



**ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**

**ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:  
ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ  
Ακαδημαϊκό έτος 2014-2015**

**Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών:  
Από το Διεθνές στο Ενωσιακό Δίκαιο και την Εθνική Έννομη Τάξη**

**ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΗ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ  
Μαρίνα Χαραλάμπους (Α.Μ.: 7114Μ085)**

**Επιβλέπων Καθηγητής:  
Δρ. Δονάτος Παπαγιάννης**



**Αθήνα, Νοέμβριος 2015**

Copyright © Μαρίνα Χαραλάμπους, 2015.

Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος. All rights reserved.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας εργασίας, εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Οι απόψεις και τα συμπεράσματα που περιέχονται σε αυτό το έγγραφο εκφράζουν τον συγγραφέα και δεν πρέπει να ερμηνευθεί ότι αντιπροσωπεύουν τις επίσημες θέσεις του Παντείου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών.

### ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΔΓΕ	Διεθνές Γραφείο Εργασίας
ΔΕΕ	Δικαστήριο Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΔΝΕΡ	Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας
ΔΝΟ	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός
ΔΟΕ	Διεθνής Οργάνωση Εργασίας
ΔΣΕ	Διεθνής Συνδιάσκεψη Εργασίας
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
Ε.Ε.	Επίσημη Εφημερίδα
ΕΚΧ	Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης
ΕΝΕ	Επιθεωρητής Ναυτικής Εργασίας
ΕΣΔΑ	Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών
ΕΤΕ	Ειδική Τριμερής Επιτροπή
Ευρ. Επιτροπή	Ευρωπαϊκή Επιτροπή
ΚΥΑ	Κοινή Υπουργική Απόφαση
ΛΣ	Λιμενικό Σώμα
Ν.	Νόμος
ΟΗΕ	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών
ΟΘΠ	Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική
ΟΟΣΑ	Οργανισμός για την Οικονομική Συνεργασία και Ανάπτυξη
Παρ.	Παράγραφος
ΠΔ	Προεδρικό Διάταγμα
ΠΝΟ	Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
ΣΕΚ	Συνθήκη για την Ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας
ΣΝΕ, 2006	Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

ΣτΕ	Συμβούλιο της Επικρατείας
ΣυνθΕΕ	Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση
ΣυνθΛΕΕ	Συνθήκη για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης
ΥΝΑ	Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου
ΦΕΚ	Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως
ΧΘΔ	Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης
DWT	Dead Weight Tones (Τόνοι Νεκρού Βάρους)
ITF	International Transport Workers' Federation (Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές)
Paris MoU	Paris Memorandum of Understanding (Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων)
PSCO	Port State Control Officer (Επιθεωρητής Κράτους Λιμένα)

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Καταρχήν θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον καθηγητή του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών «Εθνική και Ενωσιακή Διοίκηση» Δρ. Δονάτο Παπαγιάννη για τη δυνατότητα που μου παρείχε να προβώ στην εκπόνηση της παρούσας διπλωματικής εργασίας, για την άπταιστη συνεργασία, αλλά και για την εμπιστοσύνη που μου επέδειξε.

Ένα μεγάλο ευχαριστώ και στους ανθρώπους που είναι δίπλα σε κάθε επιλογή μου και με στηρίζουν με την αγάπη τους. Δεν είναι άλλοι από την οικογένειά μου. Μαμά, μπαμπά, Γιώργο, Ειρήνη, Απόστολε και φυσικά αγαπημένε μου σύζυγε και συνοδοιπόρε, σας ευχαριστώ όλους για τη βοήθεια, τη συμπαράσταση και την υπομονή σας.

## **ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ**

<b>ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ</b> .....	3
<b>ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ</b> .....	5
<b>ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ</b> .....	6
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ</b> .....	9
<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</b> .....	10
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	11
<b>ABSTRACT</b> .....	12
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	13
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b> .....	16
<b>ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ</b> .....	16
1.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών .....	16
1.2 Διεθνής Οργάνωση Εργασίας .....	17
1.2.1 Ίδρυση – Οργάνωση – Αρμοδιότητες – Μέσα Δράσης .....	18
1.2.2 Διαδικασία Κατάρτισης Διεθνών Προτύπων Εργασίας και Λήψης Αποφάσεων .....	20
1.2.3 Σύστημα Ελέγχου και Εποπτείας .....	23
1.3 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 .....	24
1.3.1 Κατάρτιση – Υιοθέτηση .....	25
1.3.2 Δομή – Περιεχόμενο .....	28
1.3.3 Όροι Θέσης σε Ισχύ.....	38
1.3.4 Διαδικασία Αναθεώρησης.....	40
1.3.5 Υιοθέτηση Οδηγιών Εφαρμογής.....	44
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2</b> .....	47
<b>ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ</b> .....	47
2.1 Απόφαση του Συμβουλίου για Κύρωση της ΣΝΕ, 2006 .....	49
2.2 Μεταφορά των Διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 στο Ενωσιακό Κεκτημένο – Οδηγία 2009/13/ΕΚ .....	52
2.3 Υποχρεώσεις Κρατών Σημαίας και Κρατών Λιμένα.....	55
2.3.1 Έλεγχος Πλοίων από Κράτη Λιμένα – Οδηγία 2013/38/ΕΕ.....	56
2.3.2 Υποχρεώσεις Κρατών Σημαίας – Οδηγία 2013/54/ΕΕ .....	59
2.4 Η ΣΝΕ, 2006 στο Πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής .....	62
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3</b> .....	67
<b>ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ</b> .....	67

3.1	Κύρωση ΣΝΕ, 2006 – Ν. 4078/2012 .....	68
3.2	Υιοθέτηση και Θέση σε Ισχύ Εφαρμοστικών Διατάξεων .....	72
3.2.1	Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, της ΔΟΕ - 3522.2/08/2013/28.06.2013 ΚΥΑ .....	73
3.2.2	Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, της ΔΟΕ - Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα - 4113.305/01/2013/17.06.2013 ΚΥΑ .....	80
3.3	Ενσωμάτωση Κοινοτικών Οδηγιών .....	87
3.3.1	Ενσωμάτωση Οδηγίας 2013/38/ΕΕ .....	87
3.3.2	Ενσωμάτωση Οδηγιών 2009/13/ΕΚ και 2013/54/ΕΕ .....	88
	<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4</b> .....	92
	<b>ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ</b> .....	92
4.1	Εργασιακά Δικαιώματα και Κοινωνική Δικαιοσύνη .....	92
4.2	Ο Γνήσιος Δεσμός .....	97
4.3	Αξιολόγηση Θεσμικού Πλαισίου ΣΝΕ, 2006 .....	99
4.3.1	Προκλήσεις προς τα Κράτη Σημαίας .....	101
4.3.2	Προκλήσεις προς τα Κράτη Λιμένα .....	103
4.4	Αποτελέσματα Εφαρμογής.....	106
4.5	Εμπειρική Προσέγγιση.....	108
4.5.1	Σχεδιασμός Έρευνας και Μεθοδολογία .....	108
4.5.2	Ευρήματα και Ανάλυση Αποτελεσμάτων .....	110
	<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	130
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ</b> .....	132
	<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	132
	Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία.....	132
	Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία.....	132
	<b>ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	135
	<b>ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ</b> .....	136
	Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός.....	136
	Διεθνής Οργάνωση Εργασίας .....	137
	Ευρωπαϊκή Ένωση .....	138
	Κοινοτική Νομοθεσία .....	140
	Νομολογία Δικαστηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης .....	141
	Εθνική Νομοθεσία – Κείμενα Τεκμηρίωσης.....	142
	Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών .....	143
	Συμβούλιο της Ευρώπης.....	143

<b>ΠΗΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ .....</b>	<b>144</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι .....</b>	<b>149</b>
<b>ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΟΕ ΠΟΥ ΑΝΑΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΝΕ, 2006.....</b>	<b>149</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ .....</b>	<b>151</b>
<b>ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ .....</b>	<b>151</b>



## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ**

<b>Πίνακας 1</b>	Συμμετέχοντες ανά κατηγορία .....	110
<b>Πίνακας 2</b>	Ερώτηση 1 .....	113
<b>Πίνακας 3</b>	Ερώτηση 2 .....	114
<b>Πίνακας 4</b>	Ερώτηση 3 .....	114
<b>Πίνακας 5</b>	Ερώτηση 4 .....	114
<b>Πίνακας 6</b>	Ερώτηση 5 .....	115
<b>Πίνακας 7</b>	Ερώτηση 6 .....	116
<b>Πίνακας 8</b>	Ερώτηση 7.....	116
<b>Πίνακας 9</b>	Ερώτηση 8 .....	117
<b>Πίνακας 10</b>	Ερώτηση 9 .....	117
<b>Πίνακας 11</b>	Ερώτηση 10 .....	118
<b>Πίνακας 12</b>	Ερώτηση 11 .....	118
<b>Πίνακας 13</b>	Ερώτηση 12 .....	119
<b>Πίνακας 14</b>	Ερώτηση 13 .....	120
<b>Πίνακας 15</b>	Ερώτηση 14 .....	120
<b>Πίνακας 16</b>	Ερώτηση 15 .....	121
<b>Πίνακας 17</b>	Ερώτηση 16 .....	121
<b>Πίνακας 18</b>	Ερώτηση 17 .....	122
<b>Πίνακας 19</b>	Ερώτηση 18 .....	122
<b>Πίνακας 20</b>	Ερώτηση 19 .....	123
<b>Πίνακας 21</b>	Ερώτηση 20 .....	124
<b>Πίνακας 22</b>	Ερώτηση 21 .....	124
<b>Πίνακας 23</b>	Ερώτηση 22 .....	125
<b>Πίνακας 24</b>	Ερώτηση 23 .....	125
<b>Πίνακας 25</b>	Ερώτηση 24 .....	126
<b>Πίνακας 26</b>	Ερώτηση 25 .....	127

## **ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ**

<b>Διάγραμμα 1</b>	Συνοπτικά Συνολικά Αποτελέσματα .....	111
<b>Διάγραμμα 2</b>	Αποτελέσματα Κατηγορία Α .....	111
<b>Διάγραμμα 3</b>	Αποτελέσματα Κατηγορία Β .....	112
<b>Διάγραμμα 4</b>	Αποτελέσματα Κατηγορία Γ .....	112
<b>Διάγραμμα 5</b>	Αποτελέσματα Κατηγορία Δ .....	112
<b>Διάγραμμα 6</b>	Αποτελέσματα Κατηγορία Ε .....	113

## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Την 23η Φεβρουάριου 2006 η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας προέβη στην υιοθέτηση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006, αποκαλούμενη και ως «Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών», με σκοπό τη διαμόρφωση και επιβολή σε παγκόσμιο επίπεδο κοινών ελάχιστων προτύπων για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία. Η Σύμβαση τέθηκε διεθνώς σε ισχύ την 20η Αυγούστου 2013 εισάγοντας νέα δεδομένα στον τρόπο λειτουργίας και διαχείρισης των σύγχρονων εμπορικών πλοίων.

Αντικείμενο της παρούσας εργασίας είναι η εξέταση της πορείας της ΣΝΕ, 2006 από την κατάρτιση μέχρι την εφαρμογή της, μέσω της ανάλυσης των διεργασιών που έλαβαν χώρα τόσο σε διεθνές όσο και σε ενωσιακό αλλά και εθνικό επίπεδο, ώστε να εξασφαλιστεί η ενιαία και ομοιόμορφη προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών.

Στο ίδιο πλαίσιο και προκειμένου να αναγνωριστεί ο βαθμός επίτευξης των στόχων της Σύμβασης, επιχειρείται μία κριτική προσέγγιση των διατάξεων της, στη βάση βιβλιογραφικής επισκόπησης, σε συνδυασμό με την αξιολόγηση των διατάξεων αυτών, μέσω της συλλογής εμπειρικών δεδομένων, τόσο από τα μέρη που καλούνται να τις εφαρμόσουν όσο και από τους ίδιους τους ναυτικούς, η προστασία των οποίων αποτελεί το ζητούμενο.

Λέξεις κλειδιά: Ναυτικός, Προστασία, Δικαιώματα, Συνθήκες, Εργασία, Διαβίωση.

## **ABSTRACT**

On 23rd February 2006 International Labour Organization adopted Maritime Labour Convention, 2006, also known as the “Seafarers’ Bill of Rights”, in order to set and enforce at international level minimum requirements for working and living conditions of seafarers on board ships. The Convention came into force on 20th August 2013 introducing new elements to the operation and management of modern merchant ships.

The present dissertation is focused on the examination of the course of MLC, 2006 from its drawing up to its implementation, through analyzing the processes that took place at international, EU as well as national level, so as to ensure the coherent and uniform protection of seafarers’ rights.

In the same framework and attempting to identify the level the Convention has reached its goals, a critical review of its provisions is undertaken, through an immersion in the pertinent literature, in combination with an evaluation, by collecting empirical data from the parties that have assumed the responsibility of implementing the said provisions as well as from the seafarers whose protection is pursued.

Key Words: Seafarer, Protection, Rights, Conditions, Work, Live.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

«Έχομεν Γήν και Πατρίδα, όταν έχομεν πλοία εις την Θάλασσαν» και είναι σε αυτή τη ρήση του Θουκυδίδη<sup>1</sup> που συνοψίζεται όλη η σημασία και η σπουδαιότητα της ναυτιλιακής παράδοσης και ιστορίας. Η ιστορία των θαλασσιών μεταφορών είναι συνυφασμένη με την ιστορία του ανθρωπίνου γένους. Και μπορεί να είναι αδύνατο να γνωρίζουμε τον τρόπο με τον οποίο οι πρώτοι άνθρωποι έμαθαν να πλέουν στη θάλασσα πάνω σε κορμούς δέντρων και κατάλληλα επεξεργασμένο δέρμα ή ποιος κατασκεύασε την πρώτη σχεδία<sup>2</sup>, είναι όμως γεγονός ότι όσο υπήρχαν άνθρωποι, υπήρχε και η ανάγκη εξερεύνησης των θαλασσών<sup>3</sup>.

Οι ρίζες του εμπορίου εντοπίζονται στο 3.000 π.χ. με τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της Μεσοποταμίας και της Κοιλιάδας του Ινδού, όπου απουσία οδικών υποδομών, ο προσφορότερος τρόπος μεταφοράς ήταν μέσω της θάλασσας<sup>4</sup>. Από τότε έως και σήμερα οι θαλάσσιες μεταφορές παραμένουν ο πλέον αποτελεσματικός, αποδοτικός, ασφαλής και φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς εμπορευμάτων, καλύπτοντας σχεδόν το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου. Είναι χαρακτηριστικό ότι σύμφωνα με εκτιμήσεις της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη, κατά το έτος 2013 διακινήθηκαν με πλοία περί τους 9,6 δισεκατομμύρια τόνους φορτίων<sup>5</sup>.

Όπως λοιπόν ανέφερε χαρακτηριστικά ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών Ban Ki-moon, η αποτελεσματικότητα της σύγχρονης παγκόσμιας οικονομίας εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από τις διεθνείς μεταφορές και ο μόνος αποδοτικός τρόπος για να μεταφερθεί η πλειοψηφία των προϊόντων είναι δια θαλάσσης. Ως εκ τούτου, οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραματίζουν κεντρικό ρόλο για τη διαβίωση δισεκατομμυρίων ανθρώπων και οι μεταφορές αυτές με τη σειρά τους

---

<sup>1</sup> Αθηναίοι, Θουκυδίδης.

<sup>2</sup> W. S. Lindsay, (1874-Digitally printed version 2013), «History of Merchant Shipping and Ancient Commerce», Volume 1, Cambridge University Press, ISBN: 978-1-108-05762-2, σελ. xx-xxi.

<sup>3</sup> Simon Markland, (2012), «A Brief History of Maritime Shipping», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.historyinanhour.com/2012/10/08/a-brief-history-of-maritime-shipping/>.

<sup>4</sup> Heather Whipps, (2008), «How Ancient Trade Changed the World», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.livescience.com/4823-ancient-trade-changed-world.html>.

<sup>5</sup> United Nations Conference on Trade and Development, (2014), «Review of Maritime Transport 2014», UNCTAD/RMT/2014, United Nations Publication, ISBN 978-92-1-056861-6, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf), σελ. 4.

βασίζονται στους ναυτικούς. Χωρίς ναυτικούς το διεθνές εμπόριο απλώς θα ακινητοποιηθεί<sup>6</sup>.

Σύμφωνα με το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό η ασφάλεια στη θάλασσα, η προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος και το παγκόσμιο εμπόριο εξαρτώνται από τον επαγγελματισμό και τις ικανότητες των ναυτικών<sup>7</sup>. Ο ανθρώπινος παράγοντας θεωρείται το κέντρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Είναι το μυστικό της επιτυχίας της αλλά και το θύμα των αποτυχιών της. Γιατί είναι η ανθρώπινη φύση εκείνη που καθορίζει την καθημερινότητα στην εργασία, από την εκτέλεση των πιο απλών καθηκόντων μέχρι τη λήψη των πιο σοβαρών αποφάσεων<sup>8</sup>.

Οι ιδιαιτερότητες της ναυτικής εργασίας είναι κοινά αναγνωρισμένες και απορρέουν από τις μοναδικές εργασιακές συνθήκες που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί. Το πλοίο αποτελεί ταυτόχρονα χώρο εργασίας αλλά και χώρο διαβίωσης των ναυτικών, προσδίδοντας στο επάγγελμα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και ανάγκες<sup>9</sup>. Το ναυτικό επάγγελμα αποτελεί ένα παγκοσμιοποιημένο επάγγελμα στο οποίο οι ναυτικοί καλούνται να διανύσουν ένα σημαντικό διάστημα της ζωής τους στη θάλασσα, μακριά από τους οικείους τους, συνυπάρχοντας με ανθρώπους διαφορετικών εθνικοτήτων, με διαφορετική κουλτούρα, διαφορετικά ήθη και διαφορετικές συνήθειες<sup>10</sup>. Περαιτέρω, ο τρόπος δραστηριοποίησης των σύγχρονων πλοίων με ελάχιστη πλέον παραμονή στους λιμένες και κατ' επέκταση περιορισμένη δυνατότητα εξόδου των ναυτικών στη ξηρά, επιβαρύνει ακόμη περισσότερο τη φυσική και ψυχολογική κατάσταση των ναυτικών, ενισχύοντας την απομόνωση, την κόπωση και την πίεση που αντιμετωπίζουν οι εργαζόμενοι στην καθημερινότητά τους<sup>11</sup>.

---

<sup>6</sup> United Nations, Secretary-General Ban Ki-moon, (2013), «Secretary-General's message on the Day of the Seafarer», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.un.org/sg/STATEMENTS/index.asp?nid=6931>.

<sup>7</sup> International Maritime Organization, «Human Element», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>.

<sup>8</sup> Dik Gregory and Paul Shanahan, (2010), «The Human Element: a guide to human behaviour in the shipping industry», The Stationery Office (TSO), ISBN: 9780115531200, σελ. 1.

<sup>9</sup> Maria Progoulaki, Aikaterini Katradi, Ioannis Theotokas, (2013), «Developing and Promoting Seafarers' Welfare under the Maritime Labour Convention: A Research Agenda», SPOUDAI Journal of Economics and Business, Vol. 63 (2013), Issue 3-4, σελ. 76.

<sup>10</sup> David Glen, (2008), «What do we know about the labour market for seafarers? A view from the UK», Elsevier Ltd., ScienceDirect, Marine Policy 32 (2008), σελ. 845-846.

<sup>11</sup> T. Alderton, M. Bloor, E. Kahveci, T. Lane, H. Sampson, M. Thomas, N. Winchester, B. Wu and M. Zhao, (2004), «The Global Seafarer: Living and working conditions in a globalized industry», International Labour Office in collaboration with the Seafarers International Research Centre, ISBN: 92-2-112713-3, σελ. 107.

Με τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς να προέρχονται από διαφορετικές χώρες και τα πλοία να είναι νηολογημένα σε τρίτες σημαίες, οι ναυτικοί συχνά είναι υποχρεωμένοι να αντεπεξέλθουν σε δύσκολες συνθήκες, διατρέχοντας σοβαρούς εργασιακούς κινδύνους. Σε μεγάλη απόσταση από τον τόπο κατοικίας τους είναι ευάλωτοι σε φαινόμενα εκμετάλλευσης, κακομεταχείρισης, μη καταβολής μισθών, μη εκπλήρωσης συμβατικών υποχρεώσεων, ακόμη και εγκατάλειψης σε λιμένες του εξωτερικού. Μόνο λοιπόν μέσω των διεθνών προτύπων εργασίας, που γίνονται σεβαστά από όλες τις χώρες, είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο επίπεδο προστασίας για τους εργαζομένους της πρώτης πραγματικά παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας<sup>12</sup>.

