεβαιώσει ότι οι απαιτήσεις καλύπτονται.

Παραδείγματα των ανεπαρκειών

- Οι αριθμοί ή/και οι κατηγορίες ναυτικών που εργάζονται εν πλω δεν συμμορφώνονται με το ελάχιστο που διευκρινίζεται στο SMD.
- Κανένα SMD ή αντίστοιχο εν πλω.

Ενδιαίτηση και εγκαταστάσεις αναψυχής

Σκοπός του κανονισμού είναι η εξασφάλιση της αξιοπρεπούς στέγασης και ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων εν πλω.

Βασικές προϋποθέσεις

- Τα πλοία πρέπει να είναι σύμφωνα με τα κατώτατα επίπεδα που καθιερώνονται από την ΣΝΕ, 2006, παρέχοντας και διατηρώντας την κόσμια στέγαση και τις ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται ή που ζουν στα πλοία, ή και τα δύο, με γνώμονα την προώθηση της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών (Κανονισμός 3.1, παρ. 1).¹³
- Η στέγαση ναυτικών πρέπει να είναι ασφαλής και κόσμια και πρέπει να εφαρμόζει τις εθνικές απαιτήσεις υπό την ΣΝΕ, 2006 (Πρότυπο Α3.1, παρ. 1).
- Οι συχνές επιθεωρήσεις των περιοχών στέγασης ναυτικών πραγματοποιούνται από τον πλοίαρχο ή έναν υποδειχθέντα (Πρότυπο Α3.1, παρ. 18) και καταγράφονται και τα αρχεία είναι διαθέσιμα για επιθεώρηση.

Πηγές πληροφοριών

- Το σχέδιο κατασκευής του πλοίου που παρουσιάζει διαστάσεις και που προσδιορίζει τη χρήση κάθε δωματίου ή κάθε άλλης περιοχής.
- Ο κατάλογος πληρώματος για μια σύγκριση με τον αριθμό δωματίων και κλινών.
- Οπτική παρατήρηση των ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων των ναυτικών και με ιδιαίτερη προσοχή στις ακόλουθες απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006:
 - γενικές απαιτήσεις (Πρότυπο Α3.1, παρ. 6)
 - το μέγεθος των δωματίων και άλλων χώρων ενδιαίτησης (Πρότυπο Α3.1, παρ. 9 και 10)
 - θέρμανση και εξαερισμός (Πρότυπο Α3.1, παρ 7)
 - θόρυβος και δόνηση και άλλοι περιβαλλοντικοί παράγοντες (Πρότυπο Α3.1, παρ. 6(η))

¹³ Σημείωση: Για τα πλοία που υπήρχαν πριν από την έναρξη ισχύος της ΣΝΕ, 2006, για το κράτος σημαίας: Αυτά τα πλοία μπορούν ακόμα να επιθεωρηθούν σχετικά με τις ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις των ναυτικών τη στέγαση και για να ελέγξουν ότι το σκάφος:

- ανταποκρίνεται στα πρότυπα που καθορίζονται μέσα στη Συνθήκη ILO No 92, 133 or 147 (εφόσον ενδείκνυται στο κράτος σημαίας) (Κανονισμός 3.1, παρ. 2)
- παρέχει και διατηρεί την κόσμια στέγαση και τις ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται ή που ζουν εν πλω, σύμφωνα με την προώθηση της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών (Κανονισμός 3.1, παρ. 1).

- υγειονομικές και σχετικές εγκαταστάσεις(Πρότυπο A3.1, παρ. 11 και 13)
- φωτισμός (Πρότυπο A3.1, παρ. 8)
- στέγαση ιατρειών (Πρότυπο A3.1, παρ. 12)
- ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις (Πρότυπο A3.1, παρ. 14 και 17)
- απαιτήσεις επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης ατυχήματος στα πλοία, λαμβάνοντας υπόψη τις συγκεκριμένες ανάγκες των ναυτικών που ζουν και εργάζονται στα πλοία (Πρότυπο A3.1, παρ. 2(α) και 6(η)).
- Τα επί του πλοίου αρχεία για να επιβεβαιώσει ότι οι συχνές επιθεωρήσεις πραγματοποιούνται από ή κάτω από την αρχή του πλοιάρχου του πλοίου καθώς επίσης και για τα πλοία που φέρουν ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, τη ΔΣΝΕ μέρος ΙΙ για να ελέγξει ότι άλλες επιθεωρήσεις ή ενέργειες που προβλέπονται στα εγκεκριμένα μέτρα των πλοιοκτητών έχουν ληφθεί.
- Στοιχεία ότι μέτρα λαμβάνονται στο πλοίο για να ελέγξουν τα επίπεδα θορύβου και δόνησης στις περιοχές που εργάζονται και ζουν οι ναυτικοί.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Η θέση των δωματίων ύπνου στο σκάφος δεν προσαρμόζεται στην εθνική εφαρμογή προτύπων της ΣΝΕ, 2006.
- Ο αριθμός ή/και το μέγεθος (συμπεριλαμβανομένου του ύψους) των δωματίων ύπνου δεν προσαρμόζονται στην εθνική εφαρμογή προτύπων της ΣΝΕ, 2006.
- Υπάρχουν περισσότεροι από ένας ναυτικοί ανά κλίνη.
- Οι ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις δεν προσαρμόζονται στην εθνική εφαρμογή προτύπων ΣΝΕ, 2006.
- Η θέρμανση, ο φωτισμός ή ο εξαερισμός είναι ανεπαρκείς ή δεν λειτουργούν σωστά.
- Οι συναρμολογήσεις και τα κουφώματα μέσα στις περιοχές ενδιαίτησης ναυτικών, συμπεριλαμβανομένου του ιατρείου, της τραπεζαρίας και τα ψυχαγωγικά δωμάτια, δεν προσαρμόζονται στην εθνική εφαρμογή προτύπων της ΣΝΕ, 2006.
- Χωριστά δωμάτια ύπνου δεν παρέχονται για άνδρες και γυναίκες.
- Χωριστές εγκαταστάσεις υγιεινής δεν παρέχονται για άνδρες και γυναίκες.
- Οι υγειονομικές εγκαταστάσεις είναι ανεπαρκείς ή δεν λειτουργούν σωστά.
- Το ιατρείο χρησιμοποιείται για να φιλοξενήσει πρόσωπα που δεν είναι άρρωστα.
- Οι χώροι ενδιαίτησης των ναυτικών ή οι ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις δεν διατηρούνται σε καθαρές συνθήκες.
- Τακτικές επιθεωρήσεις των χώρων ενδιαίτησης των ναυτικών δεν πραγματοποιούνται από τον πλοίαρχο.
- Οι εγκαταστάσεις πλυντηρίων είναι ανεπαρκείς ή δεν λειτουργούν σωστά.

- Έκθεση στα επικίνδυνα επίπεδα θορύβου και δόνησης και άλλων περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών ουσιών στους χώρους ενδίατησης ή τις ψυχαγωγικές ή εγκαταστάσεις τομέα εστίασεως.

Τρόφιμα και τομέας εστίασεως

Σκοπός του κανονισμού είναι η εξασφάλιση της πρόσβασης των ναυτικών σε καλής ποιότητας τρόφιμα και πόσιμο νερό σε κατάλληλες συνθήκες υγιεινής.

Βασικές προϋποθέσεις

- Τα τρόφιμα και το πόσιμο νερό πρέπει να είναι της κατάλληλης ποιότητας, θρεπτικής αξίας και ποσότητας, λαμβάνοντας υπόψη τις απαιτήσεις του πλοίου και των διαφορετικών πολιτιστικών και θρησκευτικών υποβάθρων των ναυτικών στο πλοίο(Κανονισμός 3.2, παρ. 1).
- Τα τρόφιμα πρόκειται να παρασχεθούν δωρεάν στους ναυτικούς κατά τη διάρκεια της περιόδου εργασίας τους (Κανονισμός 3.2, παρ. 2).
- Οι ναυτικοί που απασχολούνται ως μάγειρες του πλοίου¹⁴ με την ευθύνη για την προετοιμασία φαγητού πρέπει να εκπαιδευθούν και να είναι κατάλληλοι για τις θέσεις τους (Πρότυπο A3.2, παρ. 3).
- Οι ναυτικοί που εργάζονται ως μάγειρες δεν πρέπει να είναι κάτω από την ηλικία 18 (Πρότυπο A3.2, παρ. 8).
- Οι συχνές και καταγεγραμμένες επιθεωρήσεις των εγκαταστάσεων τροφίμων, ύδατος και τομέα εστίασεως πρέπει να πραγματοποιηθούν από τον πλοίαρχο ή έναν υποδεδειγμένο (Πρότυπο A3.2, παρ. 7).