Τα ανωτέρω δεδομένα σε συνδυασμό με την άρρηκτη σχέση μεταξύ της ευημερίας των ναυτικών και της αποτελεσματικής και ασφαλούς δραστηριοποίησης των πλοίων, οδήγησαν τη ΔΟΕ να θέσει ως προτεραιότητα την ποιότητα στη ναυτική εργασία και διαβίωση επί πλοίου<sup>13</sup>, υιοθετώντας τον πρώτο Διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας.

Αυτός ο Διεθνής Κώδικας θα μας απασχολήσει στα επόμενα Κεφάλαια, στα οποία παρουσιάζεται αναλυτικά η διαδρομή από τη σύλληψη της ιδέας υιοθέτησης ενός συνεκτικού και ενιαίου οργάνου από τη ΔΟΕ, μέχρι τα αποτελέσματα δύο χρόνια μετά τη θέση της ΣΝΕ, 2006 παγκοσμίως σε ισχύ. Παράλληλα, εξετάζονται οι εξελίξεις σε ενωσιακό επίπεδο, καθώς η ΕΕ δεν θα μπορούσε να μην ανταποκριθεί στην πρόκληση συμπλήρωσης του κοινοτικού κεκτημένου με τις νέες αυτές διατάξεις που ενισχύουν την ποιοτική ναυτιλία. Ανάλογες εξελίξεις καταγράφονται και σε εθνικό επίπεδο προκειμένου η Χώρα μας να αντεπεξέλθει στις υποχρεώσεις που απορρέουν τόσο από την κύρωση της ΣΝΕ, 2006 όσο και από την προσαρμογή της εθνικής νομοθεσία προς το κοινοτικό δίκαιο. Τέλος, επιχειρείται η αξιολόγηση των διατάξεων της Σύμβασης τόσο στη βάση βιβλιογραφικής ανάλυσης όσο και στο πλαίσιο εμπειρικής προσέγγισης, με σκοπό την εξακρίβωση του βαθμού επίτευξης του κύριου στόχου της Σύμβασης, δηλαδή της προστασίας της ναυτικής εργασίας.

---

<sup>12</sup> ΔΟΕ, «International Labour Standards on Seafarers», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang-en/index.htm>.

<sup>13</sup> Maria Progoulaki, Aikaterini Katradi, Ioannis Theotokas, (2013), «Developing and Promoting Seafarers' Welfare under the Maritime Labour Convention: A Research Agenda», SPOUDAI Journal of Economics and Business, Vol. 63 (2013), Issue 3-4, σελ. 76.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1**

### **ΔΙΕΘΝΕΣ ΠΛΑΙΣΙΟ**

#### **1.1 Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών**

Για τους σκοπούς του Δικαίου των Συνθηκών, ως διεθνής οργανισμός μπορεί ευρύτερα να ορισθεί, κάθε μη κρατική οντότητα που διαθέτει διεθνή νομική προσωπικότητα ανεξάρτητη των κρατών που την έχουν ιδρύσει<sup>14</sup>.

Η νομική προσωπικότητα ενός διεθνούς οργανισμού καθορίζεται κατά κανόνα στην ίδια την ιδρυτική συνθήκη. Όμως η μη ρύθμιση του θέματος δε σημαίνει κατ' ανάγκη ότι ο οργανισμός δεν μπορεί να αποκτήσει διεθνή νομική προσωπικότητα. Η θεωρία δέχεται ομόφωνα πλέον, ότι η νομική προσωπικότητα δεν εξαρτάται από τη βούληση των ιδρυτών, αλλά από τις ουσιαστικές αρμοδιότητες με τις οποίες έχει προικισθεί ο οργανισμός και την πρακτική που αυτός ακολουθεί. Την άποψη αυτή διατύπωσε από το 1949 και το Διεθνές Δικαστήριο σε γνωμοδότησή του σχετικά με τον ΟΗΕ<sup>15</sup>.

Ο ΟΗΕ ιδρύθηκε την 24<sup>η</sup> Οκτωβρίου 1945 από 51 χώρες, οι οποίες δεσμεύτηκαν να διατηρήσουν την ειρήνη μέσα από τη διεθνή συνεργασία και τη συλλογική ασφάλεια. Σήμερα, σχεδόν κάθε έθνος του κόσμου ανήκει στον ΟΗΕ, με 192 χώρες να είναι μέλη του Οργανισμού. Σύμφωνα με τον Καταστατικό του Χάρτη<sup>16</sup>, τα Ηνωμένα Έθνη έχουν τέσσερις σκοπούς:

- ❖ τη διατήρηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας,
- ❖ την ανάπτυξη φιλικών σχέσεων μεταξύ των εθνών,
- ❖ τη συνεργασία για την επίλυση των διεθνών προβλημάτων και την προώθηση του σεβασμού των ανθρωπίνων δικαιωμάτων, και
- ❖ την εναρμόνιση των δράσεων των κρατών<sup>17</sup>.

---

<sup>14</sup> Antony Aust, (2000), «Modern Treaty Law and Practice», Cambridge University Press, ISBN: 0521591538, σελ. 54.

<sup>15</sup> Παπαγιάννης Δ., (2011), «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 978-960-15-2483-2, σελ. 49.

<sup>16</sup> Ο Χάρτης των Ηνωμένων Εθνών υπογράφηκε στις 26 Ιουνίου 1945, στον Άγιο Φραγκίσκο, στο τέλος της Συνδιασκέψεως των Ηνωμένων Εθνών για τη Διεθνή Οργάνωση, και άρχισε να ισχύει στις 24 Οκτωβρίου 1945.

<sup>17</sup> Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, «Τα Ηνωμένα Έθνη», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση:  
[http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16&Itemid=10](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=10)



Ο Καταστατικός Χάρτης του ΟΗΕ, μεταξύ άλλων, καλεί ρητά τα Ηνωμένα Έθνη να αναλάβουν την προοδευτική κωδικοποίηση και ανάπτυξη του διεθνούς δικαίου. Οι περισσότερες από 500 συμβάσεις, συνθήκες και δεδομένα που έχουν προκύψει από αυτή την εργασία, παρέχουν το πλαίσιο για την προώθηση της διεθνούς ειρήνης και ασφάλειας, καθώς και της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης. Οι συμβάσεις αυτές δεσμεύουν νομικά τα κράτη που τις έχουν επικυρώσει<sup>18</sup>.

Τα Ηνωμένα Έθνη πέρα από τα έξι κύρια όργανά τους<sup>19</sup>, έχουν δημιουργήσει έναν αριθμό ειδικευμένων οργανώσεων, προγραμμάτων και ταμείων. Συνολικά όλα αυτά ονομάζονται το «Σύστημα των Ηνωμένων Εθνών».

Όσον αφορά στις ειδικευμένες οργανώσεις, αυτές διαθέτουν ευρύτατες διεθνείς ευθύνες σε οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτιστικούς και άλλους σχετικούς τομείς, έχουν δικά τους μέλη, νομοθετικά και εκτελεστικά όργανα, γραμματείες και προϋπολογισμούς. Συνεργάζονται όλες με τον ΟΗΕ και μεταξύ τους μέσω, μεταξύ άλλων, του συντονιστικού μηχανισμού του Κοινωνικού και Οικονομικού Συμβουλίου. Στις οργανώσεις αυτές περιλαμβάνεται και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας<sup>20</sup>.

## **1.2 Διεθνής Οργάνωση Εργασίας**

Η ΔΟΕ αποτελεί τον τρίτο κατά σειρά αρχαιότερο διεθνή οργανισμό με κύριο αντικείμενο την παραγωγή διεθνών προστατευτικών κανόνων στον τομέα των συνθηκών και των όρων εργασίας και γενικότερα της απασχόλησης και της κοινωνικής ασφάλισης, δηλαδή κανόνων που συνηθίζεται να χαρακτηρίζουμε ως «κοινωνικό δίκαιο»<sup>21</sup>.

---

<sup>18</sup> Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, «Διεθνές Δίκαιο», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=35](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=35)

<sup>19</sup> Τη Γενική Συνέλευση, το Συμβούλιο Ασφαλείας, το Κοινωνικό και Οικονομικό Συμβούλιο, το Συμβούλιο Κηδεμονίας, το Διεθνές Δικαστήριο και τη Γραμματεία.

<sup>20</sup> Περιφερειακό Κέντρο Πληροφόρησης των Ηνωμένων Εθνών, «Το Σύστημα των Ηνωμένων Εθνών», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=category&id=25&Itemid=32](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=category&id=25&Itemid=32)

<sup>21</sup> Ληξουριώτης Δ. Ι., (2005), «Διεθνές Εργατικό Δίκαιο. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και Θεμελιώδη Εργασιακά Δικαιώματα. Η εφαρμογή των κανόνων Διεθνούς Εργατικού Δικαίου από την Ελλάδα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, ISBN: 960-272-329-7, σελ. 1.

### **1.2.1 Ίδρυση – Οργάνωση – Αρμοδιότητες – Μέσα Δράσης**

Μετά το τέλος του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου<sup>22</sup> πληθαίνουν ολοένα οι φωνές<sup>23</sup> που ζητούν τη συμπερίληψη στη «Συνθήκη Ειρήνης»<sup>24</sup> διατάξεων για τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη τα παραπάνω αιτήματα, οι συμμαχικές δυνάμεις, και συγκεκριμένα το Ηνωμένο Βασίλειο και η Γαλλία, εκκίνησαν σχέδια για τη δημιουργία, από τη Συνθήκη, ενός διεθνούς κανονισμού για εργασιακά θέματα. Η Διάσκεψη Ειρήνης ανέθεσε την εξέταση του θέματος σε μια ειδική Επιτροπή, το έργο της οποίας είχε ως αποτέλεσμα την εισαγωγή στη Συνθήκη των Βερσαλλιών του Μέρους XIII, το οποίο ρύθμιζε εργασιακά θέματα και προέβλεπε τη δημιουργία της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας με την αρμοδιότητα να υιοθετεί Συμβάσεις και Συστάσεις στον εν λόγω τομέα<sup>25</sup>.

Η ΔΟΕ, με έδρα τη Γενεύη, συνέχισε να λειτουργεί αδιάλειπτα καθ' όλη τη διάρκεια του μεσοπολέμου και μέχρι την έναρξη του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου. Μετά το πέρας αυτού και μολονότι η ΔΟΕ δημιουργήθηκε στο πλαίσιο της Κοινωνίας των Εθνών, πέτυχε να διατηρηθεί και μετά τη διάλυση αυτής και να ενταχθεί το 1946, ως πρώτος εξειδικευμένος θεσμός, στο νέο διεθνές σύστημα συνεργασίας των Κρατών που δομήθηκε με βάση τον ΟΗΕ<sup>26</sup>. Σήμερα 186 χώρες αποτελούν μέλη της ΔΟΕ<sup>27</sup>.

Η διάρθρωση της ΔΟΕ περιλαμβάνει: (α) μια γενική συνέλευση, τη Διεθνή Συνδιάσκεψη Εργασίας<sup>28</sup>, (β) ένα εκτελεστικό συμβούλιο, το Διοικητικό Συμβούλιο<sup>29</sup>,

---

<sup>22</sup> Το πρώτο διεθνές γραφείο εργασίας λειτούργησε την 01<sup>η</sup> Μαΐου 1901 με τον τίτλο «Διεθνής Ένωση Εργασίας». Πραγματοποίησε τρεις Διεθνείς Συνδιασκέψεις το 1905, 1906 και 1913, διακόπηκε όμως η δραστηριότητά του λόγω κήρυξης του πρώτου παγκοσμίου πολέμου.

<sup>23</sup> Αποτελέσματα Συνεδρίων ποικίλων εμπορικών ενώσεων (Λήντς 1916, Στοκχόλμη 1917, Λονδίνο 1918 και Βέρνη 1917 και 1919).

<sup>24</sup> Η Συνθήκη των Βερσαλλιών (1919) είναι η Συνθήκη ειρήνης που τερμάτισε επίσημα τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο ανάμεσα στην Αντάντ και την Γερμανική Αυτοκρατορία. Μετά από έξι μήνες διαπραγματεύσεων, που έλαβαν χώρα στη Διάσκεψη Ειρήνης του Παρισιού, η συνθήκη υπεγράφη ως συνέχεια της ανακωχής της 11ης Νοεμβρίου 1918 του δάσους της Κομπιένης.

<sup>25</sup> Nicolas Valticos, (1979), «International labour law», Kluwer, Deventer, The Netherlands, ISBN: 978-94-017-4402-7, σελ.18.

<sup>26</sup> Ληξουριώτης Δ. Ι., (2005), «Διεθνές Εργατικό Δίκαιο. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και Θεμελιώδη Εργασιακά Δικαιώματα. Η εφαρμογή των κανόνων Διεθνούς Εργατικού Δικαίου από την Ελλάδα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, ISBN: 960-272-329-7, σελ. 4.

<sup>27</sup> ΔΟΕ, «Alphabetical list of ILO member countries», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>.

<sup>28</sup> Συχνά αποκαλείται «Διεθνές Κοινοβούλιο Εργασίας», αποτελεί το κατ' εξοχήν νομοθετικό όργανο της ΔΟΕ, υιοθετώντας διεθνείς Συμβάσεις και Συστάσεις Εργασίας αλλά και αποφάσεις χάραξης της γενικής πολιτικής της ΔΟΕ. Συγκαλείται κάθε Ιούνιο στη Γενεύη.

και (γ) μία μόνιμη γραμματεία, το Διεθνές Γραφείο Εργασίας<sup>30</sup>. Η δράση της ΔΟΕ εκδηλώνεται ακόμα και με άλλες ενέργειες και όργανα, όπως οι περιφερειακές συνδιασκέψεις, οι επιτροπές βιομηχανίας και οι διάφορες επιτροπές εμπειρογνομόνων<sup>31</sup>. Βασικό χαρακτηριστικό και «ακρογωνιαίος λίθος» της λειτουργίας της ΔΟΕ είναι η μοναδική στο είδος της τριμερής σύνθεση των βασικών οργάνων της<sup>32</sup>. Έτσι στη ΔΣΕ συμμετέχουν τέσσερις εκπρόσωποι κάθε χώρας μέλους της Οργάνωσης, δυο εκ των οποίων προέρχονται από την κυβέρνηση, ένας από τους εργοδότες και ένας από τους εργαζομένους<sup>33</sup>. Ομοίως το Διοικητικό Συμβούλιο απαρτίζεται από πενήντα έξι μέλη, είκοσι οκτώ εκ των οποίων εκπροσωπούν κυβερνήσεις, δεκατέσσερα εργοδότες και δεκατέσσερα εργαζομένους<sup>34</sup>.

Σύμφωνα με το Καταστατικό της, η ΔΟΕ έχει ως πρωταρχική αποστολή της τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας και γενικότερα την προαγωγή της κοινωνικής δικαιοσύνης με απώτερο στόχο την ενίσχυση και διασφάλιση της κοινωνικής ειρήνης και κατ' αντανάκλαση της διεθνούς ειρήνης<sup>35</sup>. Πλέον σημαντική στην ιστορία της Οργάνωσης θεωρείται και η 26<sup>η</sup> σύνοδος της ΔΣΕ που έλαβε χώρα στη Φιλαδέλφεια από την 20<sup>η</sup> Απριλίου έως την 12<sup>η</sup> Μαΐου 1944<sup>36</sup>, καθώς οδήγησε στην υιοθέτηση της Διακήρυξης των σκοπών και των επιδιώξεων της ΔΟΕ και των αρχών που πρέπει να εμπνέουν την πολιτική των μελών της<sup>37</sup>. Η Διακήρυξη εισήγαγε μεταξύ των στόχων της ΔΟΕ την κοινωνική μέριμνα και την οικονομική πρόοδο, ενώ περιλάμβανε και ρητή αναφορά στην αρχή της ισότητας, αναγνωρίζοντας το δικαίωμα κάθε

---

<sup>29</sup> Στις αρμοδιότητές του περιλαμβάνονται ο καθορισμός της ημερήσιας διάταξης της ΔΣΕ, η εκλογή του Γενικού Γραμματέα του ΔΓΕ και η λήψη αποφάσεων εφαρμογής της πολιτικής της ΔΟΕ. Συνέρχεται τακτικά τρεις φορές το έτος.

<sup>30</sup> Αποτελεί το κομβικό σημείο του συνόλου των δραστηριοτήτων της ΔΟΕ. Διευθύνεται από τον Γενικό Γραμματέα, ο οποίος εκλέγεται για 5 έτη και απασχολεί περισσότερους από 2.500 αξιωματούχους από 150 έθνη.

<sup>31</sup> Κούτρης Α.Ν., (1985), «Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και οι Αναπτυσσόμενες Χώρες», Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, Οκτ. 1985, ISSN 2241-8512, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.grsr.gr/index.php/ekke/article/view/775>, σελ. 118-119.

<sup>32</sup> Ληξουριώτης Δ. Ι., (2005), «Διεθνές Εργατικό Δίκαιο. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και Θεμελιώδη Εργασιακά Δικαιώματα. Η εφαρμογή των κανόνων Διεθνούς Εργατικού Δικαίου από την Ελλάδα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, ISBN: 960-272-329-7, σελ. 9.

<sup>33</sup> Άρθρο 3 παρ.1 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>34</sup> Άρθρο 7 παρ. 1 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>35</sup> Ληξουριώτης Δ. Ι., (2005), «Διεθνές Εργατικό Δίκαιο. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και Θεμελιώδη Εργασιακά Δικαιώματα. Η εφαρμογή των κανόνων Διεθνούς Εργατικού Δικαίου από την Ελλάδα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, ISBN: 960-272-329-7, σελ. 5.

<sup>36</sup> Victor-Yves Ghebali, (1989), «The International Labour Organization: A case study on the evolution of U.N. Specialised Agencies», International Organization and the evolution of world society, Vol.3, Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 0792300254, σελ. 21.

<sup>37</sup> Η Διακήρυξη της Φιλαδέλφειας έχει συμπεριληφθεί ως Παράρτημα στον Καταστατικό Χάρτη της ΔΟΕ.

προσώπου, ανεξαρτήτως φυλής, θρησκευματος ή γένους, να επιδιώκει υλική πρόοδο και πνευματική ανάπτυξη<sup>38</sup>.

Το κυριότερο μέσο δράσης της ΔΟΕ, για την επίτευξη των στόχων της, είναι η υιοθέτηση διεθνών προτύπων εργασίας και συγκεκριμένα:

- ❖ Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας, που είναι νομικά δεσμευτικές διεθνείς συνθήκες, οι οποίες δύναται να επικυρωθούν από τις χώρες μέλη της Οργάνωσης, και
- ❖ Διεθνών Συστάσεων Εργασίας που αποτελούν μη δεσμευτικές κατευθυντήριες γραμμές<sup>39</sup>.

Στο πλαίσιο της Οργάνωσης έχουν έως σήμερα υιοθετηθεί 189 Διεθνείς Συμβάσεις και 203 Διεθνείς Συστάσεις Εργασίας<sup>40</sup>.

### **1.2.2 Διαδικασία Κατάρτισης Διεθνών Προτύπων Εργασίας και Λήψης Αποφάσεων**

Στο σκληρό πυρήνα της λειτουργίας της ΔΟΕ συναντάμε την τριμερή εκπροσώπηση για τη διαμόρφωση και υιοθέτηση διεθνών προτύπων εργασίας. Και είναι ο τριμελής αυτός χαρακτήρας που αυτοδίκαια προσδίδει στα εν λόγω πρότυπα την ιδιαίτερη νομική τους φύση, καθώς η ανάπτυξη και η διαχείρισή τους ανατίθεται όχι μόνο στις κυβερνήσεις αλλά και στους εργοδότες και τους εργαζομένους<sup>41</sup>.

Ο καθορισμός της ημερήσιας διάταξης της ΔΣΕ ανήκει κατά κανόνα στο Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο οφείλει να εξετάζει προτάσεις που έχουν υποβληθεί από κυβερνήσεις ή από αντιπροσωπευτικές οργανώσεις εργοδοτών ή εργαζομένων ή από οιονδήποτε διεθνή οργανισμό δημοσίου δικαίου<sup>42</sup>.

Η κυβέρνηση κάθε χώρας μέλους της Οργάνωσης μπορεί να αντιταχθεί στη συμπερίληψη οποιουδήποτε θέματος στην ημερήσια διάταξη της ΔΣΕ, οπότε στην περίπτωση αυτή η Συνδιάσκεψη πρέπει με πλειοψηφία δυο τρίτων των παρόντων

<sup>38</sup> Μέρος II Διακήρυξης της Φιλαδέλφειας.

<sup>39</sup> ΔΟΕ, (2014), «Rules of the Game: A brief introduction to International Labour Standards», ISBN: 978-92-2-129064-3, International Labour Office. - Geneva: ILO, Third Revised Edition 2014, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_108393.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_108393.pdf), σελ. 15.

<sup>40</sup> ΔΟΕ, «Labour Standards», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.htm>.

<sup>41</sup> ΔΟΕ, (2002), «International labour standards A global approach», ISBN 92-2-112668-4, International Labour Office, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_087692.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_087692.pdf), σελ. ν

<sup>42</sup> Άρθρο 14 παρ.1 Καταστατικού της ΔΟΕ.

εκπροσώπων να αποφασίσει αναφορικά με τη διατήρηση ή μη του θέματος<sup>43</sup>. Η ΔΣΕ μπορεί ομοίως με πλειοψηφία δυο τρίτων των παρόντων εκπροσώπων να αποφασίσει τη συμπερίληψη και νέων θεμάτων, που θεωρεί αναγκαίο να εξεταστούν, στην ημερήσια διάταξη της επόμενης συνόδου της<sup>44</sup>.

Εφόσον εκτιμηθεί ότι ένα θέμα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο κανονιστικής παρέμβασης, η ΔΣΕ προσδιορίζει εάν η παρέμβαση θα λάβει τη μορφή Διεθνούς Σύμβασης ή Σύστασης<sup>45</sup>. Σε κάθε περίπτωση απαιτείται πλειοψηφία δυο τρίτων των παρόντων εκπροσώπων κατά την τελική ψηφοφορία για την υιοθέτηση της Σύμβασης ή της Σύστασης από τη ΔΣΕ<sup>46</sup>.

Για την υιοθέτηση μιας Σύμβασης ή Σύστασης, μπορεί να ακολουθηθεί η διαδικασία είτε της απλής είτε της διπλής συζήτησης. Εάν το Διοικητικό Συμβούλιο δεν αποφασίσει διαφορετικά με πλειοψηφία τριών πέμπτων, τα θέματα που εγγράφονται στην ημερήσια διάταξη της Συνδιάσκεψης, θεωρούνται ότι παραπέμπονται στη ΔΣΕ με την προοπτική της διπλής συζήτησης<sup>47</sup>, την οποία και θα εξετάσουμε στο πλαίσιο της παρούσας.

Με βάση λοιπόν τη διαδικασία της διπλής συζήτησης, το ΔΓΕ καταρτίζει έκθεση στην οποία περιγράφει τη νομοθεσία και την πρακτική διαφόρων χωρών μελών σε σχέση με το θέμα καθώς και ένα ερωτηματολόγιο. Η έκθεση και το ερωτηματολόγιο αποστέλλονται στις κυβερνήσεις των χωρών μελών τουλάχιστον δεκαοκτώ (18) μήνες πριν τη σύνοδο της ΔΣΕ κατά την οποία θα εξεταστεί το θέμα, με το αίτημα να διαβουλευτούν με τις πλέον αντιπροσωπευτικές οργανώσεις εργοδοτών και εργαζομένων προτού υποβάλλουν τις θέσεις τους<sup>48</sup>.

Με βάση τις απαντήσεις των κυβερνήσεων, το ΔΓΕ συντάσσει μια νέα έκθεση στην οποία επισημαίνονται τα βασικά σημεία που πρέπει να εξεταστούν από τη Συνδιάσκεψη. Η έκθεση αυτή κοινοποιείται στις κυβερνήσεις τουλάχιστον τέσσερις (4) μήνες πριν από την έναρξη των εργασιών της ΔΣΕ. Εφόσον η τελευταία αποφασίσει ότι το ζήτημα μπορεί να ρυθμιστεί με Σύμβαση ή Σύσταση, υιοθετεί

<sup>43</sup> Nicolas Valticos, (1979), «International labour law», Kluwer, Deventer, The Netherlands, ISBN: 978-94-017-4402-7, σελ.46.

<sup>44</sup> Άρθρο 16 παρ. 3 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>45</sup> Άρθρο 19 παρ.1 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>46</sup> Άρθρο 19 παρ. 3 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>47</sup> Άρθρο 34 παρ. 4 και 5 Κανονισμού ΔΣΕ.

<sup>48</sup> Άρθρο 39 παρ. 1 Κανονισμού ΔΣΕ.

«συμπεράσματα» και αποφασίζει να εγγράψει αυτό στην ημερήσια διάταξη της επόμενης Συνδιάσκεψης ή ζητά από το Διοικητικό Συμβούλιο να το εγγράψει σε μια από τις μεταγενέστερες συνόδους<sup>49</sup>.

Στη βάση των απαντήσεων που ελήφθησαν από τα ερωτηματολόγια καθώς και των αποτελεσμάτων της πρώτης συζήτησης στη ΔΣΕ, το ΔΓΕ καταρτίζει σχέδιο της Σύμβασης ή της Σύστασης και το κοινοποιεί στις κυβερνήσεις των χωρών μελών, όχι αργότερα από δυο (02) μήνες μετά τη λήξη της συνόδου της ΔΣΕ, ζητώντας τους εντός προθεσμίας τριών (03) μηνών και κατόπιν διαβούλευσης με τις πλέον αντιπροσωπευτικές οργανώσεις εργοδοτών και εργαζομένων, να υποβάλλουν προτάσεις τροποποίησης του σχεδίου ή τις παρατηρήσεις τους<sup>50</sup>.

Αφού ληφθούν οι νέες απαντήσεις, το ΔΓΕ συντάσσει την τελική αναφορά που περιέχει το κείμενο της Σύμβασης ή της Σύστασης, όπως τροποποιήθηκε. Η εν λόγω αναφορά αποστέλλεται από το ΔΓΕ στις κυβερνήσεις των χωρών μελών της ΔΟΕ τουλάχιστον τρεις (03) μήνες πριν την έναρξη της συνόδου της ΔΣΕ κατά την οποία θα εξεταστεί το θέμα<sup>51</sup>.

Κατόπιν σχετικής συζήτησης και επεξεργασίας στο πλαίσιο της συνόδου της ΔΣΕ, καταρτίζεται ένα τελικό κείμενο που διανέμεται στους συμμετέχοντες και εν συνεχεία η ΔΣΕ προβαίνει στην τελική ψηφοφορία<sup>52</sup> κατά την οποία, όπως προαναφέρθηκε, απαιτείται πλειοψηφία δυο τρίτων προκειμένου να υιοθετηθεί η Σύμβαση ή η Σύσταση.

Η διαδικασία, όπως γίνεται κατανοητό, είναι αρκετά χρονοβόρα και περιλαμβάνει μια σειρά προπαρασκευαστικών ενεργειών και διεργασιών ανταλλαγής απόψεων, παρέχει όμως στους συμμετέχοντες τον απαραίτητο χρόνο για ενδελεχή εξέταση και διαμόρφωση σαφούς θέσης επί του εξεταζόμενου θέματος.

Οι Διεθνείς Συμβάσεις που υιοθετούνται κοινοποιούνται σε όλες τις χώρες μέλη της ΔΟΕ, οι οποίες οφείλουν εντός δώδεκα (12) μηνών<sup>53</sup> από τη λήξη της συνόδου της ΔΣΕ, να ενημερώσουν τις αρμόδιες νομοθετικές αρχές της χώρας τους

<sup>49</sup> Ληξουριώτης Δ. Ι., (2005), «Διεθνές Εργατικό Δίκαιο. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και Θεμελιώδη Εργασιακά Δικαιώματα. Η εφαρμογή των κανόνων Διεθνούς Εργατικού Δικαίου από την Ελλάδα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, ISBN: 960-272-329-7, σελ. 29.

<sup>50</sup> Άρθρο 39 παρ. 6 Κανονισμού ΔΣΕ.

<sup>51</sup> Άρθρο 39 παρ. 7 Κανονισμού ΔΣΕ.

<sup>52</sup> Άρθρο 40 Κανονισμού ΔΣΕ.

<sup>53</sup> Σε εξαιρετικές περιπτώσεις η προθεσμία δύναται να επεκταθεί, όχι όμως πέρα των 18 μηνών.

αναφορικά με τη Σύμβαση, γνωστοποιώντας τις σχετικές τους ενέργειες στον Γενικό Γραμματέα του ΔΓΕ. Προκειμένου μια Διεθνής Σύμβαση να δεσμεύει μια χώρα απαιτείται κύρωση με εθνική νομοθετική πράξη και αποστολή του επίσημου κυρωτικού οργάνου προς τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ προς καταχώρηση<sup>54</sup>. Κατά τη συνήθη πρακτική η Διεθνής αυτή Σύμβαση τίθεται σε ισχύ για την εν λόγω χώρα ένα έτος μετά την καταχώρηση του κυρωτικού της οργάνου.

### **1.2.3 Σύστημα Ελέγχου και Εποπτείας**

Εκτός από την κανονιστική της δραστηριότητα, η ΔΟΕ διαθέτει και σύστημα ελέγχου και εποπτείας της εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων από τις χώρες μέλη που τις έχουν κυρώσει<sup>55</sup>. Το σύστημα αυτό περιλαμβάνει τόσο τακτικούς ελέγχους, μέσω της υποβολής εκθέσεων ανά τακτά χρονικά διαστήματα από τις χώρες, στις οποίες καταγράφονται τα εθνικά μέτρα εφαρμογής που έχουν λάβει<sup>56</sup>, όσο και κατά περίπτωση (ad hoc) ελέγχους σε περιπτώσεις υποβολής καταγγελιών ή παραπόνων<sup>57</sup>.

Η εξέταση των εκθέσεων που υποβάλλουν οι χώρες μέλη πραγματοποιείται, σε τεχνικό επίπεδο, από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για την Εφαρμογή των Συμβάσεων και Συστάσεων<sup>58</sup> και, σε «πολιτικό» επίπεδο, από την Επιτροπή Εφαρμογής των Συμβάσεων και Συστάσεων της ΔΣΕ, η οποία αν και δεν διαθέτει «δικαστικές» εξουσίες, ασκεί σημαντική πίεση στις χώρες που διαπιστώνεται ότι δεν εφαρμόζουν επαρκώς τα διεθνή πρότυπα εργασίας μέσω μεθόδων «απομόνωσης» και «κινητοποίησης δημόσιας κριτικής»<sup>59</sup>. Το σύστημα των εθνικών εκθέσεων

---

<sup>54</sup> Άρθρο 19 παρ.5 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>55</sup> Nicolas Valticos, (1994), «Once more about the ILO System of Supervision: In What respect is it Still a Model?», περιέχεται στο: «Towards More Effective Supervision by International Organizations, Essays in Honour of Henry G. Schermers», Volume I, Edited by: Niels Blokker & Sam Muller, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 0-7923-3159-1, σελ. 99.

<sup>56</sup> Άρθρο 22 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>57</sup> Συνδέονται κυρίως με την εφαρμογή συγκεκριμένων Διεθνών Συμβάσεων όπως εκείνων που αφορούν στη συνδικαλιστική ελευθερία.

<sup>58</sup> Καθώς θεωρήθηκε ότι ούτε το ΔΓΕ ούτε η ΔΣΕ θα ήταν σε θέση, λόγω του όγκου των εργασιών τους, να εξετάσουν ενδελεχώς και να αξιολογήσουν εμπειριστατωμένα τις εκθέσεις των χωρών, η συγκεκριμένη αποστολή ανατέθηκε σε ανεξάρτητο τεχνικό όργανο. Η υπό εξέταση Επιτροπή διορίζεται από το Διοικητικό Συμβούλιο και υποβάλλει τις διαπιστώσεις της υπό τη μορφή εκθέσεων προς τη ΔΣΕ. Πρόκειται για εκθέσεις που συντάσσονται κατά περίπτωση καθώς και ετήσια έκθεση που περιέχει τα μέτρα εφαρμογής που ελήφθησαν από κάθε χώρα και τον βαθμό εφαρμογής των Συμβάσεων από αυτές.

<sup>59</sup> Cesare P.R. Romano, (1996), «The ILO System of Supervision and Compliance Control: A Review and Lessons for Multilateral Environmental Agreements», International Institute for Applied Systems Analysis, Austria, ISBN: 3-7045-0127-1, σελ. 8

αποτελεί την καρδιά του εποπτικού συστήματος της ΔΟΕ και μέσω της συνέχειας και της σταθερότητάς του, συμβάλλει ουσιαστικά στη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων.

Από την άλλη πλευρά οι έλεγχοι στη βάση καταγγελιών που μπορεί να υποβάλλουν είτε οργανώσεις εργοδοτών ή εργαζομένων είτε άλλη χώρα μέλος, έχουν ξεκινήσει να κερδίζουν έδαφος τα τελευταία χρόνια λειτουργίας της ΔΟΕ<sup>60</sup>. Έχουν κατά κύριο λόγο χαρακτήρα «αντιδικίας» και το όλο σύστημα στηρίζεται περισσότερο στην ανταλλαγή απόψεων και την «πειθώ» παρά στην επιβολή «ποινών» με βάση τα αποτελέσματα του ελέγχου.

Σε κάθε περίπτωση και τα δυο συστήματα ελέγχου διαθέτουν πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα<sup>61</sup>, ο συνδυασμός τους όμως είναι αυτός που καθιστά το εποπτικό σύστημα της ΔΟΕ πρωτοποριακό στο σύνολό του<sup>62</sup>.

### **1.3 Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006**

Μεταξύ των Διεθνών Συμβάσεων που έχουν υιοθετηθεί από τη ΔΟΕ ιδιαίτερη θέση καταλαμβάνει η ΣΝΕ, 2006, γνωστή και ως «Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών». Η ΣΝΕ, 2006 αποτελεί τον πρώτο Διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας και συνιστά τον «τέταρτο πυλώνα» του διεθνούς θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, συμπληρώνοντας τους άλλους πυλώνες που έχουν θέσει οι σημαντικότερες Συμβάσεις του ΔΝΟ, δηλαδή η Διεθνής Σύμβαση «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974» (SOLAS), η Διεθνής Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978» (STCW) και η Διεθνής Σύμβαση «Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973 και το Πρωτόκολλο της του έτους 1978» (MARPOL)<sup>63</sup>.

---

<sup>60</sup> Cesare P.R. Romano, (1996), «The ILO System of Supervision and Compliance Control: A Review and Lessons for Multilateral Environmental Agreements», International Institute for Applied Systems Analysis, Austria, ISBN: 3-7045-0127-1, σελ. 10

<sup>61</sup> Εντοπίζονται κυρίως στην έγκαιρη αντιμετώπιση σοβαρών περιπτώσεων μη συμμόρφωσης.

<sup>62</sup> Nicolas Valticos, (1994), «Once more about the ILO System of Supervision: In What respect is it Still a Model?», περιέχεται στο: «Towards More Effective Supervision by International Organizations, Essays in Honour of Henry G. Schermers», Volume I, Edited by: Niels Blokker & Sam Muller, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 0-7923-3159-1, σελ. 103.

<sup>63</sup> ΔΟΕ, «MLC, 2006 What it is and what it does», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--en/index.htm>



### 1.3.1 Κατάρτιση – Υιοθέτηση

Από τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της ΔΟΕ έγινε προφανής η αναγκαιότητα ιδιαίτερης προσέγγισης των θεμάτων που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία, με δεδομένες τις ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία. Ως εκ τούτου από το 1920 η ΔΣΕ είχε ως πρακτική τη διεξαγωγή ειδικής Ναυτιλιακής συνόδου για την εξέταση των θεμάτων αυτών, ενώ κατά το ίδιο έτος συστάθηκε και μια διμερής Κοινή Ναυτιλιακή Επιτροπή<sup>64</sup>, ως συμβουλευτικό όργανο του Διοικητικού Συμβουλίου της ΔΟΕ για τα εν λόγω θέματα<sup>65</sup>.

Έως το τέλος του 20<sup>ου</sup> αιώνα είχαν πραγματοποιηθεί έντεκα (11) ναυτιλιακές σύνοδοι της ΔΣΕ και είχαν υιοθετηθεί για τη ναυτική εργασία σαράντα (40) Διεθνείς Συμβάσεις, ένα Πρωτόκολλο και είκοσι εννέα (29) Συστάσεις που ρύθμιζαν θέματα όπως η ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας, η ελάχιστη ηλικία, οι ώρες εργασίας και η επαγγελματική ασφάλεια και υγεία των ναυτικών<sup>66</sup>.

Οι ρίζες της ΣΝΕ, 2006 μπορούν να εντοπιστούν σε δυο σημαντικά γεγονότα που έλαβαν χώρα στο τέλος της δεκαετίας του 1990 και συγκεκριμένα στην επανεξέταση από το Διοικητικό Συμβούλιο της ΔΟΕ των προτύπων εργασίας της Οργάνωσης<sup>67</sup> και στις μεταβολές που παρατηρούνταν κατά την περίοδο εκείνη στη ναυτιλιακή βιομηχανία<sup>68</sup>. Από την επανεξέταση των προτύπων ναυτικής εργασίας το Διοικητικό Συμβούλιο θεώρησε αναγκαία την αναθεώρηση επτά (07) Διεθνών Συμβάσεων και την κατάργηση άλλων δεκατριών (13).

<sup>64</sup> Στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

<sup>65</sup> Moira L. McConnell-Dominick Devlin-Cleopatra Doumbia-Henry, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime», Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 978-90-04-18375-9, σελ. 38.

<sup>66</sup> Dmitry A. Pentsov, (2008), «Standards of the International Labour Organization (ILO)», περιέχεται στο: «Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers», Edited by: Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi – Dmitry A. Pentsov, (2008), Springer – Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-72751-4, σελ. 11.

<sup>67</sup> Κατά το 1995 συστάθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο ομάδα εργασίας για την επανεξέταση των προτύπων εργασίας της ΔΟΕ. Έργο της ομάδας ήταν η εξέταση της ανάγκης τροποποίησης του συνόλου των Διεθνών Συμβάσεων και Συστάσεων που είχαν υιοθετηθεί από τη ΔΟΕ πριν το 1985.

<sup>68</sup> Μεταβολές που σχετίζονταν με την πλοιοκτησία, τη χρηματοδότηση και διαχείριση των πλοίων, με τη νηολόγηση ολοένα και περισσότερων πλοίων σε διεθνή νηολόγια, με τη ναυτολόγηση πληρωμάτων διαφορετικών εθνικοτήτων καθώς και με την υποβάθμιση των όρων και συνθηκών εργασίας στα πλοία στο πλαίσιο αθέμιτου ανταγωνισμού. Αναλυτικά, ΔΟΕ, (2001), «The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry», Report for discussion at the 29th Session of the Joint Maritime Commission, JMC/29/2001/3, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09\\_3\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_3_engl.pdf).

Έτσι κατά την 29<sup>η</sup> σύνοδο της Κοινής Ναυτιλιακής Επιτροπής τον Ιανουάριο 2001 οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών συμφώνησαν ότι τα υφιστάμενα ναυτιλιακά όργανα της ΔΟΕ θα πρέπει να ενοποιηθούν και να επικαιροποιηθούν στο πλαίσιο ενός νέου ενιαίου οργάνου για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας<sup>69</sup>. Η Επιτροπή πρότεινε επίσης στο Διοικητικό Συμβούλιο τη σύσταση τριμερούς ομάδας εργασίας που θα συνδράμει στην ανάπτυξη του προτεινόμενου νέου οργάνου, τη διεξαγωγή προπαρασκευαστικής συνάντησης κατά το έτος 2004 προκειμένου να συζητηθεί για πρώτη φορά το νέο προτεινόμενο όργανο και την πραγματοποίηση ναυτιλιακής συνόδου της ΔΣΕ κατά το έτος 2005 ώστε να υιοθετηθεί το όργανο<sup>70</sup>.

Κατά την 280<sup>η</sup> σύνοδό του το Διοικητικό Συμβούλιο ενέκρινε τις προτάσεις της Κοινής Ναυτιλιακής Επιτροπής και η πρώτη συνάντηση της τριμερούς ομάδας εργασίας<sup>71</sup> πραγματοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2001. Κατά την υπό εξέταση συνάντηση και οι εκπρόσωποι των κυβερνήσεων υποστήριξαν τη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων για ανάπτυξη ενός οργάνου απλού, ξεκάθαρα και εφαρμόσιμου. Περαιτέρω προς υποβοήθηση του έργου της ομάδας εργασίας και προκειμένου να διασφαλιστεί ευρύτερη γεωγραφική κατανομή και συμμετοχή στη διαδικασία όλων των χωρών με ενδιαφέρον στον τομέα της ναυτιλίας, συστάθηκε μία, επίσης τριμερής, υπό-ομάδα εργασίας αποτελούμενη από τριάντα ένα (31) μέλη<sup>72</sup>.

Οι δύο συναντήσεις της υπό – ομάδας εργασίας<sup>73</sup> και οι τέσσερις συναντήσεις της ομάδας εργασίας<sup>74</sup> οδήγησαν στην υποβολή ενός προτεινόμενου σχεδίου ενοποιημένης Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας στην Προπαρασκευαστική Τεχνική Ναυτιλιακή Συνδιάσκεψη που έλαβε χώρα το 2004. Η Συνδιάσκεψη συμφώνησε στο

---

<sup>69</sup> Resolution concerning the review of relevant ILO maritime instruments, γνωστή και ως «Geneva Accord». Η συμφωνία χαρακτηρίστηκε ως «ιστορική» από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ κατά την 89<sup>η</sup> σύνοδο της ΔΣΕ τον Ιούνιο 2001.