Πηγές πληροφοριών

- Έγγραφα (δες Κανονισμός 1.1 στην ελάχιστη ηλικία) για να επιβεβαιώσουν ότι οι μάγειρες του πλοίου είναι άνω των 18 ετών και ότι οι μάγειρες του πλοίου εκπαιδεύονται, είναι κατάλληλοι και ικανοί για τις θέσεις τους σύμφωνα με τις εθνικές απαιτήσεις. Σε περιπτώσεις όπου ένας πλήρως καταρτισμένος μάγειρας δεν απαιτείται, στοιχεία ότι ναυτικοί που επεξεργάζονται τα τρόφιμα έχουν εκπαιδευτεί στα τρόφιμα και την προσωπική υγιεινή και το χειρισμό και την αποθήκευση των τροφίμων στα πλοία.
- Επί του πλοίου αρχεία για να επιβεβαιώσει ότι οι συχνές και καταγεγραμμένες επιθεωρήσεις γίνονται για:
 - προμήθειες των τροφίμων και του πόσιμου νερού
 - χώροι που χρησιμοποιούνται για την αποθήκευση των τροφίμων
 - αποθήκες και άλλος εξοπλισμός που χρησιμοποιούνται κατά την προετοιμασία και το σερβίρισμα των γευμάτων.
- Οπτική παρατήρηση των εγκαταστάσεων του τομέα εστίασεως, συμπεριλαμβανομένων των αποθηκών, για έλεγχο καταλληλότητας.
- Στοιχεία σχετικά με το πώς η ποιότητα πόσιμου νερού ελέγχεται και τα αποτελέσματα τέτοιου ελέγχου.

¹⁴ Ο "μάγειρας" σημαίνει έναν ναυτικό με την ευθύνη για την προετοιμασία τροφίμων (κανονισμός 3.2, παρ. 3, προτυπο A3.2, παρ. 3 και 4).

- Κταάλογος φαγητών μαζί με την οπτική παρατήρηση των προμηθειών τροφίμων και των περιοχών αποθήκευσης για να εξασφαλίσει ότι τα παρεχόμενα τρόφιμα είναι κατάλληλης ποιότητας (παραδείγματος χάριν, μη ληγμένα) και ποσότητας και θρεπτικής αξίας και είναι ποικίλα στη φύση.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με έναν αντιπροσωπευτικό αριθμό ναυτικών για να εξασφαλίσει ότι οι ναυτικοί δεν χρεώνονται για τα τρόφιμα και τους παρέχεται πόσιμο νερό και ότι τα τρόφιμα και το πόσιμο νερό είναι κατάλληλων ποιότητας και ποσότητας.

Παραδείγματα των ανεπαρκειών

- Τα τρόφιμα και το πόσιμο νερό δεν είναι της κατάλληλης ποιότητας, θρεπτικής αξίας και ποσότητας, για τους ναυτικούς στο σκάφος.
- Ο ναυτικός χρεώνεται για τα τρόφιμα ή/και δεν του παρέχεται το πόσιμο νερό.
- Ο ναυτικός που έχει ευθύνη για τα τρόφιμα είναι ανεκπαιδευτος ή έχει λάθος οδηγίες όπως απαιτείται.
- Ο μάγειρας του πλοίου δεν είναι εκπαιδευμένος και κατάλληλος.
- Ο μάγειρας του πλοίου είναι κάτω από την ηλικία 18.
- Οι συχνές και καταγεγραμμένες επιθεωρήσεις των τροφίμων ή του ύδατος, ή των περιοχών προετοιμασιών, αποθήκευσης ή χειρισμού, δεν πραγματοποιούνται.
- Οι εγκαταστάσεις τομέα εστίασεως δεν είναι υγιεινές ή είναι ειδάλλως ακατάλληλες για το σκοπό τους.

Ιατρική περίθαλψη στο πλοίο και στην ξηρά

Σκοπός του κανονισμού είναι η προστασία της υγείας των ναυτικών και η εξασφάλιση της γρήγορης πρόσβασης σε ιατρική φροντίδα εν πλω και στην ξηρά.

Βασικές προϋποθέσεις

- Οι ναυτικοί πρέπει να καλυφθούν από τα επαρκή μέτρα για την προστασία της υγείας τους και να έχουν πρόσβαση στη γρήγορη και επαρκή ιατρική φροντίδα, συμπεριλαμβανομένης της ουσιαστικής οδοντικής προσοχής, ενώ εργάζονται εν πλω (Κανονισμός 4.1, παρ. 1, Πρότυπο A4.1, παρ. 1).
- Η προστασία υγείας και η ιατρική φροντίδα πρόκειται να παρασχεθούν με κανένα κόστος στο ναυτικό, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική (Κανονισμός 4.1, παρ. 2).
- Οι πλοιοκτήτες πρόκειται να επιτρέψουν στους ναυτικούς το δικαίωμα να επισκεφτούν έναν καταρτισμένο ιατρό ή έναν οδοντίατρο χωρίς καθυστέρηση στους λιμένες της κλήσης (Πρότυπο A4.1, παρ. 1(γ)).¹⁵

Πηγές πληροφοριών

¹⁵ Σημείωση: Οι λιμενικές αρχές πρέπει για να εξασφαλίσουν ότι στους ναυτικούς στα πλοία στο έδαφος τους που χρειάζονται άμεση ιατρική φροντίδα δίνεται η πρόσβαση στις ιατρικές εγκαταστάσεις των λιμενικών αρχών στην ακτή (Κανονισμός 4.1, παρ. 3).

- Έγγραφα (όπως το ΣΑΝ) για να επιβεβαιώσουν ότι, στην έκταση σύμφωνη με το νόμο και την πρακτική του κράτους σημαίας, η ιατρική φροντίδα και οι υπηρεσίες προστασίας υγείας ενώ οι ναυτικοί είναι στο πλοίο ή σε έναν ξένο λιμένα παρέχονται δωρεάν στους ναυτικούς (Πρότυπο A4.1, παρ. 1(δ)).
- Έγγραφα (όπως το ΣΑΝ) για να επιβεβαιώσουν ότι στους ναυτικούς δίνεται το δικαίωμα να επισκεφτούν έναν καταρτισμένο ιατρό ή έναν οδοντίατρο χωρίς καθυστέρηση στους λιμένες της κλήσης (Πρότυπο A4.1, παρ. 1(γ)).
- Η ΔΣΝΕ μέρος ΙΙ, για να ελέγξουν ποια μέτρα ο πλοιοκτήτης έχει λάβει για την πρόσβαση στις ιατρικές εγκαταστάσεις στην ξηρά.
- Αρχεία και εξοπλισμός για να επιβεβαιώσει ότι παρατηρούνται γενικές διατάξεις στην προστασία υγιεινής της εργασίας και την ιατρική φροντίδα (Πρότυπο A4.1, παρ. 1(α)).
- Οπτική παρατήρηση για να επιβεβαιώσει ότι το πλοίο είναι εξοπλισμένο με τις ικανοποιητικές ιατρικές προμήθειες συμπεριλαμβανομένου ενός ιατρικού εξοπλισμού, που περιλαμβάνουν είτε την πιο πρόσφατη έκδοση του *διεθνούς ιατρικού οδηγού για τα πλοία* είτε ενός ιατρικού οδηγού ως απαιτείται από τις εθνικές νομοθεσίες και κανονισμούς.
- Έγγραφα (όπως το SMD και η λίστα πληρώματος) για επιβεβαίωση:
 - ένας καταρτισμένος ιατρός εργάζεται εν πλω (στην περίπτωση των πλοίων που φέρουν 100 ή περισσότερους ανθρώπους και που συμμετέχουν συνήθως στα ταξίδια περισσότερο από της διάρκειας τριών ημερών) ή
 - όπου τα πλοία δεν απαιτούνται να φέρουν έναν ιατρό, έχουν τουλάχιστον έναν ναυτικό εν πλω (που εκπαιδεύεται και είναι κατάλληλο στις απαιτήσεις της STCW) για να είναι υπεύθυνα για την ιατρική φροντίδα ή είναι ικανά να παρέχουν τις ιατρικές πρώτες βοήθειες ως τμήμα των κανονικών καθηκόντων τους.
- Στοιχεία ότι μορφές ιατρικών εκθέσεων φέρονται στο σκάφος.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με έναν αντιπροσωπευτικό αριθμό ναυτικών για να επιβεβαιώσει ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση στην ιατρική φροντίδα εν πλω χωρίς δαπάνη και τους δίνεται η άδεια για να λάβουν τις ιατρικές και οδοντικές υπηρεσίες φροντίδας σε έναν λιμένα.
- Στοιχεία ότι οι διαδικασίες είναι σε ισχύ για τις ραδιο ή δορυφορικές επικοινωνίες για την ιατρική βοήθεια.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Ένας ναυτικός που εργάζεται στο σκάφος του απαγορεύεται, χωρίς αιτιολόγηση, η άδεια στον λιμένα από τον πλοίαρχο ή/και τον πλοιοκτήτη για να πάει στην ξηρά για την ιατρική του φροντίδα.
- Σε έναν ναυτικό δεν παρέχεται η κατάλληλη προστασία υγείας και η ιατρική φροντίδα στο πλοίο.
- Το ιατρικό προσωπικό, με τα κατάλληλα προσόντα, όπως απαιτείται από τις εθνικές νομοθεσίες ή τους κανονισμούς, δεν είναι εν πλω.
- Ο ιατρικός εξοπλισμός δεν ανταποκρίνεται στα εθνικά πρότυπα ή/και κανένας ιατρικός οδηγός δεν είναι εν πλω.
- Καμία μορφή ιατρικών εκθέσεων δεν είναι εν πλω.