<sup>70</sup> Διοικητικό Συμβούλιο ΔΟΕ, (2001), «Report of the 29th Session of the Joint Maritime Commission (Geneva, 22-26 January 2001)», GB.280/5(Corr.), διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb280/pdf/gb-5.pdf>.

<sup>71</sup> Αποτελούνταν από 12 εκπροσώπους κυβερνήσεων, 12 πλοιοκτητών και 12 ναυτικών.

<sup>72</sup> ΔΟΕ, (2001), «Final Report High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards», TWGMLS/2001/10, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb283/pdf/twgmls-fr.pdf>.

<sup>73</sup> Έλαβαν χώρα τον Ιούνιο 2002 και τον Φεβρουάριο 2003 αντίστοιχα.

<sup>74</sup> Έλαβαν χώρα τον Δεκέμβριο 2001, τον Οκτώβριο 2002, τον Ιούνιο – Ιούλιο 2003 και τον Ιανουάριο 2004.

μεγαλύτερο μέρος του κειμένου του σχεδίου της Σύμβασης, υπήρξαν όμως και θέματα για τα οποία δεν κατέστη δυνατή η επίτευξη συμφωνίας<sup>75</sup>.

Ως εκ τούτου μεταξύ της προαναφερόμενης Συνδιάσκεψης και της ΔΣΕ πραγματοποιήθηκε τον Απρίλιο 2005 μία ευρεία τριμερής συνάντηση στην οποία συμμετείχαν εκπρόσωποι από εξήντα εννέα (69) χώρες, σαράντα τέσσερις (44) εκπρόσωποι πλοιοκτητών και τριάντα τέσσερις (34) εκπρόσωποι ναυτικών. Κατά τη συνάντηση επετεύχθη τριμερής συμφωνία για ορισμένα θέματα<sup>76</sup> και έγιναν προτάσεις αναδιατύπωσης των διατάξεων που ήταν σε εκκρεμότητα, ώστε να μπορέσουν να γίνουν αποδεκτές<sup>77</sup>.

Η ΣΝΕ, 2006 τελικώς υιοθετήθηκε κατά την 94<sup>η</sup> ναυτιλιακή σύνοδο της ΔΣΕ που έλαβε χώρα στη Γενεύη από την 07η έως την 23η Φεβρουαρίου 2006. Η υιοθέτηση επετεύχθη με τριακόσιες δεκατέσσερις (314) ψήφους υπέρ, καμία κατά και τέσσερις (04) απουσίες<sup>78</sup>.

Είναι προφανές ότι η υιοθέτηση της ΣΝΕ, 2006 ήταν απόρροια μιας επίπονης και μακρόχρονης διαδικασίας που περιλάμβανε μια σειρά προπαρασκευαστικών ενεργειών και διαπραγματεύσεων, τόσο σε επίσημο όσο και σε ανεπίσημο επίπεδο. Η προσήλωση όμως όλων των εμπλεκόμενων μερών και η πενταετής σταθερή και συνεπής προσπάθειά τους για επίλυση των διαφορών και εξεύρεση κοινά αποδεκτών λύσεων, είχε ως αποτέλεσμα την υιοθέτηση ενός μοναδικού κανονιστικού πλαισίου για τα πρότυπα εργασίας στον πλέον παγκοσμιοποιημένο οικονομικό τομέα, αποτελώντας ταυτόχρονα και μια επιβεβαίωση της εμπιστοσύνης της ΔΟΕ στην τριμερή εκπροσώπηση<sup>79</sup>.

---

<sup>75</sup> ΔΟΕ, Preparatory Technical Maritime Conference, Record of Proceedings 2D, Geneva, 13-24 September 2004, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/maritime/pdf/rp-2d.pdf>.

<sup>76</sup> Ορισμένες διατάξεις όπως ενδεικτικά όσες σχετίζονταν τους όρους θέσης της Σύμβασης σε ισχύ θεωρήθηκε προτιμότερο να εξεταστούν στο πλαίσιο της ΔΣΕ.

<sup>77</sup> ΔΟΕ, (2005), Tripartite Intersessional Meeting on the Follow-up to the Preparatory Technical Maritime Conference, Report of the discussion, PTMC/2005/23, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/ptmc05/ptmc05-23.pdf>.

<sup>78</sup> Δύο εκπρόσωποι της κυβέρνησης του Λιβάνου και δύο της Βενεζουέλας. Αναλυτικά τα αποτελέσματα της ψηφοφορίας: International Labour Conference, Ninety-fourth (Maritime) Session, Geneva, 2006, Provisional Record 17, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-17.pdf>.

<sup>79</sup> Moira L. McConnell-Dominick Devlin-Cleopatra Doumbia-Henry, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime», Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 978-90-04-18375-9, σελ. 62.

### 1.3.2 Δομή – Περιεχόμενο

Σε εκατό και πλέον σελίδες η ΣΝΕ, 2006 διαμορφώνει ελάχιστες διεθνείς απαιτήσεις που καλύπτουν σχεδόν κάθε πτυχή των όρων και συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών. Αποτελεί ένα ενιαίο - συνεκτικό όργανο όσο και πρωτοπόρο, το οποίο ενσωματώνει πρότυπα που εμπεριέχονται σε 37 Διεθνείς Συμβάσεις ναυτικής εργασίας<sup>80</sup> και τις αντίστοιχες Συστάσεις τους, που έχει υιοθετήσει η ΔΟΕ από το 1920, καθώς και θεμελιώδεις αρχές που περιέχονται σε άλλες Διεθνείς Συμβάσεις εργασίας<sup>81</sup>.

Η ΣΝΕ, 2006 αποτελείται από τρία διαφορετικά αλλά εξαρτώμενα μέρη: τα Άρθρα, τους Κανονισμούς και τον Κώδικα. Μέσω των μερών αυτών επιδιώκει ορισμένους στόχους και συγκεκριμένα, μέσω των Άρθρων και των Κανονισμών να θέσει ένα συγκεκριμένο σύνολο δικαιωμάτων και αρχών, ενώ μέσω του Κώδικα να παρέξει αρκετή ευελιξία στις χώρες μέλη σε σχέση με τον τρόπο εφαρμογής των δικαιωμάτων και των αρχών αυτών<sup>82</sup>.

Τα δεκαέξι (16) λοιπόν Άρθρα της ΣΝΕ, 2006 ρυθμίζουν θέματα όπως τις γενικές υποχρεώσεις των χωρών μελών που θα κυρώσουν τη Σύμβαση (Άρθρο I)<sup>83</sup>, τους ορισμούς και το πεδίο εφαρμογής της (Άρθρο II)<sup>84</sup>, τα θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές (Άρθρο III)<sup>85</sup>, τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών (Άρθρο

---

<sup>80</sup> Άρθρο Χ ΣΝΕ, 2006

<sup>81</sup> Λιμενικό Σώμα- Ελληνική Ακτοφυλακή, «Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hcg.gr/node/5538>.

<sup>82</sup> Oana Adăscălițe, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector», *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 149 ( 2014 ) 8 – 13, Elsevier Ltd, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814048393>, σελ. 9.

<sup>83</sup> Υποχρεώσεις που αφορούν στην υλοποίηση των απαιτήσεων της Σύμβασης κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται το δικαίωμα των ναυτικών σε αξιοπρεπή εργασία καθώς και στη συνεργασία μεταξύ των χωρών μελών.

<sup>84</sup> Ορισμοί όπως της έννοιας του ναυτικού και του πλοίου υπήρξαν αντικείμενο σοβαρών διαφωνιών κατά τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων καθώς θεωρήθηκαν ιδιαίτερα ευρύς. Συγκεκριμένα κατά τη ΣΝΕ, 2006 ως ναυτικός ορίζεται νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται και με οποιαδήποτε ειδικότητα επί πλοίου στο οποίο η Σύμβαση ισχύει, ενώ ως πλοίο οποιοδήποτε πλοίο εκτός εκείνων που πλέουν αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή εντός λιμένων ή προστασιμένων υδάτων, χωρίς να τίθεται περιορισμός χωρητικότητας. Τελικώς αφέθηκε στις αρμόδιες αρχές κάθε χώρας μέλους να προσδιορίσουν συγκεκριμένα τις κατηγορίες των εργαζομένων και των πλοίων στα οποία θα εφαρμόζεται η Σύμβαση.

<sup>85</sup> Θεμελιώδη δικαιώματα όπως των συλλογικών διαπραγματεύσεων, της κατάργησης της υποχρεωτικής και της παιδικής εργασίας και της κατάργησης των διακρίσεων προστατεύονται από τη ΣΝΕ, 2006.

IV)<sup>86</sup>, τις υποχρεώσεις εφαρμογής και επιβολής (Άρθρο V)<sup>87</sup> καθώς και τη διαδικασία διαβούλευσης με τις οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών (Άρθρο VII)<sup>88</sup>. Υφίστανται ακόμη Άρθρα που περιέχουν διατάξεις οι οποίες σχετίζονται με την ίδια τη Σύμβαση, όπως τους Κανονισμούς και το Μέρος Α και Β του Κώδικά της (Άρθρο VI)<sup>89</sup>, τους όρους θέσης αυτής σε ισχύ (Άρθρο VIII)<sup>90</sup>, τη διαδικασία καταγγελίας της (Άρθρο IX)<sup>91</sup>, τα αποτελέσματα από την έναρξη εφαρμογής της (Άρθρο X)<sup>92</sup>, τα καθήκοντα θεματοφύλακα της Σύμβασης (Άρθρα XI – XII)<sup>93</sup>, την Ειδική Τριμερή Επιτροπή (Άρθρο XIII)<sup>94</sup>, τη διαδικασία αναθεώρησης της Σύμβασης και του Κώδικά της (Άρθρα XIV – XV)<sup>95</sup> καθώς και τις αυθεντικές γλώσσες (Άρθρο XVI)<sup>96</sup>.

Ένα ιδιαίτερα σημαντικό «Επεξηγηματικό Σημείωμα» μεσολαβεί μεταξύ των Άρθρων και των Κανονισμών και του Κώδικα το οποίο, αν και δεν αποτελεί μέρος του επίσημου κειμένου της ΣΝΕ, 2006, στοχεύει στην παροχή πληροφόρησης και

---

<sup>86</sup> Πρόκειται για δικαιώματα που αφορούν στην ασφάλεια του χώρου εργασίας, σε δίκαιους όρους απασχόλησης, σε αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, στην προστασία της υγείας και στην κοινωνική ασφάλιση.

<sup>87</sup> Η ορθή εφαρμογή των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την εσωτερική νομοθεσία κάθε χώρας, οπότε στο εν λόγω άρθρο σημειώνεται η υποχρέωση κάθε χώρας που κυρώνει τη Σύμβαση να υιοθετήσει νόμους και κανονισμούς ώστε να διασφαλιστεί η εφαρμογή της Σύμβασης τόσο σε πλοία που φέρουν τη σημαία της όσο και σε εκείνα που καταπλέουν σε λιμένες της. Σημαντική καινοτομία του υπό εξέταση Άρθρου είναι η εισαγωγή το όρου «περί μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», τον οποίο θα εξετάσουμε αναλυτικά στη συνέχεια.

<sup>88</sup> Ρυθμίζει την περίπτωση που σε κάποια χώρα δεν υφίστανται αντιπροσωπευτικές οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών.

<sup>89</sup> Οι Κανονισμοί και οι διατάξεις του Μέρους Α του Κώδικα είναι υποχρεωτικής εφαρμογής, ενώ οι διατάξεις του Μέρους Β του Κώδικα μη υποχρεωτικής. Κάθε μέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση να εφαρμόζει τους Κανονισμούς με τον τρόπο που περιγράφεται στο Μέρος Α και λαμβάνοντας υπόψη τις οδηγίες που παρέχονται στο Μέρος Β. Με το εν λόγω άρθρο εισάγεται η δυνατότητα ευελιξίας ως προς την εφαρμογή των διατάξεων του Μέρους Α του Κώδικα μέσω της υιοθέτησης ουσιαδώς ισοδύναμων μέτρων.

<sup>90</sup> 12 μήνες μετά την καταχώρηση κυρωτικών οργάνων τουλάχιστον 30 μελών της ΔΟΕ που κατέχουν τουλάχιστον το 33% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας πλοίων.

<sup>91</sup> Είναι δυνατή τουλάχιστον 10 έτη μετά την πρώτη θέση σε ισχύ της ΣΝΕ, 2006.

<sup>92</sup> Οι Διεθνείς Συμβάσεις της ΔΟΕ που αναθεωρούνται από τη ΣΝΕ, 2006 παρατίθενται στο Παράρτημα Ι της παρούσας.

<sup>93</sup> Ανατίθενται στον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ.

<sup>94</sup> Το Διοικητικό Συμβούλιο τηρεί τη ΣΝΕ, 2006 υπό συνεχή επισκόπηση μέσω της εν λόγω Επιτροπής, η οποία απαρτίζεται από δυο (02) εκπροσώπους της κυβέρνησης κάθε χώρας που έχει κυρώσει τη Σύμβαση και εκπροσώπους των πλοιοκτητών και των ναυτικών που ορίζονται από το Διοικητικό Συμβούλιο κατόπιν διαβούλευσης με την Κοινή Ναυτιλιακή Επιτροπή.

<sup>95</sup> Η αναθεώρηση της Σύμβασης μπορεί να συντελεστεί από τη ΔΣΕ στο πλαίσιο του άρθρου 19 του Καταστατικού της ΔΟΕ, προβλέπεται όμως και μια καινοτόμος διαδικασία αναθεώρησης αποκλειστικά του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006, η οποία κατ' ουσία αποφασίζεται στο πλαίσιο της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής και παραπέμπεται στη ΔΣΕ μόνο για έγκριση.

<sup>96</sup> Τόσο η Αγγλική όσο και η Γαλλική έκδοση του κειμένου της ΣΝΕ, 2006 θεωρούνται εξίσου αυθεντικές.

καθοδήγησης, ιδίως στις κυβερνήσεις, αναφορικά με τη διασύνδεση μεταξύ των μερών της Σύμβασης<sup>97</sup>.

Οι Κανονισμοί και ο Κώδικας, που περιλαμβάνει Πρότυπα και Οδηγίες, ταξινομούνται σε πέντε (05) Κεφάλαια<sup>98</sup>. Συγκεκριμένα κάθε Κεφάλαιο είναι κάθετα καταναμημένο και περιέχει Κανονισμούς, Πρότυπα και Οδηγίες που συνδέονται αριθμητικώς μεταξύ τους. Έτσι, για παράδειγμα, όλοι οι Κανονισμοί, τα Πρότυπα και οι Οδηγίες που περιλαμβάνονται στο Κεφάλαιο 1 ξεκινούν με τον αριθμό 1. Ο δεύτερος αριθμός υποδηλώνει το συγκεκριμένο Κανονισμό στον οποίο αναφέρονται οι διατάξεις, ενώ τα γράμματα Α και Β που προηγούνται των αριθμών δηλώνουν το μέρος του Κώδικα στον οποίο ανήκουν οι διατάξεις και ως εκ τούτου το βαθμό δεσμευτικότητάς τους. Περαιτέρω, κάτω από κάθε Κανονισμό αναφέρεται ο σκοπός του ώστε, σε περίπτωση που κάποια διάταξη χρήζει διαφορετικών ερμηνειών, να είναι ξεκάθαρος ο απώτερος σκοπός της<sup>99</sup>.

Αναλυτικά τα πέντε (05) Κεφάλαια της ΣΝΕ, 2006 συνοψίζονται ως ακολούθως:

❖ **Κεφάλαιο 1: Ελάχιστες Απαιτήσεις για την Εργασία Ναυτικών επί πλοίου.**

Περιέχει διατάξεις αναφορικά με την ελάχιστη ηλικία, τα ιατρικά πιστοποιητικά, την εκπαίδευση και τα προσόντα των ναυτικών καθώς και τις υπηρεσίες ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας<sup>100</sup>. Αποτελείται από τους παρακάτω τέσσερις (04) Κανονισμούς με τα αντίστοιχα Πρότυπα και Οδηγίες:

- **Κανονισμός 1.1 – Πρότυπο Α1.1 – Οδηγία Β1.1: Ελάχιστο όριο ηλικίας.**

---

<sup>97</sup> Moira L. McConnell, (2009), «Making Labour History and the Maritime Labour Convention: Implications for the International Law Making (and Responses to the Dynamics of Globalization)», περιέχεται στο: «The future of ocean regime-building: Essays in tribute to Douglas M. Johnston», Edited by: Aldo Chircop, Ted L. McDorman, & Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 978-90-04-17267-8, σελ. 371.

<sup>98</sup> Dmitry A. Pentsov, (2008), «Standards of the International Labour Organization (ILO)», περιέχεται στο: «Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers», Edited by: Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi & Dmitry A. Pentsov, Springer – Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-72751-4, σελ. 301.

<sup>99</sup> Reto Dürler, (2010), «The Maritime Labour Convention 2006 A major step forward in maritime law», περιέχεται στο: «Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard», Edited by: Norman A. Martínez Gutiérrez, Routledge, ISBN: 0-203-86322-4, σελ. 302.

<sup>100</sup> Dmitry A. Pentsov, (2008), «Standards of the International Labour Organization (ILO)», περιέχεται στο: «Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers», Edited by: Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi & Dmitry A. Pentsov, Springer – Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-72751-4, σελ. 301.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι δεν θα εργάζονται σε πλοία άτομα ηλικίας μικρότερης του ελάχιστου ορίου<sup>101</sup>.*

- Κανονισμός 1.2 – Πρότυπο A1.2 – Οδηγία B1.2 [Οδηγία B1.2.1]: Ιατρικό πιστοποιητικό.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντα τους στη θάλασσα<sup>102</sup>.*

- Κανονισμός 1.3: Εκπαίδευση και προσόντα.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι εκπαιδευμένοι ή διαθέτουν τα προσόντα για να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στο πλοίο<sup>103</sup>.*

- Κανονισμός 1.4 – Πρότυπο A1.4 – Οδηγία B1.4 [Οδηγία B1.4.1]: Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό και καλά ρυθμισμένο σύστημα ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών .<sup>104</sup>*

## ❖ Κεφάλαιο 2: Συνθήκες Εργασίας.

Ρυθμίζει θέματα όπως οι συμβάσεις ναυτολόγησης των ναυτικών, οι μισθοί, οι ώρες εργασίας ή ανάπαυσης, το δικαίωμα αδειάς, η παλιννόστηση, η αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου, τα επίπεδα στελέχωσης και η σταδιοδρομία και η ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών. Αποτελείται από τους παρακάτω οκτώ (08) Κανονισμούς με τα αντίστοιχα Πρότυπα και Οδηγίες:

- Κανονισμός 2.1 – Πρότυπο A2.1 – Οδηγία B2.1 [Οδηγία B2.1.1]: Συμβάσεις Εργασίας Ναυτικών.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί διαθέτουν δίκαιη σύμβαση εργασίας<sup>105</sup>.*

<sup>101</sup> Σύμφωνα με το Πρότυπο A1.1 παρ.1 ως ελάχιστο όριο τίθεται η ηλικία των δεκαέξι (16) ετών.

<sup>102</sup> Κατά τον Κανονισμό 1.2 παρ.1, οι ναυτικοί δεν πρέπει να εργάζονται σε πλοίο εάν δεν είναι πιστοποιημένοι ως ικανοί από υγειονομικής άποψης να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους.

<sup>103</sup> Όπως ορίζει ο Κανονισμός 1.3 παρ.1, οι ναυτικοί δεν δύναται να εργάζονται σε πλοίο εάν δεν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι ή πιστοποιημένοι ή διαθέτουν κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

<sup>104</sup> Συγκεκριμένα ο Κανονισμός 1.4 παρ. 1 αναφέρει ότι όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ένα αποτελεσματικό, επαρκές και αξιόλογο σύστημα εύρεσης εργασίας επί πλοίων το οποίο παρέχεται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.

<sup>105</sup> Στο πλαίσιο αυτό, ο Κανονισμός 2.1 παρ.1 προβλέπει ότι οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης ναυτικού καταχωρούνται σε γραπτή σύμβαση, που συντάσσεται με σαφήνεια, παράγει έννομα αποτελέσματα και είναι σύμφωνη με τα Πρότυπα του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006.

- Κανονισμός 2.2 – Πρότυπο A2.2 – Οδηγία B2.2 [Οδηγία B2.2.1 – Οδηγία B2.2.2 – Οδηγία B2.2.3 – Οδηγία B2.2.4]: Μισθοί.  
*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί αμείβονται για τις υπηρεσίες τους<sup>106</sup>.*
- Κανονισμός 2.3 – Πρότυπο A2.3 – Οδηγία B2.3 [Οδηγία B2.3.1]: Ώρες Εργασίας και Ώρες Ανάπαυσης.  
*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν ρυθμισμένες ώρες εργασίας ή ώρες ανάπαυσης<sup>107</sup>.*
- Κανονισμός 2.4 – Πρότυπο A2.4 – Οδηγία B2.4 [Οδηγία B2.4.1 – Οδηγία B2.4.2 – Οδηγία B2.4.3 – Οδηγία B2.4.4]: Δικαίωμα αδειας.  
*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί λαμβάνουν επαρκή άδεια<sup>108</sup>.*
- Κανονισμός 2.5 – Πρότυπο A2.5 – Οδηγία B2.5 [Οδηγία B2.5.1 – Οδηγία B2.5.2]: Παλιννόστηση.  
*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν τη δυνατότητα να επιστρέφουν στο σπίτι τους<sup>109</sup>.*
- Κανονισμός 2.6 – Πρότυπο A2.6 – Οδηγία B2.6 [Οδηγία B2.6.1]: Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου.  
*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί αποζημιώνονται όταν ένα πλοίο χαθεί ή βυθιστεί<sup>110</sup>.*
- Κανονισμός 2.7 – Πρότυπο A2.7– Οδηγία B2.7 [Οδηγία B2.7.1]: Επίπεδα στελέχωσης.

<sup>106</sup> Ο Κανονισμός 2.2 παρ.1 ρυθμίζει ότι οι ναυτικοί πρέπει να αμείβονται τακτικώς και πλήρως για την εργασία που παρέχουν, σύμφωνα με τις συμβάσεις ναυτολόγησής τους.

<sup>107</sup> Κατά το Πρότυπο A2.3 παρ.5, τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης έχουν ως ακολούθως:

(α) Οι μέγιστες ώρες εργασίας δεν πρέπει να ξεπερνούν: τις δεκατέσσερις (14) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και τις εβδομήντα δυο (72) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

ή

(β) Οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερες από: δέκα (10) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και εβδομήντα επτά (77) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών.

<sup>108</sup> Σύμφωνα με τον Κανονισμό 2.4 παρ.1, κάθε Μέλος εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία λαμβάνουν ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπό κατάλληλες συνθήκες, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006.

<sup>109</sup> Προκειμένου να διασφαλιστεί η παλιννόστηση των ναυτικών ο Κανονισμός 2.5 παρ. 1 προβλέπει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται αδαπάνως γι' αυτούς παλιννόστηση στις περιπτώσεις και υπό τις προϋποθέσεις που περιέχονται στον Κώδικα της ΣΝΕ, 2006.

<sup>110</sup> Συγκεκριμένα ο Κανονισμός 2.6 παρ.1 ορίζει ότι οι ναυτικοί δικαιούνται επαρκή αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή έλλειψης εργασίας που οφείλεται στην απώλεια ή τη βύθιση του πλοίου.



*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί εργάζονται σε πλοία με επαρκές προσωπικό για την ασφαλή, αποτελεσματική και αξιόπιστη λειτουργία του πλοίου<sup>111</sup>.*

- Κανονισμός 2.8 – Πρότυπο A2.8 – Οδηγία B2.8 [Οδηγία B2.8.1 – Οδηγία B2.8.2]: Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών.

*Σκοπός: Να προαχθεί η σταδιοδρομία και η ανάπτυξη των προσόντων και των ευκαιριών απασχόλησης των ναυτικών<sup>112</sup>.*

- ❖ **Κεφάλαιο 3: Ενδιαίτηση, Εγκαταστάσεις Αναψυχής, Διατροφή και Τροφοδοσία.**

Περιλαμβάνει απαιτήσεις που αφορούν στους χώρους ενδιαίτησης των πλοίων όπως, μεταξύ άλλων, στο εμβαδόν και τον εξοπλισμό των κοιτώνων, στον εξαερισμό, στους χώρους εστίασης, στο αναρρωτήριο, στις εγκαταστάσεις και ευκολίες αναψυχής αλλά και απαιτήσεις που σχετίζονται με τη διατροφή και την τροφοδοσία. Αποτελείται από τους παρακάτω δυο (02) Κανονισμούς με τα αντίστοιχα Πρότυπα και Οδηγίες:

- Κανονισμός 3.1 – Πρότυπο A3.1 – Οδηγία B3.1 [Οδηγία B3.1.1 – Οδηγία B3.1.2 – Οδηγία B3.1.3 – Οδηγία B3.1.4 – Οδηγία B3.1.5 – Οδηγία B3.1.6 – Οδηγία B3.1.7 – Οδηγία B3.1.8 – Οδηγία B3.1.9 – Οδηγία B3.1.10] – Οδηγία B3.1.11 – Οδηγία B3.1.12: Ενδιαίτηση και εγκαταστάσεις αναψυχής.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν αξιοπρεπή ενδιαίτηση και εγκαταστάσεις αναψυχής επί του πλοίου<sup>113</sup>*

- Κανονισμός 3.2 – Πρότυπο A3.2 – Οδηγία B3.2 [Οδηγία B3.2.1 – Οδηγία B3.2.2]: Διατροφή και τροφοδοσία.

<sup>111</sup> Ο Κανονισμός 2.7 παρ.1 αναφέρει ότι κατά τον καθορισμό του ελάχιστου αριθμού ναυτικών με τους οποίους θα απαιτεί κάθε Μέλος να είναι στελεχωμένα τα πλοία που φέρουν τη σημαία του θα πρέπει, μεταξύ άλλων, να λαμβάνει υπόψη τους κινδύνους που προκαλούνται από την κόπωση των ναυτικών καθώς και την ιδιαίτερη φύση και τις συνθήκες του ταξιδιού.

<sup>112</sup> Η ύπαρξη εθνικών πολιτικών για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτιλιακό τομέα και την ενθάρρυνση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης ικανοτήτων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς αποτελεί υποχρέωση κάθε Μέλους της ΣΝΕ, 2006 κατά τον Κανονισμό 2.8 παρ. 1 αυτής.

<sup>113</sup> Για το σκοπό αυτό, κάθε Μέλος, σύμφωνα με τον Κανονισμό 3.1 παρ. 1, εξασφαλίζει ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του παρέχουν και διατηρούν αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και ευκολίες αναψυχής για τους ναυτικούς που εργάζονται ή διαβιούν επί του πλοίου ή και τα δύο, για την προαγωγή της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε τροφή και πόσιμο νερό καλής ποιότητας που παρέχονται υπό ελεγχόμενες συνθήκες υγιεινής<sup>114</sup>.*

❖ **Κεφάλαιο 4: Προστασία της Υγείας, Ιατρική Περίθαλψη, Ευημερία και Προστασία Κοινωνικής Ασφάλειας.**

Διαμορφώνει πρότυπα που συνδέονται με την παροχή ιατρικής περίθαλψης στο πλοίο και την ξηρά, την ευθύνη των πλοιοκτητών, την προστασία της ασφάλειας και της υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων, την πρόσβαση σε υπηρεσίες αναψυχής στην ξηρά καθώς και την κοινωνική ασφάλιση. Αποτελείται από τους παρακάτω πέντε (05) Κανονισμούς με τα αντίστοιχα Πρότυπα και Οδηγίες:

- Κανονισμός 4.1 – Πρότυπο A4.1 – Οδηγία B4.1 [Οδηγία B4.1.1 – Οδηγία B4.1.2 – Οδηγία B4.1.3 – Οδηγία B4.1.4 – Οδηγία B4.1.5]: Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά.

*Σκοπός: Να προστατευτεί η υγεία των ναυτικών και να διασφαλιστεί η έγκαιρη πρόσβασή τους σε ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά<sup>115</sup>.*

- Κανονισμός 4.2 – Πρότυπο A4.2 – Οδηγία B4.2: Ευθύνη πλοιοκτητών.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί προστατεύονται έναντι των οικονομικών συνεπειών λόγω ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που σχετίζεται με την απασχόλησή τους<sup>116</sup>.*

- Κανονισμός 4.3 – Πρότυπο A4.3 – Οδηγία B4.3 [Οδηγία B4.3.1 – Οδηγία B4.3.2 – Οδηγία B4.3.3 – Οδηγία B4.3.4 – Οδηγία B4.3.5 – Οδηγία B4.3.6 – Οδηγία B4.3.7 – Οδηγία B4.3.8 – Οδηγία B4.3.9 – Οδηγία B4.3.10 – Οδηγία B4.3.11]: Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων.

<sup>114</sup> Ο Κανονισμός 3.2 παρ. 1 και 2 προβλέπει την δωρεάν παροχή στους ναυτικούς επί του πλοίου τροφής και πόσιμου νερού, κατάλληλης ποιότητας, διατροφικής αξίας και ποσότητας, ώστε να καλύπτονται ικανοποιητικά οι απαιτήσεις του πληρώματος του πλοίου.

<sup>115</sup> Στις υποχρεώσεις κάθε Μέλους της ΣΝΕ, 2006 περιλαμβάνεται κατά τον Κανονισμό 4.1 παρ. 1 έως 4, η διασφάλιση ότι οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίων που φέρουν τη σημαία του καλύπτονται από επαρκή μέτρα για την προστασία της υγείας τους και έχουν πρόσβαση σε άμεση και κατάλληλη ιατρική περίθαλψη όσο το δυνατόν εφάμιλλης με αυτή που διατίθεται γενικά στους εργαζομένους στην ξηρά. Η προστασία και η περίθαλψη αυτή, κατ' αρχήν, παρέχεται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.

<sup>116</sup> Σύμφωνα με το Κανονισμό 4.2 παρ.1 οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίου έχουν το δικαίωμα υλικής βοήθειας και υποστήριξης από τον πλοιοκτήτη σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου, που επέρχεται ενώ υπηρετούν υπό τους όρους σύμβασης ναυτολόγησης ή που απορρέει από την απασχόλησή τους υπό αυτήν τη σύμβαση.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι το περιβάλλον εργασίας των ναυτικών στα πλοία προάγει την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία<sup>117</sup>.*

- Κανονισμός 4.4 – Πρότυπο A4.4 – Οδηγία B4.4 [Οδηγία B4.4.1 – Οδηγία B4.4.2 – Οδηγία B4.4.3 – Οδηγία B4.4.4 – Οδηγία B4.4.5 – Οδηγία B4.4.6]: Πρόσβαση σε υπηρεσίες αναψυχής στην ξηρά.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο έχουν πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στην ξηρά που διαφυλάσσουν την υγεία και την ευημερία τους<sup>118</sup>.*

- Κανονισμός 4.5 – Πρότυπο A4.5 – Οδηγία B4.5: Κοινωνική ασφάλιση.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την παροχή πρόσβασης στους ναυτικούς σε προστασία κοινωνικής ασφάλισης<sup>119</sup>.*

#### ❖ **Κεφάλαιο 5: Συμμόρφωση και Επιβολή.**

Θεωρείται ίσως το πλέον σημαντικό και σίγουρα το πλέον καινοτόμο Κεφάλαιο της ΣΝΕ, 2006 καθώς εισάγει απαίτηση πιστοποίησης συμμόρφωσης με τα πρότυπα εργασίας, προσδίδοντας κατ' αυτόν τον τρόπο για πρώτη φορά «δόντια» σε Διεθνή Σύμβαση της ΔΟΕ<sup>120</sup>.

Συγκεκριμένα προβλέπει ότι πλοία:

(α) ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που εκτελούν πλόες από μία χώρα σε λιμένα εκτός της χώρας αυτής, και

(β) ολικής χωρητικότητας 500 ή άνω, που δραστηριοποιούνται από λιμένα ή μεταξύ λιμένων εκτός της χώρας της σημαίας της οποίας φέρουν,

είναι εφοδιασμένα με Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας πενταετούς ισχύς, το οποίο συνοδεύεται από Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας. Με το εν λόγω Πιστοποιητικό βεβαιώνεται ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους σημαίας του και οι όροι και συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών

<sup>117</sup> Ο Κανονισμός 4.3 παρ. 1 ορίζει ότι κάθε Μέλος της ΣΝΕ, 2006 εξασφαλίζει ότι στους ναυτικούς των πλοίων που φέρουν τη σημαία του παρέχεται προστασία επαγγελματικής υγείας και ότι διαβιούν, εργάζονται και εκπαιδεύονται επί του πλοίου σε ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον.

<sup>118</sup> Τα Μέλη της ΣΝΕ, 2006 οφείλουν όχι μόνο να διασφαλίζουν την εύκολη πρόσβαση σε υπηρεσίες αναψυχής στην ξηρά, όπου αυτές είναι διαθέσιμες, αλλά και να προάγουν την ανάπτυξη τέτοιων υπηρεσιών σε κατάλληλους λιμένες κατά τον Κανονισμό 4.4 παρ.1.

<sup>119</sup> Στο Πρότυπο A4.5 παρ.1 προβλέπεται ότι στο κλάδο κοινωνικής ασφάλισης περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η ιατρική περίθαλψη, τα επιδόματα ασθενείας και ανεργίας, οι συντάξεις γήρατος, τα οικογενειακά επιδόματα καθώς και τα επιδόματα μητρότητας και αναπηρίας.

<sup>120</sup> Moira L. McConnell-Dominick Devlin-Cleopatra Doumbia-Henry, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime», Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 978-90-04-18375-9, σελ. 62.

επί αυτού πληρούν τις απαιτήσεις των εθνικών νόμων και κανονισμών που εφαρμόζουν τη ΣΝΕ, 2006<sup>121</sup>.

Αποτελείται από τρεις (03) Κανονισμούς με τα αντίστοιχα Πρότυπα και Οδηγίες που ρυθμίζουν τα εξής θέματα:

- Κανονισμός 5.1: Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας.
  - Κανονισμός 5.1.1 – Πρότυπο A5.1.1 – Οδηγία B5.1.1: Γενικές αρχές.
  - Κανονισμός 5.1.2 – Πρότυπο A5.1.2 – Οδηγία B5.1.2: Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών.
  - Κανονισμός 5.1.3 – Πρότυπο A5.1.3 – Οδηγία B5.1.3: Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και Δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας.
  - Κανονισμός 5.1.4 – Πρότυπο A5.1.4 – Οδηγία B5.1.4: Επιθεώρηση και επιβολή.
  - Κανονισμός 5.1.5 – Πρότυπο A5.1.5 – Οδηγία B5.1.5: Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων επί πλοίου.
  - Κανονισμός 5.1.6 – Πρότυπο A5.1.6 – Οδηγία B5.1.6: Ναυτικά ατυχήματα.
- Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι κάθε Μέλος εκπληρώνει τις υποχρεώσεις του βάσει της ΣΝΕ, 2006 όσον αφορά τα πλοία που φέρουν τη σημαία του<sup>122</sup>.*
- Κανονισμός 5.2: Υποχρεώσεις Κράτους Λιμένα.
  - Κανονισμός 5.2.1 – Πρότυπο A5.2.1 – Οδηγία B5.2.1: Επιθεωρήσεις σε λιμένα.
  - Κανονισμός 5.2.2 – Πρότυπο A5.2.2 – Οδηγία B5.2.2: Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά.

*Σκοπός: Να καταστεί δυνατή η εκπλήρωση από κάθε Μέλος των υποχρεώσεών του βάσει της ΣΝΕ, 2006, όσον αφορά στη διεθνή*

<sup>121</sup> Oana Adăscălițe, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector», Procedia - Social and Behavioral Sciences 149 ( 2014 ) 8 – 13, Elsevier Ltd, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814048393>, σελ. 11.

<sup>122</sup> Πρόκειται για ένα σύνολο διατάξεων που ρυθμίζουν τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας. Αυτές σχετίζονται, μεταξύ άλλων, με υποχρεώσεις επιθεώρησης των υπόχρεων πλοίων, έκδοσης των απαιτούμενων πιστοποιητικών, διερεύνησης παραπόνων και καταγγελιών, ορισμού κατάλληλων επιθεωρητών και διάθεσης διαδικασιών διαχείρισης παραπόνων επί του πλοίου. Παρέχεται επίσης η δυνατότητα εξουσιοδότησης αναγνωρισμένων οργανισμών για να διεξάγουν τις προβλεπόμενες από τη Σύμβαση επιθεωρήσεις ή να εκδίδουν τα πιστοποιητικά ή και τα δύο, με τα κράτη σημαία όμως να παραμένουν σε κάθε περίπτωση πλήρως υπεύθυνα για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους.

συνεργασία για την εφαρμογή και επιβολή των προτύπων της Σύμβασης σε ξένα πλοία<sup>123</sup>.

- Κανονισμός 5.3 – Πρότυπο A5.3 – Οδηγία B5.3: Υποχρεώσεις Κρατών ναυτεργατικού δυναμικού.

*Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι κάθε Μέλος εφαρμόζει τις υποχρεώσεις του βάσει της ΣΝΕ, 2006 όσον αφορά τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς και τη κοινωνική προστασία των ναυτικών του*<sup>124</sup>.

Τα προαναφερόμενα Κεφάλαια περιέχουν τις ουσιώδεις διατάξεις των τριάντα επτά (37) Διεθνών Συμβάσεων της ΔΟΕ που αναθεωρεί η ΣΝΕ, 2006 αλλά και νέα στοιχεία, ιδιαιτέρως σε τομείς όπως η επαγγελματική ασφάλεια και υγεία, που αποσκοπούν στην αντιμετώπιση σύγχρονων κινδύνων – φαινομένων<sup>125</sup>.

Τέλος, η Σύμβαση περιλαμβάνει τέσσερα (04) Παραρτήματα που συνδέονται με το σύστημα πιστοποίησης του Κεφαλαίου 5. Ειδικότερα:

- ❖ το Παράρτημα A5-I περιλαμβάνει δεκατέσσερις (14) τομείς<sup>126</sup> που πρέπει να επιθεωρούνται και να εγκρίνονται από τα κράτη σημαίας πριν την πιστοποίηση των πλοίων,
- ❖ το Παράρτημα A5-II περιλαμβάνει υποδείγματα του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας και του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας,

---

<sup>123</sup> Οι αρμόδιες αρχές των κρατών λιμένα έχουν την υποχρέωση επιθεώρησης των πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους ώστε να εξετάζουν τη συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006. Σε περιπτώσεις δε που προβλέπονται από τη Σύμβαση, όπως για παράδειγμα σε περίπτωση σοβαρής ή επαναλαμβανόμενης παραβίασης των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, παρέχεται η δυνατότητα στους επιθεωρητές του κράτους λιμένα να προβαίνουν σε απαγόρευση απόπλου του πλοίου. Τέλος στις υποχρεώσεις των κρατών λιμένα συμπεριλαμβάνεται η διευκόλυνση των ναυτικών προς υποβολή των παραπόνων τους στην ξηρά.

<sup>124</sup> Πέραν των υποχρεώσεων των κρατών σημαίας και των κρατών λιμένα που θεωρούνται παραδοσιακές στο πλαίσιο του δικαίου της θάλασσας, η ΣΝΕ, 2006 εισάγει μια σειρά υποχρεώσεων και προς τα κράτη ναυτεργατικού δυναμικού που σχετίζονται κυρίως με τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας καθώς και την κοινωνική προστασία των ναυτικών υπηκόων τους.

<sup>125</sup> Moira L. McConnell, (2009), «Making Labour History and the Maritime Labour Convention: Implications for the International Law Making (and Responses to the Dynamics of Globalization)», περιέχεται στο: «The future of ocean regime-building: Essays in tribute to Douglas M. Johnston», Edited by: Aldo Chircop, Ted L. McDorman, & Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 978-90-04-17267-8, σελ. 372.

<sup>126</sup> Πρόκειται για τους εξής τομείς: ελάχιστο όριο ηλικίας, ιατρικό πιστοποιητικό, προσόντα ναυτικών, συμβάσεις ναυτολόγησης ναυτικών, χρήση αδειοδοτημένων ή πιστοποιημένων ή κατάλληλα ρυθμισμένων ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτολόγησης και εύρεσης εργασίας ναυτικών, ώρες εργασίας ή ανάπαυσης, επίπεδα στελέχωσης πλοίων, ενδιαιτήση, ευκολίες αναψυχής επί πλοίου, διατροφή και τροφοδοσία, υγεία και ασφάλεια και πρόληψη ατυχημάτων, ιατρική περίθαλψη επί πλοίου, διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων επί πλοίου και καταβολή μισθών.

- ❖ το Παράρτημα A5-III περιλαμβάνει τους τομείς<sup>127</sup> που πρέπει να επιθεωρούνται κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων από τα κράτη λιμένα, και
- ❖ το Παράρτημα B5-I περιλαμβάνει ένα παράδειγμα εθνικής Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας<sup>128</sup>.