- Υπάρχουν στοιχεία ότι ένας ναυτικός χρεώνεται για την ιατρική ή οδοντική φροντίδα αντίθετα προς την εθνική νομοθεσία ή πρακτική.

Υγιεινή και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων

Σκοπός του κανονισμού είναι η εξασφάλιση ενός υγιούς περιβάλλοντος εργασίας για τους ναυτικούς, προωθώντας την επαγγελματική ασφάλεια.

Βασικές προϋποθέσεις

- Το περιβάλλον εργασίας, διαβίωσης και εκπαίδευσης στα πλοία πρέπει να είναι ασφαλές και υγιεινό και προσαρμόσιμο στις εθνικές νομοθεσίες και τους κανονισμούς και σε άλλα μέτρα για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη ατυχήματος στο πλοίο. Οι λογικές προφυλάξεις πρόκειται να ληφθούν στα πλοία για να αποτρέψουν τα εργατικά ατυχήματα, τους τραυματισμούς και τις ασθένειες συμπεριλαμβανομένου του κινδύνου έκθεσης στα επιβλαβή επίπεδα περιβαλλοντικών παραγόντων και χημικών ουσιών καθώς επίσης και του κινδύνου του τραυματισμού ή ασθένειας που μπορούν να προκύψουν από τη χρήση του εξοπλισμού και των μηχανημάτων στο πλοίο (Πρότυπο A4.3, παρ. 1(β)).
- Τα πλοία πρέπει να έχουν μια πολιτική επαγγελματικής ασφάλειας και υγιεινής και πρόγραμμα για να αποτρέψουν τους τραυματισμούς, τις ασθένειες και τα εργατικά ατυχήματα, με ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών κάτω από την ηλικία 18 (Πρότυπο A4.3, παρ. 1(γ) and 2(β)).
- Μια επιτροπή ασφάλειας του πλοίου, που περιλαμβάνει τη συμμετοχή από του αντιπροσώπου ασφάλειας των ναυτικών, απαιτείται (για τα πλοία με πέντε ή περισσότερους ναυτικούς) (Πρότυπο A4.3, παρ. 2(δ)).
- Η αξιολόγηση κινδύνου απαιτείται για την επί του πλοίου διαχείριση επαγγελματικής ασφάλειας και υγιεινής(λαμβάνοντας υπόψη τα σχετικά στατιστικά στοιχεία) (Πρότυπο A4.3, παρ. 8).

Πηγές πληροφοριών

- Σχετικά έγγραφα, όπως οι επί του πλοίου εκθέσεις εργατικών ατυχημάτων, και εκθέσεις αξιολογήσεων κινδύνου που αναλαμβάνονται για τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφάλειας και της υγείας σχετικά με το πλοίο.
- Έγγραφα που αποδεικνύουν την ιδιότητα και τις συνεδριάσεις της επιτροπής ασφάλειας (π.χ. πρακτικά των συνεδριάσεων, κ.λ.π.) εάν το πλοίο έχει περισσότερους από πέντε ναυτικούς.
- Τα έγγραφα που αφορούν την επί του πλοίου τρέχουσα πολιτική επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και το πρόγραμμα, για να επιβεβαιώσουν εάν:
 - είναι διαθέσιμο στους ναυτικούς,
 - είναι σύμφωνο με τις εθνικές παροχές,
 - περιλαμβάνει την αξιολόγηση κινδύνου,και την εκπαίδευση για τους ναυτικούς,
 - δίνει ιδιαίτερη προσοχή στην υγιεινή και ασφάλεια των νέων ναυτικών,

- τα επαρκή προληπτικά μέτρα λαμβάνονται,
- ο κατάλληλος ατομικός προστατευτικός εξοπλισμός χρησιμοποιείται και διατηρείται σωστά.
- Σχετικές ειδοποιήσεις επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και πρόληψης ατυχήματος και επίσημες οδηγίες όσον αφορά τους ιδιαίτερους κινδύνους στο πλοίο, οι οποίες πρέπει να τοποθετηθούν σε μια ευπρόσιτη θέση του πλοίου(Πρότυπο A4.3, παρ. 7).
- Στοιχεία ότι ο κατάλληλος προστατευτικός εξοπλισμός είναι διαθέσιμος για τους ναυτικούς προς χρήση.
- Στοιχεία ότι μια διαδικασία υποβολής εκθέσεων για τα εργατικά ατυχήματα είναι σε ισχύ.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με έναν αντιπροσωπευτικό αριθμό ναυτικών για να επιβεβαιώσει την επί του πλοίου επαγγελματική ασφάλεια και τα προγράμματα και τις πρακτικές υγιεινής.
- Στοιχεία ότι, όσον αφορά την προστασία υγείας και ασφάλειας και την πρόληψη ατυχήματος, η ιδιαίτερη προσοχή δίνεται σε οποιεσδήποτε εθνικές απαιτήσεις, εφόσον ενδείκνυται, καλύπτοντας:
 - τα δομικά χαρακτηριστικά γνωρίσματα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων των μέσων της πρόσβασης και των κινδύνων σχετικά με τον αμιάντο,
 - μηχανήματα,
 - τα αποτελέσματα της εξαιρετικά χαμηλής ή υψηλής θερμοκρασίας οποιωνδήποτε επιφανειών με τις οποίες οι ναυτικοί μπορούν να έρθουν σε επαφή,
 - τα αποτελέσματα του θορύβου στον εργασιακό χώρο και στους χώρους ενδιαίτησης,
 - τα αποτελέσματα της δόνησης στον εργασιακό χώρο και στους χώρους ενδιαίτησης,
 - τα αποτελέσματα των περιβαλλοντικών παραγόντων (εκτός από το θόρυβο και τη δόνηση) στον εργασιακό χώρο και στους χώρους ενδιαίτησης, συμπεριλαμβανομένου του τσιγάρου,
 - ειδικά μέτρα ασφάλειας στο κατάστρωμα και στα κατώτερα καταστρώματα,
 - εξοπλισμός φόρτωσης και εκφόρτωσης,
 - πρόληψη πυρκαγιάς και πυρόσβεση,
 - άγκυρες, αλυσίδες,
 - επικίνδυνα φορτία και έρμα,
 - προσωπικός προστατευτικός εξοπλισμός για τους ναυτικούς,
 - εργασία στα εσωκλειόμενους χώρους,
 - φυσικά και διανοητικά αποτελέσματα της κούρασης,
 - τα αποτελέσματα της εξάρτησης ναρκωτικών και οίνοπνεύματος,
 - HIV/AIDS προστασία και πρόληψη,
 - αντίδραση έκτακτης ανάγκης και ατυχήματος.

Παραδείγματα των ανεπαρειών

- Οι εν πλω υπάρχουσες συνθήκες μπορεί να εξασθενίσουν τις προσπάθειες να αποτραπούν ατυχήματα.

- Κανένα στοιχείο μιας επί του σκάφους πολιτικής ή/και των προγραμμάτων για την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, ζημιών και ασθενειών.
- Καμμία επιτροπή ασφάλειας σε πλοίο που υπάρχουν πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί που εργάζονται εν πλω.
- Ο ατομικός προστατευτικός εξοπλισμός είναι σε μη λειτουργική κατάσταση.
- Οι αξιολογήσεις του κινδύνου λείπουν.
- Οι ναυτικοί είναι απληροφόρητοι των μέτρων που εγκρίνονται από τη διαχείριση για να παρέχουν την επαγγελματική ασφάλεια και την υγεία, και για να αποτρέψουν τα ατυχήματα.
- Οι κίνδυνοι που τίθενται στους νέους ναυτικούς δεν έχουν εξεταστεί.
- Τα εργατικά ατυχήματα δεν ερευνώνται ή αναφέρονται σύμφωνα με τις διαδικασίες του πλοίου.