### 1.3.3 Όροι Θέσης σε Ισχύ

Όπως επιγραμματικά αναφέρθηκε ανωτέρω, το Άρθρο VIII θέτει ιδιαίτερα αυστηρούς όρους, για Διεθνή Σύμβαση της ΔΟΕ, προκειμένου να τεθεί η ΣΝΕ, 2006 σε ισχύ<sup>129</sup>, γεγονός που καταδεικνύει ότι το σύστημα συμμόρφωσης και επιβολής που καθιερώνει η Σύμβαση απαιτεί ευρεία διεθνή συνεργασία προκειμένου να καταστεί αποτελεσματικό<sup>130</sup>.

Συγκεκριμένα το προρρηθέν Άρθρο προβλέπει ότι η ΣΝΕ, 2006 τίθεται σε ισχύ δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία κατά την οποία θα έχουν καταχωρηθεί από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ οι επικυρώσεις τουλάχιστον τριάντα (30) χωρών μελών της ΔΟΕ που κατέχουν τουλάχιστον 33% συνολικό μερίδιο της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας πλοίων.

Την 20η Αυγούστου 2012 η Ρωσική Ομοσπονδία και οι Φιλιππίνες έγιναν η 29<sup>η</sup> και η 30<sup>η</sup> χώρα αντίστοιχα των οποίων οι επικυρώσεις καταχωρήθηκαν, με αποτέλεσμα να εκπληρωθούν οι όροι θέσεως της ΣΝΕ, 2006 σε ισχύ. Με τις καταχωρήσεις αυτές οι τριάντα (30) χώρες μέλη της ΔΟΕ<sup>131</sup> που είχαν έως τότε κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006 κατείχαν περί το 60% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας πλοίων. Ως εκ τούτου από την 20η Αυγούστου 2013 η ΣΝΕ, 2006 τέθηκε σε ισχύ για

<sup>127</sup> Είναι οι ίδιοι τομείς που αναφέρονται και στο Παράρτημα A5-I.

<sup>128</sup> Reto Dürler, (2010), «The Maritime Labour Convention 2006 A major step forward in maritime law», περιέχεται στο: «Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard», Edited by: Norman A. Martínez Gutiérrez, Routledge, ISBN: 0-203-86322-4, σελ. 302.

<sup>129</sup> Oana Adăscălițe, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector», Procedia - Social and Behavioral Sciences 149 ( 2014 ) 8 – 13, Elsevier Ltd, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814048393>, σελ. 11.

<sup>130</sup> ΟΗΕ, (2010), United Nations Conference on trade and development, «Review of Maritime Transport 2010», UNCTAD/RMT/2010, United Nations Publication, ISBN 978-92-1-112810-9, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://unctad.org/en/Docs/rmt2010\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf), σελ. 132.

<sup>131</sup> Ονομαστικά οι χώρες αυτές ήταν: Αντίγκουα και Μπαρμπούντα, Αυστραλία, Μπαχάμες, Μπενίν, Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Δανία, Κιριμπάτι, Λεττονία, Λιβερία, Λουξεμβούργο, Νήσοι Μάρσαλ, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Παλάου, Παναμάς, Φιλιππίνες, Πολωνία, Ρωσία, Άγιος Χριστόφορος (Σαιντ Κιτς) και Νέβις, Άγιος Βικέντιος και Γρεναδίνες, Σιγκαπούρη, Ισπανία, Σουηδία, Ελβετία, Τόγκο και Τουβαλού.

τις χώρες αυτές, ως νομικά δεσμευτικό διεθνές δίκαιο, και καθιέρωσε ελάχιστα διεθνή πρότυπα για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης ναυτικών που εργάζονταν στο 60% περίπου του παγκόσμιου στόλου<sup>132</sup>.

Στις χώρες που κύρωσαν τη ΣΝΕ, 2006 μετά την 20η Αυγούστου 2012, η Σύμβαση τίθεται σε ισχύ δώδεκα (12) μήνες μετά την ημερομηνία που καταχωρήθηκε από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ η εκ μέρους τους επικύρωση. Έως σήμερα τη ΣΝΕ, 2006 έχουν κυρώσει εξήντα επτά (67) χώρες μέλη της ΔΟΕ που κατέχουν το 80% της παγκόσμιας ολικής χωρητικότητας πλοίων<sup>133</sup>.

Παράλληλα με την υιοθέτηση της ΣΝΕ, 2006 η ΔΣΕ κατά την 94<sup>η</sup> ναυτιλιακή σύνοδό της υιοθέτησε και μια σειρά Αποφάσεων (Resolutions), κάποιες εκ των οποίων αφορούσαν και τη Σύμβαση. Ιδιαίτερα σημαντική και, όπως αποδείχτηκε στην πράξη προνοητική, ήταν η Απόφαση υπ' αριθ. XVII «σχετικά με την πρακτική εφαρμογή του θέματος των πιστοποιητικών κατά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης»<sup>134</sup>. Ειδικότερα η εν λόγω Απόφαση αναγνώριζε τις πρακτικές δυσκολίες επιθεώρησης και πιστοποίησης του συνόλου των υπόχρεων πλοίων<sup>135</sup> εντός δώδεκα (12) μηνών από την ημερομηνία που θα πληρούνταν οι όροι θέσης σε ισχύ της ΣΝΕ, 2006 και καλούσε, μεταξύ άλλων, τις χώρες μέλη (τόσο τα κράτη σημαίας όσο και τα κράτη λιμένα) να εξετάσουν δεόντως τη δυνατότητα για χρονική περίοδο ενός έτους μετά την αρχική θέση σε ισχύ της Σύμβασης, ήτοι έως την 20η Αυγούστου 2014, να επιτρέπουν στα πλοία να λειτουργούν χωρίς το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, υπό την προϋπόθεση ότι οι επιθεωρητές τους δεν έχουν στοιχεία ότι τα πλοία δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Η υπόψη Απόφαση, αν και μη υποχρεωτικής εφαρμογής, έγινε ευρέως αποδεκτή και συνέβαλλε στην απρόσκοπτη λειτουργία των πλοίων κατά τη διάρκεια της μεταβατικής αυτής περιόδου.

<sup>132</sup> Cleopatra Doumbia-Henry, (2012), «The Maritime Labour Convention, 2006: An ILO landmark Convention», Corporate Strategy and Industrial Development (CSID), University of the Witwatersrand, Global Labour Column, Number 110.

<sup>133</sup> Αναλυτικές πληροφορίες για τις χώρες που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση είναι διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331).

<sup>134</sup> ΔΟΕ, (2006), «Resolutions adopted by the International Labour Conference at its 94th (Maritime) Session», διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_088130.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf).

<sup>135</sup> Κατά την Απόφαση υπολογίζονταν περί τις 40.000 πλοία.

### **1.3.4 Διαδικασία Αναθεώρησης**

Η διαδικασία αναθεώρησης της ΣΝΕ, 2006 προβλέπεται στα Άρθρα XIV και XV αυτής. Ειδικότερα το Άρθρο XIV περιλαμβάνει τη διαδικασία αναθεώρησης των διατάξεων της Σύμβασης από τη ΔΣΕ σύμφωνα με το άρθρο 19 του Καταστατικού της ΔΟΕ και με τους κανόνες και τις διαδικασίες της Οργάνωσης για την υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων.

Από την άλλη πλευρά, το Άρθρο XV εισάγει μια νέα διαδικασία αναθεώρησης του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006. Επηρεασμένη από την εμπειρία των Διεθνών Συμβάσεων του ΔΝΟ, η ΣΝΕ, 2006 δανείζεται από τις Συμβάσεις αυτές μια διαδικασία «σιωπηρής αναθεώρησης», που επιτρέπει την επικαιροποίηση των διατάξεων του Κώδικα της Σύμβασης χωρίς μια διεξοδική σύνοδο της ΔΣΕ<sup>136</sup>.

Συγκεκριμένα το Άρθρο XV προβλέπει ότι πρόταση για τροποποίηση του Κώδικα μπορεί να αποσταλεί στον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ από την κυβέρνηση οποιασδήποτε χώρας μέλους της ΔΟΕ, ή από την ομάδα των εκπροσώπων των πλοιοκτητών, ή από την ομάδα των εκπροσώπων των ναυτικών, που έχουν οριστεί στην ΕΤΕ του Άρθρου XIII. Ο Γενικός Διευθυντής διαβιβάζει την πρόταση, συνοδευόμενη από τυχόν σχόλια ή εισηγήσεις, σε όλα τα μέλη της Οργάνωσης, καλώντας τα να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους εντός έξι (06) μηνών<sup>137</sup>.

Εν συνεχεία η πρόταση, συνοδευόμενη από μια περίληψη των παρατηρήσεων που έχουν ληφθεί από τις χώρες μέλη, αποστέλλεται στην ΕΤΕ προκειμένου να εξεταστεί στο πλαίσιο συνάντησης της εν λόγω Επιτροπής. Μια πρόταση θεωρείται ότι έχει υιοθετηθεί από την ΕΤΕ εφόσον:

- ❖ τουλάχιστον οι μισές κυβερνήσεις των χωρών μελών που έχουν κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006 εκπροσωπούνται στη συνάντηση κατά την οποία εξετάζεται η πρόταση,
- ❖ πλειοψηφία τουλάχιστον δύο τρίτων των μελών της ΕΤΕ ψηφίσουν υπέρ της τροποποίησης, και

---

<sup>136</sup> Nathan Lillie, (2008), «The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation», περιέχεται στο: «CROSS-BORDER SOCIAL DIALOGUE AND AGREEMENTS: An emerging global industrial relations framework?», Editor: Konstantinos Papadakis, International Institute for Labour Studies, Geneva - International Labour Office Geneva, ISBN 978-92-9014-863-0, σελ. 204.

<sup>137</sup> Το Διοικητικό Συμβούλιο μπορεί να υποδείξει διαφορετική χρονική περίοδο, η οποία δεν δύναται να είναι μικρότερη από τρεις (03) ή ανώτερη από εννέα (09) μήνες.



- ❖ η ανωτέρω πλειοψηφία περιλαμβάνει τις ψήφους τουλάχιστον των μισών κυβερνήσεων, τουλάχιστον των μισών εκπροσώπων των πλοιοκτητών και τουλάχιστον των μισών εκπροσώπων των ναυτικών, που συμμετέχουν στη συνάντηση όταν η πρόταση τίθεται σε ψηφοφορία.

Οι τροποποιήσεις που υιοθετούνται με την προαναφερόμενη διαδικασία υποβάλλονται στην επόμενη σύνοδο της ΔΣΕ προς έγκριση. Η έγκριση αυτή απαιτεί πλειοψηφία δυο τρίτων των παρόντων εκπροσώπων, ειδάλλως η πρόταση επιστρέφεται στην ΕΤΕ προς περαιτέρω εξέταση, εφόσον η ΕΤΕ το κρίνει σκόπιμο.

Οι τροποποιήσεις που εγκρίνονται από τη ΔΣΕ κοινοποιούνται από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ σε όλες τις χώρες μέλη των οποίων οι επικυρώσεις της ΣΝΕ, 2006 καταχωρήθηκαν πριν την ημερομηνία έγκρισης της τροποποίησης από τη ΔΣΕ. Η κοινοποίηση αυτή περιλαμβάνει τη χρονική περίοδο κατά την οποία οι χώρες μέλη έχουν δικαίωμα υποβολής τυχόν επίσημης διαφωνίας<sup>138</sup>. Αντίγραφο της κοινοποίησης αποστέλλεται και στις λοιπές χώρες μέλη της ΔΟΕ προς ενημέρωσή τους.

Οι τροποποιήσεις που εγκρίθηκαν από τη ΔΣΕ θεωρούνται ότι έγιναν αποδεκτές εκτός εάν κατά την ανωτέρω χρονική περίοδο, ληφθούν από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ, επίσημες διαφωνίες από ποσοστό ανώτερο του 40% των χωρών που έχουν κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006 οι οποίες αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 40% της ολικής χωρητικότητας των πλοίων των μελών που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση.

Οι τροποποιήσεις που γίνονται αποδεκτές τίθενται σε ισχύ έξι (06) μήνες μετά το πέρας της προρρηθείσας χρονικής περιόδου για τις χώρες που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση, εκτός εκείνων που έχουν εκφράσει την επίσημη διαφωνία τους<sup>139</sup>. Οι χώρες που έχουν εκφράσει διαφωνία δύναται να την αποσύρουν κατά πάντα χρόνο, οπότε, εφόσον η τροποποίηση έχει τεθεί ήδη σε ισχύ, θα ξεκινήσει να ισχύει για τις χώρες

---

<sup>138</sup> Η εν λόγω χρονική περίοδος ορίζεται στα δύο έτη από την ημερομηνία κοινοποίησης, εκτός εάν κατά τη διάρκεια της έγκρισης η ΔΣΕ ορίσει διαφορετική περίοδο, η οποία δεν μπορεί να είναι συντομότερη του ενός έτους.

<sup>139</sup> Παρέχεται επίσης η δυνατότητα στις χώρες μέλη να ενημερώσουν τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ είτε ότι θα δεσμεύονται από την τροποποίηση μόνο μετά την υποβολή εκ μέρους τους ρητής δήλωσης αποδοχής, οπότε και η τροποποίηση θα τεθεί σε ισχύ έξι μήνες μετά τη δήλωση, ή ότι δεν θα εφαρμόσουν την τροποποίηση για συγκεκριμένη χρονική περίοδο, που δεν μπορεί να ξεπερνά το ένα έτος από την ημερομηνία θέσης σε ισχύ της τροποποίησης ή αργότερα εφόσον η ΔΣΕ αποφασίσει διαφορετική περίοδο.

αυτές έξι (06) μήνες μετά την καταχώρηση της δήλωσης απόσυρσης της διαφωνίας τους.

Μετά τη θέση σε ισχύ της τροποποίησης, η Σύμβαση μπορεί να κυρωθεί μόνο στην τροποποιημένη μορφή της.

Η πρώτη τροποποίηση των διατάξεων του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006 αποφασίστηκε κατά το έτος 2014. Συγκεκριμένα, από την 07η έως την 11η Απριλίου 2014 έλαβε χώρα στην έδρα της ΔΟΕ στη Γενεύη η πρώτη συνάντηση της ΕΤΕ προκειμένου να εξετάσει προτάσεις τροποποίησης του Κώδικα της Σύμβασης οι οποίες είχαν υποβληθεί από κοινού από τους εκπροσώπους της ομάδας των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Οι προτάσεις αφορούσαν στον Κώδικα εφαρμογής του Κανονισμού 2.5 – Παλιννόστηση και του Κανονισμού 4.2 – Ευθύνη πλοιοκτητών. Ειδικότερα στόχευαν στην αντιμετώπιση του θέματος της εγκατάλειψης των ναυτικών καθώς και της ευθύνης των πλοιοκτητών για παροχή χρηματοοικονομικής εγγύησης ώστε να διασφαλίζεται η αποζημίωση των ναυτικών σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας αναπηρίας τους λόγω επαγγελματικού τραυματισμού, ασθένειας ή κινδύνου.

Η ρίζα των προτεινόμενων τροποποιήσεων εντοπίζεται στην 26<sup>η</sup> συνάντηση της Κοινής Ναυτιλιακής Επιτροπής κατά το έτος 1991 και στη σύσταση μίας κοινής ομάδας εργασίας ΔΟΕ/ ΔΝΟ κατά το έτος 1998 με σκοπό να διαμορφώσει χρηματοοικονομικές εγγυήσεις σε σχέση με τις ναυτικές απαιτήσεις<sup>140</sup>. Η εν λόγω ομάδα εργασίας πραγματοποίησε εννέα (09) συναντήσεις μεταξύ των ετών 1999 και 2009 και προέβη το 2001 στην κατάρτιση δύο Αποφάσεων που υιοθετήθηκαν τόσο από το ΔΝΟ όσο και από τη ΔΟΕ<sup>141</sup>. Κατά την έκτη συνάντηση της ομάδας εργασίας το 2005 ξεκίνησε η συζήτηση ενσωμάτωσης των υπόψη Αποφάσεων στη ΣΝΕ, 2006 καθώς, ως Διεθνής Σύμβαση που πραγματευόταν τα δικαιώματα των ναυτικών,

<sup>140</sup> F. Bernal – F. Piniella, (2015), «A New International Law to Protect Abandoned Seafarers: Amendments to MLC, 2006» περιέχεται στο: «Safety of Marine Transport: Marine Navigation and Safety of Sea Transportation», Edited by: Adam Weintrit and Tomasz Neumann, CRC Press/Balkema, Taylor & Francis Group, London, UK, ISBN: 978-1-315-67261-8, σελ. 204.

<sup>141</sup> Πρόκειται για τις Αποφάσεις (Resolutions) A.930(22) «Οδηγίες για την παροχή χρηματοοικονομικής εγγύησης σε περίπτωσης εγκατάλειψης ναυτικών» και A.931(22) «Οδηγίες για την ευθύνη πλοιοκτητών σε σχέση με συμβατικές απαιτήσεις από τραυματισμό ή θάνατο ναυτικών» διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Documents/930.pdf>

και

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Documents/931.pdf>

αντίστοιχα.

θεωρήθηκε το ιδανικό όργανο προκειμένου να ενδυναμώσει την εφαρμογή τους<sup>142</sup>. Αφού εξετάστηκαν οι διαφορές μεταξύ των Αποφάσεων και των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 και διαπιστώθηκε η αναγκαιότητα συμπλήρωσης των τελευταίων, η ομάδα εργασίας κατά την ένατη συνάντησή της που έλαβε χώρα τον Μάρτιο 2009 προετοίμασε προτάσεις τροποποίησης του Κώδικα του Κανονισμού 2.5 και 4.2 της ΣΝΕ, 2006<sup>143</sup>, στη βάση των οποίων διαμορφώθηκαν οι προτάσεις τροποποίησης που υπέβαλλαν οι ομάδες πλοιοκτητών και ναυτικών στην ΕΤΕ.

Στην πρώτη συνάντηση της ΕΤΕ έλαβαν μέρος περισσότεροι από τετρακόσιοι συμμετέχοντες, οι οποίοι αφού εξέτασαν και διαμόρφωσαν κατάλληλα τις προτεινόμενες τροποποιήσεις, προέβησαν στην ομόφωνη υιοθέτησή τους<sup>144</sup>. Στη συνέχεια οι προτάσεις εγκρίθηκαν από τη ΔΣΕ κατά την 103<sup>η</sup> σύνοδό της τον Ιούνιο 2014 και τον Ιούλιο 2014 κοινοποιήθηκαν στις χώρες μέλη που είχαν κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006. Οι χώρες αυτές έχουν δυνατότητα εντός δύο (02) ετών, ήτοι έως τον Ιούλιο 2016, να διατυπώσουν τις επίσημες διαφωνίες τους και εφόσον οι διαφωνίες αυτές δεν αντιπροσωπεύουν τα προαναφερόμενα ποσοστά (40% των χωρών μελών που κατέχουν το 40% της ολικής χωρητικότητας πλοίων), οι τροποποιήσεις θα τεθούν σε ισχύ την 18η Ιανουαρίου 2017<sup>145</sup>.

Η δεύτερη συνάντηση της ΕΤΕ προγραμματίζεται να λάβει χώρα τον Φεβρουάριο 2016 προκειμένου να εξετάσει προτάσεις τροποποίησης του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006 που έχουν υποβληθεί από εκπροσώπους:

---

<sup>142</sup> Denis Nifontov, (2014), «Seafarer abandonment insurance: a system of financial security for seafarers» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7, σελ. 122

<sup>143</sup> ΔΟΕ, (2009), Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, «Final Report», ILO/IMO/WGPS/9/2009/10, ISBN 978-92-2-122762-5, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_115389.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms_115389.pdf).

<sup>144</sup> Δεν καταγράφηκε καμία ψήφος κατά, μόνο δύο απουσίες από εκπροσώπους μιας κυβέρνησης που συμμετείχε στην Επιτροπή.

<sup>145</sup> ΔΓΕ, Διοικητικό Συμβούλιο ΔΟΕ, 322<sup>η</sup> σύνοδος, (2014), «Report of the first meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006», GB.322/LILS/3, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_315447.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms_315447.pdf).

- ❖ της ομάδας πλοιοκτητών και αφορούν στην ανανέωση των Πιστοποιητικών Ναυτικής Εργασίας (Πρότυπο A5.1.3 και Παράρτημα A5-II)<sup>146</sup>, και
- ❖ της ομάδας ναυτικών και αφορούν στους μισθούς (Πρότυπο A2.2) και στην προστασία της ασφάλειας και της υγείας και την πρόληψη ατυχημάτων (Πρότυπο A4.3)<sup>147</sup>.