Επί του πλοίου διαδικασίες καταγγελίας

Βασικές προϋποθέσεις

- Τα πλοία πρέπει να έχουν τις επί του σκάφους διαδικασίες για το δίκαιο, αποτελεσματικό και δραστήριο χειρισμό των καταγγελιών ναυτικών ισχυριζόμενος τις παραβιάσεις των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών) (Κανονισμός 5.1.5, παρ. 1).
- Σε όλους τους ναυτικούς πρέπει να παρασχεθεί ένα αντίγραφο των επί του σκάφους διαδικασιών καταγγελίας που εφαρμόζονται στο πλοίο (Πρότυπο Α5.1.5, παρ. 4). Αυτό πρέπει να είναι στην επίσημη γλώσσα εργασίας του πλοίου.
- Η δίωξη των ναυτικών για την αρχειοθέτηση των καταγγελιών κάτω από τη ΣΝΕ, 2006, είναι απαγορευμένη (Κανονισμός 5.1.5, παρ. 2).

Πηγές πληροφοριών

- Το έγγραφο που περιγράφει τις επί του πλοίου διαδικασίες καταγγελίας για να επιβεβαιώσει ότι οι διαδικασίες λειτουργούν στο πλοίο, ιδιαίτερα όσον αφορά το δικαίωμα της αντιπροσώπευσης, τα απαραίτητα μέτρα προστασίας ενάντια στη δίωξη και τη δυνατότητα των ναυτικών να παραπονεθούν άμεσα στον πλοίαρχο ή σε μια εξωτερική αρχή.
- Συνεντεύξεις, επί προσωπικού, με έναν αντιπροσωπευτικό αριθμό ναυτικών για να επιβεβαιώσει ότι τους δίνεται ένα αντίγραφο των επί του πλοίου διαδικασιών καταγγελίας στην επίσημη γλώσσα εργασίας του πλοίου, ότι είναι σε θέση να παραπονεθούν άμεσα στον πλοίαρχο ή μια εξωτερική αρχή και ότι δεν υπάρχει καμία δίωξη.

Παραδείγματα των ανεπαρκειών

- Κανένα έγγραφο που καθορίζει τις επί του σκάφους διαδικασίες καταγγελίας.
- Οι επί του πλοίου διαδικασίες καταγγελίας δεν λειτουργούν.
- Δίωξη ενός ναυτικού για μια καταγγελία.

- Στο ναυτικό δεν παρέχεται ένα αντίγραφο των επί του πλοίου διαδικασιών καταγγελίας στην επίσημη γλώσσα εργασίας του πλοίου.

5. Μέτρα που λαμβάνονται από τους Επιθεωρητές Πλοίων κατά την εύρεση ανεπαρκειών ή μη-συμμορφώσεων

5.1. Ενέργειες που εξετάζονται όταν βρίσκονται οι ανεπάρκειες

Όπου, μετά από μια πιό λεπτομερή επιθεώρηση, ο Ε.Π. διαπιστώνει ότι η εργασία και οι συνθήκες διαβίωσης στο πλοίο δεν προσαρμόζονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης, ορισμένα μέτρα *πρέπει* ή *μπορούν* να ληφθούν, ανάλογα με την κατάσταση (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 4). Αυτή η παράγραφος περιγράφει τα τρία κύρια μέτρα που λαμβάνονται σχετικά με αυτό το τελικό στάδιο σε μια επιθεώρηση.

Βήμα 1: Ανακοίνωση οποιωνδήποτε ανεπαρκειών

Τα ακόλουθα μέτρα *πρέπει* να ληφθούν:

- οι ανεπάρκειες που βρίσκονται *πρέπει* να υποπέσουν στην αντίληψη του πλοιάρχου, με τις απαραίτητες προθεσμίες για τη διόρθωσή τους,
- εάν οι ανεπάρκειες θεωρούνται από τον Ε.Π. σημαντικές, ή εάν αφορούν μια καταγγελία που αναφέρεται στην ανωτέρω παράγραφο 3.3, *πρέπει*, σύμφωνα με τη ΣΝΕ, 2006 (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 4), να παρουσιαστούν στην προσοχή των αρμόδιων οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών στις λιμενικές αρχές στις οποίες η επιθεώρηση πραγματοποιήθηκε.

Εάν οι ανεπάρκειες καθορίζονται ή δεν καθορίζονται να είναι σημαντικές θα εξαρτηθεί από την σχετική επαγγελματική κρίση του Ε.Π.. Οι ανεπάρκειες στις οποίες, λαμβάνοντας υπόψη τη φύση ή την ποσότητά τους ή την επανάληψη, ο Ε.Π. δεν θα ανέμενε να βρεί σε ένα εύρυθμης λειτουργίας πλοίο θα είναι σημαντικές. Η διόρθωση μιας σχετικής ανεπάρκειας με τη χρήση του πλοιοκτήτη των υπηρεσιών ναυτολόγησης δεν *πρέπει*, σε γενικές γραμμές, να είναι εις βάρος των επηρεασθέντων ναυτικών.

Όπου οι ανεπάρκειες είναι σημαντικές ή αφορούν μια καταγγελία, ο Ε.Π. μπορεί επίσης:

- να ειδοποιήσει έναν αντιπρόσωπο του κράτους σημαίας,
- να παρέχει στην αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα της κλήσης τις σχετικές πληροφορίες (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 4).

Οι σημειώσεις που αναφέρονται στις παραγράφους ανωτέρω *πρέπει* να επιστήσουν την προσοχή σε οποιεσδήποτε μη-συμμορφώσεις που *πρέπει* να αποκατασταθούν προτού να μπορέσει το πλοίο να αποπλεύσει, δηλώνοντας (εκτός αν είναι προφανής) τον λόγο για τον οποίο οι σχετικές

μησυμμορφώσεις εμπίπτουν στο πρότυπο A5.2.1, παρ. 6 (α) ή/και (β). Η σημείωση των σημαντικών ανεπαρκειών πρέπει πάντα να γίνεται εγγράφως.

Η αρμόδια αρχή μπορεί να αποφασίσει να στείλει την έκθεση του Ε.Π. στο Γενικό Διευθυντή ILO που συνοδεύεται από οποιαδήποτε σχόλια που παραλαμβάνονται από τις αρχές κράτους σημαίας (πρότυπο A5.2.1, παρ.5).

Εάν οι πληροφορίες παρέχονται στην αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα της κλήσης, ο Ε.Π. σε εκείνο τον λιμένα μπορεί να αποφασίσει να επιθεωρήσει το σκάφος για να ελέγξει αν μέτρα λήφθηκαν ή λαμβάνονται για να αποκαταστήσουν την ανεπάρκεια εντός της προθεσμίας που δίνεται. Εάν δεν έχει γίνει η διόρθωση, οι σχετικές πληροφορίες μπορούν να θεωρηθούν ως παροχές σαφών λόγων που επιτρέπουν μια πιο λεπτομερή επιθεώρηση σύμφωνα με το πρότυπο A5.2.1, παρ. 1 (β) και μπορούν τελικά να οδηγήσουν στην θεώρηση μιας ανεπάρκειας ως μη συμμόρφωση, γεγονός που αποτελεί μια επαναλαμβανόμενη παραβίαση που αναφέρεται στο πρότυπο A5.2.1, παρ.6.

Βήμα 2: Καθορισμός εάν το πλοίο μπορεί να αποπλεύσει πριν τη διόρθωση

Δεδομένου ότι όλες πιθανές προσπάθειες πρέπει να καταβληθούν έτσι ώστε να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου, το πλοίο πρέπει να επιτραπεί να αποπλεύσει (υπό τον όρο ότι όλες οι ανεπάρκειες που προσδιορίζονται θα αποκατασταθούν εντός της προθεσμίας που δίνεται) εκτός αν:

- (α) οι συνθήκες εν πλω είναι σαφώς επικίνδυνες στην ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών, ή
- (β) η μη συμμόρφωση ή οι μη-συμμορφώσεις που βρίσκονται αποτελούν μια σοβαρή ή επαναλαμβανόμενη παραβίαση των απαιτήσεων της Συνθήκης(συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών, των οποίων η παραβίαση είναι σχετική για την εκτίμηση της σοβαρότητας της μη-συμμορφώσεως) (Πρότυπο A5.2.1, παρ. 6, δεξ. επίσης Οδηγία B5.2.1, παρ. 2).

Σε κάθε περίπτωση, ο Ε.Π. πρέπει να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι το πλοίο δεν αποπλέει έως ότου έχουν αποκατασταθεί όλες οι μη-συμμορφώσεις που αντιστοιχούν στα (α) ή (β) ανωτέρω, ή έως ότου έχει δεχτεί ο Ε.Π. μια πρόταση για ένα σχέδιο δράσης για να αποκατασταθούν εκείνες οι μη-συμμορφώσεις.

5.2. Παραδείγματα των περιστάσεων που μπορεί να απαιτήσουν την κράτηση πλοίου

Δεν θα είναι κάθε ανεπάρκεια αρκετά σοβαρή για να επιτρέψει την παρεμπόδιση της απόπλευσης ενός πλοίου. Εντούτοις επαναλαμβανόμενες παραβιάσεις μπορεί να είναι ένας λόγος για την κράτηση ενός πλοίου. **Τα ακόλουθα είναι παραδείγματα – και παραδείγματα μόνο – των ειδών περιστάσεων που θα μπορούσαν να επιτρέψουν μια απόφαση**

κράτησης πλοίου στο λιμένα (ελλείπει της συμφωνίας για μια πρόταση για ένα σχέδιο δράσης για να αποκατασταθεί η ανεπάρκεια) είτε επειδή επαναλαμβάνονται (από την άποψη των εμφανίσεων επανελλειμένως σε ένα ταξίδι) ή λόγω της σοβαρότητας της περίπτωσης:

- η παρουσία οποιουδήποτε ναυτικού εν πλω κάτω από την ηλικία 16 (Πρότυπο A1.1, παρ. 1);
- η απασχόληση οποιουδήποτε ναυτικού κάτω από την ηλικία 18 σε εργασία πιθανή να διακινδυνεύσει την υγεία ή την ασφάλειά του (Πρότυπο A1.1, παρ.4) ή σε νυκτερινή εργασία,
- ανεπαρκής επάνδρωση (Κανονισμός 2.7 και Πρότυπο A2.7),
- οποιοσδήποτε άλλες ανεπάρκειες που αποτελούν μια παραβίαση των θεμελιωδών δικαιωμάτων και αρχών της απασχόλησης των ναυτικών και των κοινωνικών δικαιωμάτων στα άρθρα III και IV,
- οποιαδήποτε μη συμμόρφωση ίσχυσε με έναν τρόπο που παραβιάζει εκείνα τα θεμελιώδη δικαιώματα (παραδείγματος χάριν, η απόδοση της κάτω του μετρίου στέγασης βασισμένη στη φυλή ή το φύλο ή τη συνδικαλιστική δραστηριότητα των ενδιαφερόμενων ναυτικών),
- επαναλαμβανόμενες περιπτώσεις ναυτικών χωρίς έγκυρα πιστοποιητικά που επιβεβαιώνουν την ιατρική ικανότητα για τα καθήκοντα που τους έχουν ανατεθεί (πρότυπο A1.2),
- ναυτικοί στο ίδιο πλοίο που επανειλημμένως δεν έχουν στην κατοχή τους έγκυρα συμφωνητικά απασχόλησης ή ναυτικοί με συμφωνητικά απασχόλησης που περιέχουν προτάσεις που αποτελούν μια παραβίαση των δικαιωμάτων των ναυτικών (Κανονισμός 2.1, παρ. 1),
- ναυτικοί που εργάζονται επανειλημμένα πέρα από τη μέγιστη διάρκεια εργασίας(Πρότυπο A2.3, παρ. 5(α)) ή έχουν λιγότερες από τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης (Πρότυπο A2.3, παρ. 5(β)),
- εξερισμός ή/και κλιματισμός και θέρμανση που δεν λειτουργούν επαρκώς (Πρότυπο A3.1, παρ. 7),
- χώροι ενδιαιτήσης, συμπεριλαμβανομένου του τομέα εστίασεως και των υγειονομικών εγκαταστάσεων, που είναι ανθυγιεινοί ή όπου ο εξοπλισμός λείπει ή δεν λειτουργεί (Πρότυπα A3.1, παρ. 11, και A3.2, παρ. 2, Κανονισμός 4.3, παρ. 1),
- ποιότητα και ποσότητα τροφίμων και πόσιμου νερού ακατάλληλων για το προοριζόμενο ταξίδι (Πρότυπο A3.2, παρ. 2),
- ελλιπής ιατρικός εξοπλισμός (Πρότυπο A4.1, παρ. 4(α)),
- κανένας ιατρός για τα επιβατηγά πλοία που συμμετέχουν σε διεθνή ταξίδια περισσότερων από τριών ημερών, που φέρουν 100 άτομα ή περισσότερο, ή κανέναν ναυτικό υπεύθυνο για την ιατρική φροντίδα εν πλω (Πρότυπο A4.1, παρ. 4(β) and (γ)),
- επαναλαμβανόμενες περιπτώσεις μη πληρωμής των αμοιβών ή της παραποίησης των αμοιβών (Πρότυπο A2.2, παρ. 1 και 2).

Στην εξέταση των ανωτέρω παραδειγμάτων, ιδιαίτερη αναφορά πρέπει να γίνει στις οδηγίες που παρέχονται στους Ε.Π. από την αρμόδια αρχή τους σύμφωνα με το Πρότυπο A5.2.1, παρ. 7, το οποίο απαιτεί οι Ε.Π. να έχουν "κατάλληλες οδηγίες, του είδους που υποδεικνύονται στο μέρος β του κώδικα, ως προς τα είδη των περιστάσεων που δικαιολογούν την παρακράτηση

ενός πλοίου στο πλαίσιο της παραγράφου 6 αυτού του Πρότυπου". Η οδηγία B5.2.1, παρ.1, συστήνει ότι πρέπει να υπάρξει μια πολιτική επιθεώρησης για τους Ε.Π. με στόχο την εξασφάλιση της συνέπειας και ειδάλλως την καθοδήγηση των επιθεωρήσεων και των δραστηριοτήτων επιβολής σχετικά με τις απαιτήσεις αυτής της Συνθήκης (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών).

Η οδηγία B5.2.1, παρ.2, δείχνει τις περιστάσεις που επιτρέπουν την παρακράτηση ενός πλοίου εξετάζοντας αυτό όσον αφορά τις παραβιάσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 6(β) του πρότυπου A5.2.1, η σοβαρότητα θα μπορούσε να οφείλεται στη φύση της σχετικής ανεπάρκειας. Αυτό θα ήταν ιδιαίτερα σχετικό στην περίπτωση της παραβίασης των θεμελιωδών δικαιωμάτων και αρχών της απασχόλησης των ναυτικών και των κοινωνικών δικαιωμάτων σύμφωνα με τα άρθρα III και IV. Παραδείγματος χάριν, η απασχόληση ενός προσώπου που είναι ανήλικο πρέπει να θεωρηθεί ως σοβαρή παραβίαση ακόμα κι αν υπάρχει μόνο ένα τέτοιο άτομο εν πλω. Σε άλλες περιπτώσεις, ο αριθμός διαφορετικών ατελειών που βρίσκονται κατά τη διάρκεια μιας ιδιαίτερης επιθεώρησης πρέπει να ληφθεί υπόψη: παραδείγματος χάριν, διάφορες περιπτώσεις ατελειών σχετικά με τη στέγαση ή τα τρόφιμα και τον τομέα εστίασεως που δεν απειλούν την ασφάλεια ή την υγεία πρέπει να απαιτηθούν προτού να θεωρηθούν ως συγκρότηση μιας σοβαρής παραβίασης.

5.3. Παράγοντες εξέτασης ενός Ε.Π. στην αποδοχή μιας πρότασης διόρθωσης

Οι Ε.Π. πρέπει να ασκήσουν την επαγγελματική κρίση τους για να καθορίσουν εάν θέσουν υπό κράτηση ένα πλοίο μέχρι οι μη-συμμορφώσεις διορθωθούν ή να επιτρέψει να αποπλεύσει με μερικές μη-συμμορφώσεις, βάσει μιας αποδεκτής πρότασης για διόρθωση. Προτού αποδεχτεί την πρόταση του πλοιοκτήτη ή του πλοίαρχου για μια ανεπάρκεια, ο Ε.Π. πρέπει να είναι βέβαιος ότι θα εφαρμοστεί (Πρότυπο A5.2.1, παρ. 6). Οι Ε.Π. δεν πρέπει επομένως να δεχτούν μια πρόταση εάν να έχουν λόγους να θεωρήσουν ότι δεν μπορεί να εφαρμοστεί άμεσα, εκτός αν έχουν διαβεβαιώσεις, μέσω του κράτους σημαίας ή άλλων λιμενικών αρχών, ότι θα αποτραπεί ο απόπλους του πλοίου εάν η διόρθωση δεν εφαρμοστεί γρήγορα.