### 1.3.5 Υιοθέτηση Οδηγιών Εφαρμογής

Πέραν της Απόφασης υπ' αριθ. XVII που αναλύθηκε ανωτέρω, κατά την 94<sup>η</sup> ναυτιλιακή σύνοδό της, η ΔΣΕ υιοθέτησε και δυο (02) Αποφάσεις που αφορούσαν στην ανάπτυξη Οδηγιών με σκοπό τον αποτελεσματικό, ενιαίο και ομοιόμορφο έλεγχο εφαρμογής των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 από τους επιθεωρητές του κράτους λιμένα και του κράτους σημαίας. Στο πλαίσιο αυτό η Απόφαση υπ' αριθ. IV καλούσε το Διοικητικό Συμβούλιο να ζητήσει από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ τη διεξαγωγή τριμερούς συνάντησης εμπειρογνομώνων προκειμένου να αναπτύξει κατάλληλες Οδηγίες για τους επιθεωρητές κρατών λιμένα, κάνοντας χρήση και της εμπειρίας του ΔΝΟ στον τομέα αυτό. Ομοίως η Απόφαση υπ' αριθ. XII καλούσε το Διοικητικό Συμβούλιο να ζητήσει από τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ να θέσει ως προτεραιότητα την ανάπτυξη Οδηγιών για τις επιθεωρήσεις κρατών σημαίας, μέσω τριμερών συναντήσεων εμπειρογνομώνων<sup>148</sup>.

Στη βάση των πιο πάνω Αποφάσεων, τον Σεπτέμβριο 2008 έλαβε χώρα τριμερής συνάντηση εμπειρογνομώνων, με περισσότερους από τριακοσίους (300) συμμετέχοντες, για την ανάπτυξη των αναγκαίων Οδηγιών τόσο για τα κράτη σημαίας όσο και για τους επιθεωρητές κρατών λιμένα. Αποτέλεσμα των εργασιών της πιο πάνω συνάντησης ήταν η υιοθέτηση:

- ❖ Οδηγιών για επιθεωρήσεις κράτους σημαίας με βάση τη ΣΝΕ, 2006<sup>149</sup>, και

<sup>146</sup> Διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS\\_386809/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_386809/lang--en/index.htm).

<sup>147</sup> Διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS\\_386796/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_386796/lang--en/index.htm).

<sup>148</sup> ΔΟΕ, (2006), «Resolutions adopted by the International Labour Conference at its 94th (Maritime) Session», διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_088130.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf).

<sup>149</sup> ΔΟΕ, (2009), «Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006», ISBN 978-92-2-121742-8, διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

- ❖ Οδηγιών για επιθεωρητές κράτους λιμένα που διεξάγουν επιθεωρήσεις με βάση τη ΣΝΕ, 2006<sup>150</sup>.

Ειδικότερα, οι Οδηγίες για τα κράτη σημαίας στοχεύουν στην παροχή πρακτικής καθοδήγησης προς τις αρμόδιες αρχές των κρατών σημαίας, τους επιθεωρητές τους, ή τους αναγνωρισμένους οργανισμούς, σε σχέση με τον τρόπο διεξαγωγής επιθεώρησης και πιστοποίησης ώστε να εξακριβώνεται η συμμόρφωση του πλοίου προς τις απαιτήσεις της εσωτερικής τους νομοθεσίας που εφαρμόζει τη ΣΝΕ, 2006. Αποτελούνται από τέσσερα (04) Κεφάλαια, το πρώτο εκ των οποίων περιλαμβάνει μια γενική θεώρηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και των βασικών στοιχείων της ΣΝΕ, 2006. Το δεύτερο Κεφάλαιο περιέχει τις διαδικασίες επιθεώρησης και πιστοποίησης των πλοίων, συμπεριλαμβανομένων των τομέων για τους οποίους παρέχεται η δυνατότητα εθνικής ευελιξίας, καθώς τις διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων. Βασικότερο εργαλείο επιθεώρησης θεωρείται το τρίτο Κεφάλαιο, που αναλύει τις βασικές απαιτήσεις προς τις οποίες απαιτείται συμμόρφωση, τον τρόπο ελέγχου των απαιτήσεων αυτών αλλά και παραδείγματα παραβάσεων σε σχέση με τις εν λόγω απαιτήσεις. Τέλος, το τέταρτο Κεφάλαιο παρέχει καθοδήγηση ως προς τις απαραίτητες ενέργειες σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων και στην περίπτωση που ένα πλοίο πρέπει να κρατηθεί<sup>151</sup>.

Από την άλλη πλευρά, οι οδηγίες για τους επιθεωρητές κρατών λιμένων παρέχουν πρακτική καθοδήγηση προς τους επιθεωρητές αυτούς προκειμένου να εξακριβώνεται η συμμόρφωση ξένων πλοίων με τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006. Αποτελούνται από έξι (06) Κεφάλαια, το πρώτο εκ των οποίων περιλαμβάνει ομοίως μια γενική θεώρηση των ιδιαίτερων χαρακτηριστικών και των βασικών στοιχείων της ΣΝΕ, 2006. Το δεύτερο Κεφάλαιο αφορά στα απαιτούμενα από τη Σύμβαση προσόντα των επιθεωρητών κρατών λιμένα, ενώ το τρίτο περιέχει τα απαραίτητα έγγραφα που πρέπει να εξετάζονται σε περίπτωση πλοίων που είναι πιστοποιημένα καθώς και τους

---

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_101788.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf).

<sup>150</sup> ΔΟΕ, (2009), «Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006», ISBN 978-92-2-121744-2, διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_101787.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf).

<sup>151</sup> ΔΟΕ, «Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS\\_101788/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS_101788/lang--en/index.htm).

λόγους που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε πιο λεπτομερή επιθεώρηση. Βασικότερο εργαλείο επιθεώρησης θεωρείται το τέταρτο Κεφάλαιο, που αναλύει τις βασικές απαιτήσεις προς τις οποίες απαιτείται συμμόρφωση, τις πηγές προς άντληση πληροφοριών προκειμένου να ελεγχθεί η συμμόρφωση αλλά και παραδείγματα παραβάσεων. Το πέμπτο Κεφάλαιο παρέχει καθοδήγηση ως προς τις απαραίτητες ενέργειες σε περίπτωση διαπίστωσης παραβάσεων και στην περίπτωση που ένα πλοίο πρέπει να κρατηθεί στο λιμένα και, τέλος, το έκτο Κεφάλαιο σχετίζεται με τη διαχείριση παραπόνων ναυτικών στην ξηρά<sup>152</sup>.

Οι υπό εξέταση Οδηγίες, παρότι είναι μη υποχρεωτικής εφαρμογής, στοχεύουν στην παροχή τριμερούς καθοδήγησης ώστε να επιτευχθεί αρμονία, αν όχι ομοιομορφία, σε σχέση με τις υποχρεώσεις επιθεώρησης των πλοίων<sup>153</sup>.

---

<sup>152</sup> ΔΟΕ, «Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006» διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS\\_101787/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/monitoring-implementation-tools/WCMS_101787/lang--en/index.htm).

<sup>153</sup> Moira L. McConnell, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation», World Maritime University, WMU J Marit Affairs (2011) 10:127–141, DOI 10.1007/s13437-011-0012-z, σελ. 135.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

### ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Πέραν των διεργασιών που έλαβαν χώρα σε επίπεδο ΔΟΕ, η ΣΝΕ, 2006 αποτέλεσε πεδίο εκτεταμένης δραστηριότητας και σε επίπεδο ΕΕ, αποδεικνύοντας τη διασύνδεση μεταξύ των προτύπων εργασίας της ΔΟΕ και της νομοθεσίας της ΕΕ, στο πλαίσιο προώθησης της κοινωνικής διάστασης της παγκοσμιοποίησης<sup>154</sup>. Εξάλλου, από την ίδρυση του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου κατά το έτος 1995, η ΕΕ εντόπισε στα πρότυπα εργασίας της ΔΟΕ ένα μέσο που θα μπορούσε να προστατεύει την ανταγωνιστικότητα της Ένωσης στις διεθνείς αγορές, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την κοινωνική της ισορροπία<sup>155</sup>.

Παρόλο που σύμφωνα με το Καταστατικό της ΔΟΕ, μόνο χώρες έχουν τη δυνατότητα να γίνουν μέλη της Οργάνωσης<sup>156</sup>, το άρθρο 12 αυτού προβλέπει συνεργασία της Οργάνωσης με δημόσιους διεθνείς οργανισμούς και κατάλληλες διευθετήσεις ώστε εκπρόσωποι των οργανισμών αυτών να μπορούν να συμμετέχουν στις διάφορες συσκέψεις, χωρίς δικαίωμα ψήφου. Περαιτέρω, και η ίδια η ΣυνθΛΕΕ προβλέπει τη διασφάλιση «κάθε πρόσφορης σχέσης» με τα όργανα των Ηνωμένων Εθνών και των ειδικευμένων οργανισμών τους, με το Συμβούλιο της Ευρώπης, τον Οργανισμό για την Ασφάλεια και τη Συνεργασία στην Ευρώπη και τον ΟΟΣΑ<sup>157</sup>. Η Ένωση έχει γίνει μέλος του Οργανισμού Τροφίμων και Γεωργίας, του Παγκόσμιου Οργανισμού Εμπορίου, ενώ έχει υπογράψει τη Διεθνή Σύμβαση για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982. Κατά κανόνα όμως η Ένωση επιλέγει το καθεστώς του παρατηρητή και όχι εκείνο της πλήρους ένταξης σε έναν διεθνή οργανισμό<sup>158</sup>.

Στο πλαίσιο αυτό, η ΕΕ δεν είναι μέλος της ΔΟΕ, συμμετέχει όμως στις εργασίες αυτής υπό καθεστώς παρατηρητή. Παράλληλα, τα 28 κράτη μέλη της

---

<sup>154</sup> Lisa Tortell, Rudi Delarue and Jeffrey Kenner, (2009), «The EU and the ILO Maritime Labour Convention 'In our common interest and in the interest of the world'», περιέχεται στο: «The European Union and the Social Dimension of Globalization, How the EU influences the World», Edited by: Jan Orbie and Lisa Tortell, Routledge/GARNET series: Europe in the World, ISBN: 0-203-69681-6, σελ. 113.

<sup>155</sup> Lorenzo Mechi, (2014), «Between Community Building and External Relations: ILO-EEC Cooperation from the Treaty of Rome to the Charter of Social Rights (1958-1989)», περιέχεται στο: «Networks of Global Governance International Organisations and European Integration in a Historical Perspective», Edited by: Lorenzo Mechi, Guia Migani and Francesco Petrini, Cambridge Scholars Publishing, ISBN: 978-1-4438-5655-3, σελ. 205.

<sup>156</sup> Άρθρο 1 παρ. 2 έως 4 Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>157</sup> Άρθρο 220 ΣυνθΛΕΕ.

<sup>158</sup> Παπαγιάννης Δ., (2011), «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 978-960-15-2483-2, σελ. 147.

Ένωσης είναι μέλη της ΔΟΕ και οι οικονομικές τους συνεισφορές αποτελούν κύριο μέρος του προϋπολογισμού της Οργάνωσης. Επιπλέον και η ίδια η ΕΕ χρηματοδοτεί ένα σημαντικό αριθμό δραστηριοτήτων, προγραμμάτων και σχεδίων της Οργάνωσης<sup>159</sup>.

Παράλληλα, η ΕΕ διαθέτει μια σπουδαία ναυτιλιακή κληρονομιά και η ναυτιλιακή της βιομηχανία είναι γνωστή για τα ιδιαίτερα υψηλά πρότυπα που εφαρμόζει και για την παροχή αποτελεσματικών υπηρεσιών και κατάλληλα εκπαιδευμένου - προσοντούχου εργατικού δυναμικού<sup>160</sup>. Ως εκ τούτου, η ναυτιλιακή δύναμη της ΕΕ δεν μπορεί να παραβλέπεται. Σχεδόν το 31% του παγκόσμιου στόλου ελέγχεται από κοινοτικούς υπηκόους, με το 18% των εν λόγω πλοίων να φέρουν σημαία κρατών μελών της ΕΕ. Περαιτέρω περισσότεροι από 230.000 υπολογίζονται οι ενεργοί ναυτικοί στα κράτη μέλη της Ένωσης<sup>161</sup>, ενώ ο ευρύτερος ναυτιλιακός τομέας, συμπεριλαμβανομένων ναυπηγείων, λιμένων, αλιέων και συναφών υπηρεσιών (ασφάλειες, τραπεζικές υπηρεσίες, κ.α.) απασχολεί περί τα 3 εκατομμύρια πολίτες της ΕΕ. Τέλος, σχεδόν το 90% του εξωτερικού εμπορίου και το 40% του εσωτερικού εμπορίου της Ένωσης, διενεργείται μέσω θαλάσσης<sup>162</sup>.

Κατόπιν των ανωτέρω, η συμμετοχή της ΕΕ καθ' όλη τη διάρκεια των διαπραγματεύσεων για την κατάρτιση και την υιοθέτηση της ΣΝΕ, 2006 ήταν ιδιαίτερα ενεργή, γεγονός που συνδέεται και με την αναγκαιότητα διασφάλισης της συνέπειας και της συμβατότητας των νέων διατάξεων με το κοινοτικό κεκτημένο, καθώς ορισμένες εξ' αυτών εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της

---

<sup>159</sup> Julija Brsakoska Bazerkoska, (2013) «Making the most of the EU's external competences in the social affairs' area: the EU and the International Labour Organisation», Croatian Yearbook of European Law and Policy, Vol. 9 (2013), διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.cyelp.com/index.php/cyelp/article/view/171/110>, σελ. 122.

<sup>160</sup> Prof.Dr Roger Blanpain - Desislava Nikolaeva Dimitrova, (2010), «Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry», Kluwer Law International, ISBN: 978-90-411-3349-6, σελ. 90.

<sup>161</sup> European Commission, Directorate-General for mobility and transport, Directorate C – Maritime transport, (2011), STUDY ON EU SEAFARERS EMPLOYMENT, Final Report, MOVE/C1/2010/148/SI2.588190, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>.

<sup>162</sup> Commission of the European Communities, Communication from the Commission, Third package of legislative measures on maritime safety in the European Union, COM(2005) 585 final, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/package3/en/communication\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/package3/en/communication_en.pdf), σελ. 3.



Ένωσης<sup>163</sup>. Χαρακτηριστική της πιο πάνω συμμετοχής ήταν η αναφορά του Προέδρου της 94ης συνόδου της ΔΣΕ κατά την οποία υιοθετήθηκε η ΣΝΕ, 2006, στην Ευρ. Επιτροπή, χωρίς τη συνδρομή της οποίας, όπως τόνισε, δεν θα ήταν εφικτή η πραγματοποίηση της συνόδου<sup>164</sup>. Επιπλέον ο Πρόεδρος ευχαρίστησε την ΕΕ και τα κράτη μέλη της για την ενεργή συμμετοχή τους στην κατάρτιση της Σύμβασης, ενώ ο Γενικός Γραμματέας της συνόδου παρατήρησε ότι είναι απολύτως αναγκαία η υποστήριξη της Ευρ. Επιτροπής για την προώθηση της διαδικασίας κύρωσης της Σύμβασης<sup>165</sup>.

Από τη μεριά της η Ευρ. Επιτροπή σε Ανακοίνωσή της την 15η Ιουνίου 2006 ανέφερε ότι υποστήριξε σθεναρά την κατάρτιση της Σύμβασης της ΔΟΕ για τα πρότυπα ναυτικής εργασίας και θεωρεί απαραίτητη την εφαρμογή της τόσο σε κοινοτικό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή επιδιώκει αμέσως να ενθαρρύνει και να επισπεύσει την επικύρωση του κειμένου, ώστε η Σύμβαση να τεθεί γρήγορα σε ισχύ και επιζητά την εξέλιξη και τον εμπλουτισμό των κοινοτικών προτύπων, προσπαθώντας να ενσωματώσει τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης στο ενωσιακό δίκαιο<sup>166</sup>.

## 2.1 Απόφαση του Συμβουλίου για Κύρωση της ΣΝΕ, 2006

Ο συντονισμός των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης αποτελούσε ένα από τα κύρια θέματα για τα οποία υφίσταται αποκλειστική κοινοτική αρμοδιότητα. Η αρμοδιότητα αυτή απορρέει από τον Κανονισμό 1408/71/ΕΟΚ<sup>167</sup> της 14ης Ιουνίου 1971, περί εφαρμογής των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης στους μισθωτούς και τις οικογένειές τους που διακινούνται εντός της Κοινότητας, ο οποίος εκδόθηκε

<sup>163</sup> Dr. Iliana Christodoulou – Varotsi, (2009), «Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?», Springer-Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-69874-6, σελ. 76.

<sup>164</sup> Πέραν της ενεργής και ουσιαστικής συμμετοχής της, η ΕΕ συγχρηματοδότησε τη διεξαγωγή της συνόδου. ΔΟΕ, (2012), «The ILO and the EU, partners for decent work and social justice: Impact of ten years of cooperation», ILO Office, November 2012, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-brussels/documents/publication/wcms\\_195135.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-brussels/documents/publication/wcms_195135.pdf), σελ. 11.

<sup>165</sup> ΔΟΕ, International Labour Conference, Ninety-fourth (Maritime) Session, Geneva, 2006, Provisional Record 17, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-17.pdf>, σελ. 9 και 11.

<sup>166</sup> Ευρ. Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής της 15ης Ιουνίου 2006 βάσει του άρθρου 138 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ενίσχυση των προτύπων ναυτικής εργασίας, COM(2006) 287, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=URISERV:c11801&from=EN>.

<sup>167</sup> Ε.Ε. L 149/2/5.7.1971.

σύμφωνα με το άρθρο 42 της ΣΕΚ<sup>168</sup>. Ο Κανονισμός 1408/71/ΕΟΚ, αντικαταστάθηκε από τον Κανονισμό 883/2004/ΕΚ<sup>169</sup> και η εφαρμογή του επεκτάθηκε σε υπηκόους τρίτων χωρών με τον Κανονισμό 859/2003/ΕΚ<sup>170171</sup>. Οι διατάξεις της ΕΕ για τον συντονισμό της κοινωνικής ασφάλισης δεν αντικαθιστούν τα εθνικά συστήματα κοινωνικής ασφάλισης με ένα ενιαίο ευρωπαϊκό σύστημα. Η εναρμόνιση αυτή, από πολιτικής άποψης, δεν είναι δυνατή καθώς τα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης των κρατών μελών είναι το αποτέλεσμα αφενός μακρόχρονων παραδόσεων βαθιά ριζωμένων στην εθνική νοοτροπία και αφετέρου των εθνικών επιλογών. Αντί για την εναρμόνιση των εθνικών συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης, οι διατάξεις της ΕΕ προβλέπουν το συντονισμό τους. Κάθε κράτος μέλος είναι ελεύθερο να αποφασίζει ποιος ασφαρίζεται δυνάμει της νομοθεσίας του, ποιες παροχές χορηγούνται και υπό ποιες προϋποθέσεις, πώς υπολογίζονται αυτές οι παροχές και ποιες εισφορές πρέπει να καταβάλλονται. Οι διατάξεις για το συντονισμό θεσπίζουν κοινούς κανόνες και αρχές που πρέπει να τηρούνται από όλες τις εθνικές αρχές, τους φορείς κοινωνικής ασφάλισης και τα δικαστήρια κατά την εφαρμογή της εθνικής νομοθεσίας. Κατά τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζουν ότι η εφαρμογή των διάφορων εθνικών νομοθεσιών δεν έχει αρνητικά αποτελέσματα στην άσκηση από τα άτομα του δικαιώματος της ελεύθερης κυκλοφορίας και διαμονής στα κράτη μέλη<sup>172</sup>. Τα κράτη μέλη δηλαδή έχουν τη δυνατότητα να καθορίζουν το καθεστώς κοινωνικής τους ασφάλισης, αλλά

---

<sup>168</sup> Πρώην άρθρο 51 της Συνθήκης περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας και νυν άρθρο 48 της ΣυνθΛΕΕ σύμφωνα με το οποίο το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη νομοθετική διαδικασία, λαμβάνουν στον τομέα της κοινωνικής ασφάλισης τα αναγκαία μέτρα για την εγκαθίδρυση της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων, ιδίως με τη θέσπιση ενός συστήματος που να εξασφαλίζει στους διακινούμενους εργαζομένους, μισθωτούς και μη μισθωτούς, και στους εξ αυτών έλκοντες δικαιώματα: α) το συνυπολογισμό όλων των περιόδων που λαμβάνονται υπόψη από τις διάφορες εθνικές νομοθεσίες, για την κτήση και τη διατήρηση του δικαιώματος προς λήψη παροχής όπως και για τον υπολογισμό του ύψους αυτής, β) την καταβολή των παροχών στα πρόσωπα που κατοικούν στις επικράτειες των κρατών μελών.