Στην απόφαση εάν πρέπει να γίνει αποδεκτή μια πρόταση για διόρθωση, οι ακόλουθες εκτιμήσεις μπορούν επίσης να είναι σχετικές:

- εάν οι μη-συμμορφώσεις μπορούν ή όχι να διορθωθούν γρήγορα στο λιμένα της επιθεώρησης
- το μήκος και η φύση του προοριζόμενου ταξιδιού
- η φύση του κινδύνου στην ασφάλεια, την υγεία ή την προστασία των ναυτικών
- η σοβαρότητα της παραβίασης των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών)
- οποιαδήποτε προηγούμενη ιστορία μη-συμμορφώσεων ή παρόμοιων περιστατικών στο πλοίο
- το μέγεθος και ο τύπος πλοίου και ο παρεχόμενος εξοπλισμός

- εάν οι κατάλληλες περίοδοι εργασίας ή ανάπαυσης για τους ναυτικούς παρατηρούνται ή όχι
- απαιτήσεις ασφαλούς επάνδρωσης
- η φύση του φορτίου
- οποιεσδήποτε μη-συμμορφώσεις που έχουν βρεθεί στους προηγούμενους λιμένες
- ο αριθμός ανεπαρκειών που βρίσκονται κατά τη διάρκεια της επιθεώρησης.

5.4. Διαβουλεύσεις πριν από μια απόφαση σχετικά με μια πρόταση διόρθωσης

Η κράτηση ενός πλοίου είναι ένα σοβαρό θέμα που περιλαμβάνει πολλά ζητήματα. Θα είναι σημαντικό για τον Ε.Π. να συνεργαστεί με άλλα ενδιαφερόμενα συμβαλλόμενα μέρη. Παραδείγματος χάριν, ο Ε.Π. μπορεί να ζητήσει από τους αντιπροσώπους του πλοιοκτήτη ή τους αντιπροσώπους των ναυτικών να προτείνουν ένα σχέδιο δράσης για τη διόρθωση της κατάστασης. Δεδομένου ότι το κράτος σημαίας θα ειδοποιηθεί για το ζήτημα, ο Ε.Π. πρέπει να συνεργαστεί με τους αντιπροσώπους της διοίκησης κράτους σημαίας ή τους αρμόδιους για την έκδοση του πιστοποιητικού ναυτικής εργασίας και της ΔΣΝΕ για τις ενέργειες που θα ληφθούν για να αποκαταστήσουν την ανεπάρκεια.

5.5. Μορφή και περιεχόμενο μιας πρότασης διόρθωσης

Η πρόταση για τη διόρθωση πρέπει να υπογραφεί εξ ονόματος των λιμενικών αρχών και του πλοιοκτήτη και να διευκρινίσει τις ενέργειες που λαμβάνονται και το σχετικό χρονικό πλαίσιο. Πρέπει να περιέχει μια δέσμευση από τον πλοιοκτήτη για να διευκολύνει την επιθεώρηση του πλοίου από Ε.Π. σε άλλους λιμένες προκειμένου να ελεγχθεί ότι το σχέδιο δράσης για να αποκατασταθούν οι μη-συμμορφώσεις έχει εφαρμοστεί κατάλληλα, καθώς επίσης και μια προειδοποίηση ότι το πλοίο μπορεί να αποτραπεί από τον απόπλου εάν η διόρθωση δεν εμφανίζεται όπως προτείνεται.

Βήμα 3: Δήλωση απόφασης απόπλου ή μη απόπλου

5.6. Μέτρα που λαμβάνονται εάν μια πρόταση διόρθωσης συμφωνείται

Εάν ο Ε.Π. επιτρέψει στο πλοίο να αποπλεύσει, υπό τον όρο της εφαρμογής της πρότασης του διόρθωσης, ο Ε.Π. πρέπει να εξασφαλίσει ότι η αρμόδια αρχή του επόμενου λιμένα και το κράτος σημαίας ειδοποιούνται.

5.7. Μέτρα που λαμβάνονται εάν δεν επιτραπεί ο απόπλους

Όπου μια συμφωνία δεν συνάπτεται για τη διόρθωση, συμπεριλαμβανομένου του χρονικού πλαισίου για που πραγματοποιείται, το πλοίο δεν πρέπει να αποπλεύσει.

Ο Ε.Π. πρέπει αμέσως (με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή με fax ή παρόμοιοι τρόποι επικοινωνίας):

- ειδοποιήσει το κράτος σημαίας
- προσκαλέει έναν αντιπρόσωπο του κράτους σημαίας να είναι παρόν, ει δυνατόν, και
- ζητήσει από το κράτος σημαίας να απαντήσει εντός μιας λογικής προθεσμίας (Πρότυπο Α5.2.1, παρ. 6).

Ο Ε.Π. πρέπει επίσης να ενημερώσει αμέσως τις αρμόδιες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών στις λιμενικές αρχές.

Στην εκτέλεση των υποχρεώσεών τους που αναφέρονται σε αυτό το τμήμα, οι Ε.Π. πρέπει να λάβουν υπόψη την υποχρέωση των λιμενικών αρχών κάτω από το πρότυπο Α5.2.1, παρ. 8, για **να καταβάλει όλες τις πιθανές προσπάθειες να αποφευχθεί η αδικαιολόγητη κράτηση ή καθυστέρηση ενός πλοίου, και να πληρωθεί αποζημίωση για οποιαδήποτε απώλεια ή ζημία που υφίσταται εάν ένα πλοίο βρεθεί να τίθεται υπό κράτηση αδικαιολόγητα ή να καθυστερείται.** Το φορτίο της απόδειξης σε κάθε περίπτωση είναι στον ενάγοντα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ, ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Είναι γεγονός πως η ναυτιλία αποτελεί μία ιδιαίτερη βιομηχανία, κάνοντάς τη διεθνώς αναγκαία. Ενενήντα τοις εκατό του παγκόσμιου εμπορίου κινείται θαλασσίως. Η τεράστια αύξηση στο ύψος των παγκόσμιων συναλλαγών κατά τη διάρκεια των τελευταίων 50 ετών δεν έχει έρθει λόγω των μειωμένων εμποδίων στις εισαγωγές ή των καλύτερων τηλεπικοινωνιών και υποδομών. Είναι επίσης ένα άμεσο αποτέλεσμα της ογκώδους αύξησης στην παραγωγικότητα της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η ταχύτητα με την οποία τα αγαθά κινούνται σε όλο τον κόσμο έχει αυξηθεί εντυπωσιακά και το κόστος έχει πέσει εκθετικά. Χωρίς τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς δεν θα υπήρχε καμία παγκοσμιοποίηση όπως την ξέρουμε σήμερα.

Πολλές από τις προκλήσεις που ο ναυτιλιακός τομέας πρέπει να αντιμετωπίσει – και το πλαίσιο στο οποίο λειτουργεί - αντιμετωπίζονται επίσης και από άλλους τομείς. Οι κυβερνήσεις προσπαθούν να διαχειριστούν και να αναπτύξουν τις εθνικές οικονομίες και τους συγκεκριμένους τομείς, εξετάζοντας τις απαιτήσεις των ρυθμίσεων στην οικονομική και εμπορική απελευθέρωση. Οι ίδιες οι επιχειρήσεις αγωνίζονται να πετύχουν, να αυξηθούν και να επιζήσουν έχοντας να αντιμετωπίσουν την ενίσχυση του ανταγωνισμού στις εσωτερικές και παγκόσμιες αγορές. Οι εργαζόμενοι συχνά αντιλαμβάνονται ότι βρίσκονται στο τέλος αυτών των εντάσεων. Στην αναζήτηση των λύσεων έχει γίνει όλο και περισσότερο εμφανές ότι δεν μπορεί να υπάρξει καμία μόνιμη επιτυχία με τις καθαρώς εθνικές λύσεις στα σφαιρικά προβλήματα. Σε αυτό το σημείο μπορεί να υποστηριχθεί η άποψη ότι η νέα Σύμβαση δείχνει το δρόμο για την αντιμετώπιση της παγκοσμιοποίησης.

Η νέα Σύμβαση ανοίγει το δρόμο στην ανάπτυξη μιας καινοτόμου, ολοκληρωμένης προσέγγισης στην εξασφάλιση ότι η βιομηχανία προωθείται μαζί, στην εξασφάλιση κόσμιας εργασίας για όλους τους ναυτικούς σε όλα τα πλοία οπουδήποτε και αν προέρχονται. Τα μέλη του ILO έχουν αναγνωρίσει ότι η φτωχή συνθήκες εργασίας και η ποιοτική ναυτιλία δεν μπορούν να συμβαδίζουν. Πλέον, έχει τεθεί ένα κοινωνικοοικονομικό πλαίσιο στον παγκόσμιο ανταγωνισμό του ναυτιλιακού τομέα. Αυτός ο ανταγωνισμός θα συνεχιστεί, αλλά θα βασιστεί στους δίκαιους και αποτελεσματικούς κοινούς κανόνες για την εξασφάλιση της συνέχισης του θεμιτού ανταγωνισμού και της συνεργασίας.

Η νέα Σύμβαση θέτει ως στόχο να επιτύχει μεγαλύτερη συμμόρφωση από τους διαχειριστές και τους πλοιοκτήτες και να ενισχύσει την επιβολή των προτύπων μέσω των μηχανισμών σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένων των παροχών για τις διαδικασίες καταγγελιών που είναι διαθέσιμες στους ναυτικούς, της επίβλεψης των πλοιοκτητών και των πλοιάρχων των συνθηκών στα πλοία τους, της αρμοδιότητας των κρατών σημαίας και του ελέγχου των πλοίων τους και των επιθεωρήσεων λιμενικών αρχών των ξένων πλοίων. Η Σύμβαση θέτει τις ελάχιστες προδιαγραφές της εργασιακής απασχόλησης των ναυτικών σε ένα πλοίο και περιέχει τις διατάξεις στις συνθήκες της απασχόλησης, της ενδιαίτησης, των ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων, των

τροφίμων και του τομέα εστίασεως, της προστασίας της υγείας, της ιατρικής φροντίδας και της κοινωνικής ασφάλισης.

Ολόκληρη η δομή της νέας Σύμβασης διαφέρει από αυτήν των παραδοσιακών Συνθηκών του ILO. Αποτελείται από τις βασικές διατάξεις, δηλ. τα άρθρα και οι κανονισμοί, που ακολουθούνται από έναν διμερή κώδικα και που διαιρούνται σε πέντε τίτλους, ένας από τους οποίους αφιερώνεται στη συμμόρφωση και την επιβολή. Οι κανονισμοί και ο κώδικας, που περιέχουν τα πρότυπα και τις οδηγίες, οργανώνονται υπό τους πέντε τίτλους - Τίτλος 1: Ελάχιστες προδιαγραφές ναυτικής εργασίας, Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης, Τίτλος 3: Ενδίαψη, ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, τρόφιμα και τομέας εστίασεως, Τίτλος 4: Προστασία υγείας και κοινωνικής ασφάλισης και Τίτλος 5: Συμμόρφωση και επιβολή. Υπάρχει επίσης μια επεξηγηματική αναφορά για να βοηθήσει περαιτέρω τα μέλη για την εφαρμογή της Σύμβασης. Άλλες καινοτομίες είναι οι διαδικασίες τροποποιήσεων και το σύστημα για την πιστοποίηση των σκαφών.

Η Σύμβαση ισορροπεί την ανάγκη για προστασία των ναυτικών με την ευελιξία στην διεθνή αγορά ναυτικής εργασίας. Το κείμενο της Σύμβασης έχει καταφέρει να καθιερώσει τους σαφείς ορισμούς των δικαιωμάτων, ενώ επιτρέπει συγχρόνως τον απαραίτητο βαθμό εθνικής διακριτικότητας στην διαμόρφωση εκείνων των δικαιωμάτων με τη διαφάνεια, τις διαβουλεύσεις και την υπευθυνότητα. Η Σύμβαση θα αναπτυχθεί περαιτέρω με τις ανάγκες κατά την διάρκειας εξέλιξης της βιομηχανίας, θα παρέχει μια διαβεβαίωση της παγκόσμιας εφαρμογής και μέτρων επιβολής και θα εξασφαλίσει ένα πεδίο δραστηριότητας ίσων ευκαιριών παγκοσμίως.

Το πρώτο άρθρο της Σύμβασης απαιτεί τα μέλη να συνεργαστούν μεταξύ τους για την αποτελεσματική εφαρμογή και την επιβολή της. Αυτό σημαίνει τη συνεργασία μεταξύ των χωρών και μεταξύ των διεθνών οργανισμών και άλλων διακυβερνητικών οργανώσεων, καθώς επίσης και αρκετές μη κυβερνητικές σχετικές με τον κλάδο οργανώσεις. Σημαίνει επίσης συνεργασία σε πλήρες επίπεδο μεταξύ των κοινωνικών εταίρων. Έτσι συνδέονται οι εξελίξεις στο πολύπλευρο σύστημα. Η Σύμβαση δείχνει το δρόμο προς την καλύτερη ολοκλήρωση της εργασίας μεταξύ των οργανώσεων του συστήματος. Έχει σχεδιαστεί έτσι ώστε τα σχετικά στοιχεία να εμπλέκονται με τα καθιερωμένα συστήματα του διεθνούς ναυτικού οργανισμού (IMO). Αυτό έχει καθοδηγήσει την από μακρού υφιστάμενη συνεργασία μεταξύ του ILO και του IMO και έχει συνεχιστεί στην ανάπτυξη αυτής της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας. Τέτοια συνεργασία επεκτείνεται επίσης στα πολύ πρακτικά καθημερινά προβλήματα των ναυτικών.

Η παγκόσμια βιομηχανία βρίσκεται στην αρχή νέων προκλήσεων. Απαιτείται σκληρή εργασία για την εξασφάλιση ότι η Σύμβαση δεν είναι ένα βιβλίο που κρατιέται στο ράφι. Το κείμενο έχει επιτύχει τώρα μια ευρεία συναίνεση. Η κύρωση και έπειτα η εφαρμογή του θα είναι οι επόμενες προκλήσεις. Οι προοπτικές για την κύρωση είναι ένα αναπόσπαστο τμήμα των

συζητήσεων, και οι ανησυχίες που εκφράζονται έχουν εξεταστεί στην ανάπτυξη του οργάνου. Η τόσο πρόωρη κύρωση είναι μια λογική προσδοκία. Αλλά τίποτα δεν πρέπει να θεωρηθεί δεδομένο. Τα μέλη του ILO και το διεθνές γραφείο εργασίας πρέπει τώρα να γίνουν συνήγοροι για την κύρωση με τα κοινοβούλια, με τα σχετικά υπουργεία και με όλα τα ενδιαφερόμενα τμήματα στο ναυτιλιακό τομέα. Επίσης, πρέπει να αναγνωριστεί ότι σήμερα υπάρχουν διαφορετικές ικανότητες ως προς την εφαρμογή. Θα απαιτηθούν στερεές βάσεις συνεργασίας καθώς επίσης και τα προγράμματα για να παρασχεθεί η τεχνική συνεργασία.

Είναι σημαντικό το γεγονός ότι η υιοθέτηση της Σύμβασης αποτελεί το αποκορύφωμα ενός πενταετούς κοινωνικού διαλόγου σε παγκόσμιο επίπεδο. Η τριμερής εκπροσώπηση και ο κοινωνικός διάλογος είναι βασικά εργαλεία στην υπερκέρραση των πολιτικών και ιδεολογικών αδιεξόδων. Η βιώσιμη ανάπτυξη και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας μπορούν να εναρμονιστούν με την εφαρμογή των πιέσεων για την παραγωγικότητα και την ανταγωνιστικότητα. Στο ναυτιλιακό τομέα, έχουμε αποδειχθεί πως αυτό μπορεί να γίνει. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, δείχνει ότι η τριμερής εκπροσώπηση μπορεί να δώσει τις εποικοδομητικές απαντήσεις στις προκλήσεις αυτής της διεθνοποιημένης βιομηχανίας και στην παγκοσμιοποίηση γενικότερα.

Συνοψίζοντας μπορούμε να κατηγοριοποιήσουμε τα πλεονεκτήματα της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, όπως παρακάτω:

Μια παγκόσμια αναφορά σε ναυτιλιακά ζητήματα εργασίας

- 4ος στυλοβάτης ποιοτικής ναυτιλίας (μαζί με SOLAS, STCW, MARPOL)
- Ένα περιεκτικό σύνολο βασικών αρχών και δικαιωμάτων ναυτικής εργασίας
- Απλοποίηση διεθνών απαιτήσεων
- Σύστημα πιστοποίησης, που επιβάλλει ένα καθεστώς ισχυρής επιβολής
- Επαληθεύσιμη συμμόρφωση με τη βασική ελάχιστη απασχόληση και τις κοινωνικές απαιτήσεις
- Εφαρμογή σε όλα τα πλοία, ακόμα και σε Μέλη που δεν έχουν κυρώσει την σύμβαση
- Βελτιωμένες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης για τους ναυτικούς
- Ασφαλέστερο και πιο υπεύθυνο ναυτικό εργατικό δυναμικό
- Κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία
- Βελτιωμένος κοινωνικός διάλογος σε όλα τα επίπεδα
- Καλύτερη πληροφόρηση δικαιωμάτων ναυτικών
- Βελτιωμένη εποπτεία σε όλα τα επίπεδα: πλοίο, εταιρία, κράτος σημαίας, αρμόδια αρχή, ILO
- Παγκόσμια και ενωπιωμένη συμμόρφωση και πιστοποίηση
- Μόνιμη παρακολούθηση των συνθηκών ναυτικής εργασίας
- Θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια στην θάλασσα
- Θετικό αντίκτυπο στην προστασία του περιβάλλοντος

Για τις κυβερνήσεις

- Απλοποίηση των υποχρεώσεων (μια Σύμβαση αντί για πολλές)

- Ευρύτερες δυνάμεις επιβολής σε όλα τα πλοία
- Βελτιωμένη ποιότητα ναυτιλιακών υπηρεσιών
- Βελτιωμένη προστασία του περιβάλλοντος
- Επιπλέον ευελιξία με ταυτόχρονη αυστηρότητα στις αρχές
- Προστασία απέναντι στον αθέμιτο ανταγωνισμό, λόγω πλοίων χωρών που δεν έχουν υιοθετήσει την Σύμβαση
- Εφαρμογή υποχρεωτικών απαιτήσεων μέσω μέτρων που είναι κατ' ουσία ομότιμα με τα σημερινά δεδομένα
- Πλεονεκτήματα στα πλοία χωρών που έχουν κυρώσει την Σύμβαση

Για τους πλοιοκτήτες

- Πλαίσιο εξασφάλισης δίκαιου ανταγωνισμού και περιθωριοποίησης υποδεέστερων επιχειρήσεων
- Πλεονεκτήματα μέσω ενός συστήματος πιστοποίησης
- Κοινωνικά υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία
- Προστατευμένο και αποδοτικότερο εργατικό δυναμικό
- Ασφαλέστερη και καλύτερη λειτουργία των πλοίων με λιγότερες καθυστερήσεις στους λιμένες
- Η νέα Σύμβαση περιέχει τα ελάχιστα πρότυπα, τα οποία καλύπτονται ήδη από τη σημερινή εργασιακή πρακτική και θα είναι εύκολο να ακολουθηθούν και στη συνέχεια

Για τους ναυτικούς

- Ένα πλήρες πλαίσιο βασικών αρχών ναυτικής εργασίας
- Διαθέσιμες μέθοδοι ενημέρωσης των δικαιωμάτων των ναυτικών
- Βελτιωμένη επιβολή των ελάχιστων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης
- Δικαίωμα καταγγελιών εν πλω και στην ξηρά
- Καθαρή ταυτοποίηση του υπεύθυνου, πλοιοκτήτης ή εταιρία διαχείρισης, για τους σκοπούς αυτής της Σύμβασης.

Αναμφίβολα η απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την καθιέρωση Ευρωπαϊκής Ημέρας για τη Θάλασσα αποτελεί μια ουσιαστική πρωτοβουλία, η οποία συμβάλλει στη μεγαλύτερη ευαισθητοποίηση και στη δημόσια συζήτηση σε σχέση με τα επιτεύγματα, τις ανοιχτές προκλήσεις, αλλά και τις προοπτικές που διανοίγονται σ' ένα ευρύ φάσμα τομέων οι οποίοι συνδέονται με τη θάλασσα.

Η απόφαση αυτή πάρθηκε στα πλαίσια των διαβουλεύσεων για την εκπόνηση της ευρωπαϊκής ολοκληρωμένης θαλάσσιας πολιτικής και μ' αυτήν την πολιτική είναι η πρώτη φορά που επιχειρείται μία συνεκτική ανάπτυξη και διατομεακή, ολοκληρωμένη προσέγγιση όλων των πολιτικών οι οποίες έχουν σχέση και συνάφεια με τη ναυτιλία. Αυτός ο δρόμος είναι προφανές ότι μπορεί αναμφίβολα να έχει θετικά αποτελέσματα και μέγιστα οφέλη, εφόσον αξιοποιηθεί σωστά.

Προβλέπονται στο σχέδιο δράσης μία ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική της Ευρώπης προκειμένου να καταστεί σαφές ότι για μια χώρα όπως η Ελλάδα

η παρούσα συγκυρία είναι μια εξαιρετική πρόκληση, αλλά ταυτόχρονα σημαίνει και συνεπάγεται ώρα ευθύνης και δράσης.

Προβλέπεται λοιπόν η δημιουργία ευρωπαϊκού χώρου θαλάσσιων μεταφορών χωρίς σύνορα, ευρωπαϊκή στρατηγική για τη θάλασσα έρευνα, εθνικές ολοκληρωμένες θαλάσσιες πολιτικές οι οποίες θα αναπτυχθούν από τα κράτη-μέλη, ευρωπαϊκό δίκτυο για τη θάλασσα εποπτεία, οδικός χάρτης για το θαλάσσιο χωροταξικό σχεδιασμό των κρατών-μελών, στρατηγική για τον περιορισμό των επιπτώσεων της κλιματικής αλλαγής στις παράκτιες περιοχές, εξάλειψη της πειρατικής αλιείας, καθώς και καταστροφικών αλιευτικών πρακτικών, ευρωπαϊκό δίκτυο συναφών προς τη θάλασσα συνεργατικών σχηματισμών.

Η Ελλάδα καλείται, αλλά και επιβάλλεται σύντομα να παρουσιάσει τη δική της εθνική, ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική, στηριγμένη ασφαλώς στους βασικούς άξονες που θέτει η Ευρώπη και οι υπόλοιποι διεθνείς Οργανισμοί. Για το λόγο αυτό απαιτείται εκτεταμένος διάλογος, διαβούλευση και συνεργασία με όλους τους ενδιαφερόμενους φορείς.

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, περιέχει όλους τους επιμέρους τομείς που θα βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών εν πλω, εξασφαλίζοντας ένα θετικό αντίκτυπο στον τομέα της ευρύτερης ασφάλειας στην θάλασσα. Η μη ύπαρξη ή η μη ορθή εφαρμογή των κανονισμών δυσχαιρένουν τις συνθήκες του επαγγέλματος, έχοντας ως άμεση συνέπεια ένα μη ασφαλές θαλάσσιο περιβάλλον.

Το γεγονός της μη εφαρμογής της Σύμβασης άμεσα, δικαιολογεί την μη ύπαρξη μειονεκτημάτων κατά την εφαρμογή της Σύμβασης. Είναι, όμως, κοινή ελληνική πρακτική η πλημμελής ή η μη ορθή εφαρμογή των κανονισμών, γεγονός που έχει επανειλημμένως οδηγήσει σε ολέθρια αποτελέσματα. Είναι βέβαιο πως η έκταση και οι τομείς που καλύπτει η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, είναι μεγάλη, αλλά η πλειοψηφία των προτύπων και των οδηγιών καλύπτονται από την ήδη υπάρχουσα εργασιακή πρακτική. Έτσι με την κατάλληλη συνένωση των κανονισμών μπορεί να αποκλειστεί το πρόβλημα της γραφειοκρατίας, που πιθανά να προκύψει.

Ένας σημαντικός τομέας, στον οποίο οφείλουν τα αρμόδια όργανα να δείξουν τη δέουσα προσοχή, είναι αυτός της ενημέρωσης. Την ώρα που είναι κοινή ευρωπαϊκή πρακτική οι νηογνώμονες και οι αρμόδιες αρχές να υιοθετούν κανονισμούς και να προσαρμόζονται στις νέες απαιτήσεις που ορίζει η Σύμβαση, την ίδια ώρα στον ελληνικό χώρο επικρατεί άγνοια για το αντικείμενο από τις αρμόδιες αρχές. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι το μόνο επίσημο έγγραφο που αφορά τη Διεθνή Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006, είναι ένα δελτίο Τύπου του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Εάν δοθεί η απαιτούμενη προσοχή στα σημεία στα οποία πάσχει η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία, τότε είναι σίγουρο πως θα υπάρξει βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και της ασφάλειας στη θάλασσα γενικότερα.

Τέτοια ζητήματα αφορούν τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και τοποθέτησης των ναυτικών, υπηρεσίες οι οποίες είναι ουσιαστικά ανύπαρκτες. Αντίστοιχα, πρέπει να επιλυθούν προβλήματα που αφορούν την υγιεινή, ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων, τομέας ο οποίος ουσιαστικά έχει αφεθεί στις προτιμήσεις του εκάστοτε πλοικτήτη. Τέλος, ένα μεγάλο αγκάθι της ελληνικής πραγματικότητας είναι η καταβολή των αμοιβών. Η αστάθεια αυτή έχει μετατρέψει την ναυτική εργασία σε ένα από τα λιγότερα δημοφιλή επαγγέλματα στην σύγχρονη ελληνική κοινωνία.

Εν κατακλείδι, η χώρα μας μπορεί να διατηρήσει και να επαυξήσει το αδιαμφισβήτητο συγκριτικό της πλεονέκτημα στη ναυτιλία σε παγκόσμιο επίπεδο, σε συνθήκες μάλιστα απελευθέρωσης και εντεινόμενου διεθνούς ανταγωνισμού, μέσα από μια διαδικασία συνεχούς εκσυγχρονισμού με επίκεντρο την καρδιά του κλάδου που δεν είναι άλλη από το έμπυχο δυναμικό.