<sup>169</sup> Ε.Ε. L 166/1/30.04.2004. Ο Κανονισμός 883/2004/ΕΚ έχει τροποποιηθεί από τους Κανονισμούς 988/2009/ΕΚ, 1244/2010/ΕΕ, 465/2012/ΕΕ, 1224/2012/ΕΕ, 517/2013/ΕΕ, 1372/2013/ΕΕ και 1368/2014/ΕΕ. Το ενοποιημένο κείμενο του Κανονισμού είναι διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0883-20140101&qid=1443949806282&from=EL>.

<sup>170</sup> Ε.Ε. L 124/1/20.5.2003.

<sup>171</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2006), «Πρόταση Απόφασης του Συμβουλίου για εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, την ενοποιημένη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», COM (2006)288 final/ 2006/0103 (CNS)/15.6.2006, σελ. 2.

<sup>172</sup> Ευρ. Επιτροπή, (2010), «Οι διατάξεις της ΕΕ για την κοινωνική ασφάλιση. Τα δικαιώματά σας όταν μετακινήσετε εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ISBN 978-92-79-17664-7, σελ. 8.

είναι το ενωσιακό δίκαιο εκείνο που ορίζει τους κανόνες για το συντονισμό της νομοθεσίας των κρατών μελών, ώστε να αποφεύγονται κενά στην προστασία των εργαζομένων ή/ και διακρίσεις ανάμεσα στους πολίτες της Ένωσης.

Στο πλαίσιο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη ότι η ΕΕ δεν μπορούσε να κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006, η Ευρ. Επιτροπή πρότεινε στο Συμβούλιο να εξουσιοδοτήσει τα κράτη μέλη να κυρώσουν τη Σύμβαση προς το συμφέρον της Ένωσης<sup>173</sup>. Ως εκ τούτου, με την Απόφαση της 07ης Ιουνίου 2007<sup>174</sup> το Συμβούλιο εξουσιοδότησε τα κράτη μέλη, τα οποία δεσμεύονται από τους κοινοτικούς κανόνες σχετικά με το συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης βάσει του άρθρου 42 της ΣΕΚ, να επικυρώσουν, για τα τμήματά της που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, τη ΣΝΕ, 2006. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με το άρθρο 2 της υπό εξέταση Απόφασης, τα κράτη μέλη θα έπρεπε να καταβάλουν προσπάθειες ώστε να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες για την κατάθεση των οικείων εγγράφων επικύρωσης της σύμβασης στον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ το συντομότερο δυνατό, και κατά προτίμηση πριν από την 31η Δεκεμβρίου 2010. Το Συμβούλιο θα επανεξέταζε την πρόοδο της διαδικασίας επικύρωσης πριν από τον Ιανουάριο του 2010.

Έως σήμερα τα ακόλουθα κράτη μέλη της ΕΕ έχουν κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006: Βέλγιο (2013), Βουλγαρία (2010), Κροατία (2010), Κύπρος (2012), Δανία (2011), Φινλανδία (2013), Γαλλία (2013), Γερμανία (2013), Ελλάδα (2013), Ουγγαρία (2013), Ιρλανδία (2014), Ιταλία (2013), Λετονία (2011), Λιθουανία (2013), Λουξεμβούργο (2011), Μάλτα (2013), Κάτω Χώρες (2011), Πολωνία (2012), Ισπανία (2010), Σουηδία (2012) και Ηνωμένο Βασίλειο (2013)<sup>175</sup>.

Οι ακριβείς νομικές συνέπειες μη συμμόρφωσης κράτους μέλους προς Απόφαση του Συμβουλίου με την οποία εξουσιοδοτούνται τα κράτη μέλη να κυρώσουν Διεθνή Σύμβαση προς το συμφέρον της Ένωσης, δεν έχουν επί του παρόντος σαφώς προσδιορισθεί. Το θέμα τέθηκε στο ΔΕΕ στο πλαίσιο της υπόθεσης

<sup>173</sup> Julija Brsakoska Bazerkoska, (2013) «Making the most of the EU's external competences in the social affairs' area: the EU and the International Labour Organisation», Croatian Yearbook of European Law and Policy, Vol. 9 (2013), διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.cyelp.com/index.php/cyelp/article/view/171/110>, σελ. 134.

<sup>174</sup> Απόφαση του Συμβουλίου 2007/431/ΕΚ. Ε.Ε.Λ.161/63/22.6.2007.

<sup>175</sup> ΔΟΕ, Ratifications of MLC - Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006), διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:31\\_2331:NO](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO:11300:P11300_INSTRUMENT_ID:31_2331:NO).

C-188/07<sup>176</sup>, καθώς όμως το Δικαστήριο έκρινε ότι η Απόφαση του Συμβουλίου δεν τύγχανε εφαρμογής στα πραγματικά περιστατικά της κύριας δίκης<sup>177</sup>, δεν προέβη στη λήψη απόφασης επί του θέματος αυτού.

## **2.2 Μεταφορά των Διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 στο Ενωσιακό Κεκτημένο – Οδηγία 2009/13/ΕΚ**

Τα εργασιακά θέματα, συμπεριλαμβανομένων των θεμάτων ναυτικής εργασίας, ρυθμίζονται σε επίπεδο ΕΕ τόσο στο πλαίσιο των Συνθηκών όσο και στο παράγωγο κοινοτικό δίκαιο που περιλαμβάνει Κανονισμούς και Οδηγίες, με τις Οδηγίες να αποτελούν το κύριο μέσο ρύθμισης των εν λόγω θεμάτων<sup>178</sup>. Έτσι για παράδειγμα, η Οδηγία 91/533/ΕΟΚ<sup>179</sup> σχετικά με την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει τον εργαζόμενο για τους όρους που διέπουν τη σύμβαση ή τη σχέση εργασίας, περιέχει στοιχεία συμβατά με τον Κανονισμό 2.1 και το Πρότυπο Α2.1 της ΣΝΕ, 2006. Ομοίως, τα μέτρα για την προστασία των νέων κατά την εργασία που περιέχονται στην Οδηγία 94/33/ΕΚ<sup>180</sup> συνδέονται με τις διατάξεις του Κανονισμού 1.1 και του Προτύπου Α1.1 της ΣΝΕ, 2006. Τέλος, για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών (Κανονισμός 2.3 και Πρότυπο Α2.3 ΣΝΕ, 2006) έχει υιοθετηθεί η Οδηγία 1999/63/ΕΚ<sup>181</sup> σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST). Η συμφωνία αυτή αποτελεί ένα πρότυπο συμφωνίας κοινωνικής πολιτικής που απέκτησε νομική δεσμευτικότητα μέσω του άρθρου 139 της ΣΕΚ, το οποίο επιτρέπει την εφαρμογή τέτοιων συμφωνιών μέσω υποχρεωτικής εφαρμογής Οδηγίας<sup>182</sup>.

---

<sup>176</sup> Αίτηση εκδόσεως προδικαστικής αποφάσεως δυνάμει του άρθρου 234 ΕΚ, την οποία υπέβαλε το Cour de cassation (Γαλλία) στο πλαίσιο της δίκης Commune de Mesquer κατά Total France SA, Total International Ltd.

<sup>177</sup> Σημείο 86 Απόφασης του Δικαστηρίου της 24<sup>ης</sup> Ιουνίου 2008.

<sup>178</sup> Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi, (2008), «The European Union (EU) and the Protection of Maritime Labour», περιέχεται στο: «Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers», Edited by: Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi & Dmitry A. Pentsov, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-72751-4, σελ. 751.

<sup>179</sup> E.E. L 288/32/18.10.1991

<sup>180</sup> E.E. L 216/12/20.8.1994

<sup>181</sup> E.E. L 167/33/2.7.1999

<sup>182</sup> Lisa Tortell, Rudi Delarue and Jeffrey Kenner, (2009), «The EU and the ILO Maritime Labour Convention 'In our common interest and in the interest of the world'», περιέχεται στο: «The European Union and the Social Dimension of Globalization, How the EU influences the World», Edited by: Jan Orbie and Lisa Tortell, Routledge/GARNET series: Europe in the World, ISBN: 0-203-69681-6, σελ. 120 & 121.

Η Ευρ. Επιτροπή τάχθηκε υπέρ της ΣΝΕ, 2006 σε όλα τα στάδια κατάρτισης και υιοθέτησης της Σύμβασης, θεωρώντας ότι τα νέα διεθνή πρότυπα θα ενισχύσουν την ασφάλεια στη θάλασσα και θα δημιουργήσουν συνθήκες δίκαιου ανταγωνισμού για όλους τους συμμετέχοντες στον κλάδο. Περαιτέρω, εντόπισε στη Σύμβαση το όργανο που έλειπε για την ενίσχυση της ελκυστικότητας της ναυτιλιακής βιομηχανίας και την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα στην ΕΕ<sup>183</sup>.

Στο πλαίσιο αυτό και λαμβάνοντας υπόψη ότι σύμφωνα με το άρθρο 138 παράγραφο 2 της ΣΕΚ, η Ευρ. Επιτροπή, προτού υποβάλει προτάσεις στον τομέα της κοινωνικής πολιτικής, διαβουλεύεται με τους κοινωνικούς εταίρους σχετικά με τον πιθανό προσανατολισμό μιας κοινοτικής δράσης, η Επιτροπή κάλεσε τους κοινωνικούς εταίρους να εκφράσουν τη γνώμη τους για διάφορα ζητήματα που συνδέονται με την εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 και πιο συγκεκριμένα για:

- ❖ τη σκοπιμότητα ανάπτυξης του υφιστάμενου κοινοτικού κεκτημένου, μέσω της προσαρμογής, ενοποίησης ή συμπλήρωσής του,
- ❖ την αναγκαιότητα περαιτέρω ανάπτυξης των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 στο κοινοτικό δίκαιο,
- ❖ το κατά πόσον είναι ορθό να καταστεί υποχρεωτικό το μη δεσμευτικό μέρος της Σύμβασης, και
- ❖ την πιθανή συμμετοχή των κοινωνικών εταίρων στις διαπραγματεύσεις προκειμένου να προκύψει συμφωνία που θα εφαρμοστεί δια της οδού του Συμβουλίου, κατά την έννοια του άρθρου 139 της ΣΕΚ<sup>184</sup>.

Ανταποκρινόμενοι στο κάλεσμα της Ευρ. Επιτροπής, οι κοινωνικοί εταίροι της ναυτιλίας, δηλαδή η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF), ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο 2006 διαβουλεύσεις που οδήγησαν τον Μάιο 2008 στη σύναψη συμφωνίας σχετικά με τη ΣΝΕ, 2006. Η εν λόγω συμφωνία καλύπτει τα Κεφάλαια 1 έως 4 της ΣΝΕ, 2006 και αναπαράγει σχεδόν αυτολεξεί τους Κανονισμούς και τα Πρότυπα της Σύμβασης, υπό την επιφύλαξη τυχόν ευνοϊκότερων διατάξεων της

---

<sup>183</sup> Prof.Dr Roger Blanpain - Desislava Nikolaeva Dimitrova, (2010), «Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry», Kluwer Law International, ISBN: 978-90-411-3349-6, σελ. 96-97.

<sup>184</sup> Ευρ. Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής της 15ης Ιουνίου 2006 βάσει του άρθρου 138 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ενίσχυση των προτύπων ναυτικής εργασίας, COM(2006) 287, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=URISERV:c11801&from=EN>.

κοινοτικής νομοθεσίας. Στη συμφωνία δεν συμπεριλήφθηκαν οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 που αφορούν στην κοινωνική ασφάλιση, τομέας που, όπως προαναφέρθηκε, εμπίπτει στην αποκλειστική αρμοδιότητα της ΕΕ, καθώς και οι διατάξεις του Κεφαλαίου 5 της Σύμβασης που περιέχουν υποχρεώσεις για τα κράτη σημαίας, λιμένα και ναυτεργατικού δυναμικού, καθώς θεωρήθηκε ότι οι κοινωνικοί εταίροι δεν δύναται να επιβάλλουν υποχρεώσεις σε δημόσιες αρχές<sup>185</sup>.

Με δεδομένο ότι η συμφωνία κάλυπτε θέματα όρων εργασίας για τα οποία η Ένωση υποστηρίζει και συμπληρώνει τη δράση των κρατών μελών<sup>186</sup>, οι κοινωνικοί εταίροι υπέβαλαν από κοινού αίτημα για εφαρμογή της συμφωνίας με απόφαση του Συμβουλίου που λαμβάνεται μετά από πρόταση της Ευρ. Επιτροπής, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 139 παράγραφο 2 της ΣΕΚ<sup>187</sup>.

Με βάση τις αρχές της επικουρικότητας και της αναλογικότητας και συνεκτιμώντας το γεγονός ότι για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της συμφωνίας και κατ' επέκταση της ΣΝΕ, 2006 απαιτείται η υιοθέτηση και εθνικών νομοθετικών μέτρων, η ΕΕ επέλεξε την υιοθέτηση Οδηγίας για την εφαρμογή της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων, με την οποία θα τροποποιούνταν και η προγενέστερη Οδηγία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών. Η Οδηγία 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της Οδηγίας 1999/63/ΕΚ τελικώς υιοθετήθηκε την 16<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 2009<sup>188</sup>.

Η Οδηγία, σύμφωνα με το άρθρο 7 αυτής, τίθεται σε ισχύ κατά την ημερομηνία έναρξη ισχύος της ΣΝΕ, 2006, ενώ τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με την Οδηγία ή εξασφαλίζουν ότι οι κοινωνικοί εταίροι τους έχουν λάβει τα απαραίτητα μέτρα μέσω συμφωνίας το αργότερο δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία

---

<sup>185</sup> Ariadne Abel, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006 in the European Union» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7, παρ. 1.35 έως 1.38.

<sup>186</sup> Άρθρο 137 ΣΕΚ.

<sup>187</sup> Προοιμιακή διάταξη υπ' αριθμ.5 Οδηγίας 2009/13/ΕΚ.

<sup>188</sup> Ε.Ε. L 124/30/20.05.2009.

έναρξης ισχύος αυτής<sup>189</sup>. Η υιοθέτηση της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ δημιουργεί μια διπλή υποχρέωση στα κράτη μέλη που έχουν κυρώσει ή πρόκειται να κυρώσουν τη ΣΝΕ, 2006 καθώς, σύμφωνα με την Ευρ. Επιτροπή, η κύρωση της Σύμβασης δεν φέρεται να θεωρείται και ενσωμάτωση της Οδηγίας. Ως εκ τούτου το ίδιο θέμα ρυθμίζεται στην ουσία για τα κράτη αυτά μέσω δυο διαφορετικών νομικών κειμένων: των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 και της εθνικής νομοθεσίας για την ενσωμάτωση της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ<sup>190</sup>.

### **2.3 Υποχρεώσεις Κρατών Σημαίας και Κρατών Λιμένα**

Καθώς, όπως προαναφέρθηκε, το Κεφάλαιο 5 της ΣΝΕ, 2006 δεν συμπεριλήφθηκε στη συμφωνία των κοινωνικών εταίρων και κατ' επέκταση στη Οδηγία 2009/13/ΕΚ, ένα ουσιώδες στοιχείο της Σύμβασης, και συγκεκριμένα ο έλεγχος εφαρμογής της, έμεινε εκτός κοινοτικής αρμοδιότητας. Προκειμένου όμως η ΕΕ να διασφαλίσει την εφαρμογή της συμφωνίας των κοινωνικών εταίρων, που μεταφέρει στο ενωσιακό δίκαιο τις διατάξεις της ΣΝΕ, 2006, κρίθηκε αναγκαία η διασφάλιση της εφαρμογής και του Κεφαλαίου 5 της Σύμβασης υπό το νομικό σύστημα της Ένωσης. Θεωρήθηκε δηλαδή απαραίτητη η ύπαρξη νομικής βάσης ώστε να μπορεί να κινηθεί διαδικασία προσφυγής κατά κράτους μέλους σε περίπτωση παράβασης των υποχρεώσεων που θέτει η ΣΝΕ, 2006 για τα κράτη σημαίας και τα κράτη λιμένα<sup>191</sup>.

Στο πλαίσιο αυτό η Ευρ. Επιτροπή κατήρτισε δυο προτάσεις Οδηγιών, μία για τις υποχρεώσεις κρατών σημαίας και μία για τις υποχρεώσεις κρατών λιμένα, οι οποίες συμπληρώνουν και τροποποιούν αντίστοιχα υφιστάμενες Οδηγίες<sup>192</sup>. Ως νομική βάση των νέων Οδηγιών επιλέχθηκε όχι το άρθρο 155 της ΣυνθΛΕΕ (πρώην άρθρο 139 της ΣΕΚ) αλλά το άρθρο 100 παρ.2 της ΣυνθΛΕΕ, σύμφωνα με το οποίο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο, αποφασίζοντας σύμφωνα με τη συνήθη

<sup>189</sup> Άρθρο 5 παρ.1 Οδηγίας 2009/13/ΕΚ.

<sup>190</sup> Filippo Lorenzon, (2014), «Safety and Compliance», περιέχεται στο: «Maritime Law: Third Edition», Edited by: Yvonne Baatz, Informa Law from Routledge, ISBN: 9781317616870, Κεφ. 9.6.

<sup>191</sup> Ariadne Abel, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006 in the European Union» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7, παρ. 1.39.

<sup>192</sup> Πρόκειται για την Οδηγία 2009/21/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας (Ε.Ε. L 131/132/28.5.2009) και την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα (Ε.Ε. L 131/57/28.5.2009) αντίστοιχα.

νομοθετική διαδικασία, μπορούν να θεσπίζουν κατάλληλες διατάξεις για τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

### **2.3.1 Έλεγχος Πλοίων από Κράτη Λιμένα – Οδηγία 2013/38/ΕΕ**

Από τις αρχές του 1980 μια σειρά ναυτικών ατυχημάτων και άλλων συμβάντων που, μεταξύ άλλων, οφείλονταν στην «αμέλεια» των κρατών σημαίας, ώθησε πολλές χώρες στο να επιθεωρούν τα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους. Το δικαίωμα αυτό πηγάζει από το δικαίωμα της κάθε χώρας να προστατεύει τόσο τους κατοίκους της όσο και την ακτογραμμή της. Οι έλεγχοι από τα κράτη λιμένα διενεργούνται σε ένα ποσοστό πλοίων που καταπλέουν στους λιμένες τους και σε περίπτωση διαπίστωσης σοβαρών παραβάσεων κανόνων ασφαλείας μπορούν να οδηγήσουν σε κράτηση του πλοίου μέχρι την αποκατάσταση των παραβάσεων αυτών. Οι ελεγχόμενοι κανόνες απορρέουν από διεθνή ναυτιλιακά όργανα και συγκεκριμένα από Διεθνείς Συμβάσεις του ΔΝΟ και της ΔΟΕ<sup>193</sup>.

Σε επίπεδο ΕΕ, η ακτογραμμή της Ένωσης έχει μήκος χιλιάδων χιλιομέτρων και περιλαμβάνει περισσότερους από χίλιους (1.000) ανεξάρτητους λιμένες. Μέσω των λιμένων αυτών πραγματοποιείται σχεδόν το 90% του εξωτερικού εμπορίου της Ένωσης και το 40% του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών. Υπολογίζεται ότι μέσω των λιμένων της ΕΕ διακινούνται περισσότεροι από 3.5 δισεκατομμύρια τόνοι προϊόντων και 350 εκατομμύρια επιβάτες με χιλιάδες πλοία που καταπλέουν κάθε έτος στους λιμένες αυτούς. Κατά συνέπεια είναι ουσιώδες οι θαλάσσιες μεταφορές στην ΕΕ να διενεργούνται κατά τρόπο ασφαλή, ελεγχόμενο και περιβαλλοντικά φιλικό<sup>194</sup>.

Ιδιαίτερα μετά το ατύχημα του πετρελαιοφόρου πλοίου ERIKA στα ανοικτά των ακτών της Γαλλίας τον Δεκέμβριο 1999 και την τεράστια περιβαλλοντική καταστροφή που προκλήθηκε από τη βύθιση του πλοίου, η ΕΕ ενίσχυσε σημαντικά το νομοθετικό της πλαίσιο προκειμένου να προστατεύσει τα Ευρωπαϊκά ύδατα. Ειδικότερα, τον Μάρτιο και τον Δεκέμβριο 2000 υιοθετήθηκαν δύο δέσμες μέτρων για

---

<sup>193</sup> Nathan Lillie, (2008), «The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation», περιέχεται στο: «CROSS-BORDER SOCIAL DIALOGUE AND AGREEMENTS: An emerging global industrial relations framework?», Editor: Konstantinos Papadakis, International Institute for Labour Studies, Geneva - International Labour Office Geneva, ISBN 978-92-9014-863-0, σελ. 199.

<sup>194</sup> Ευρωπαϊκή Υπηρεσία για την Ασφάλεια στη Θάλασσα, (EMSA), «Port State Control», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>.



την ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας, τα επονομαζόμενα πακέτα ERIKA I και ERIKA II<sup>195</sup>, ενώ τον Μάρτιο 2009 υιοθετήθηκε και η τρίτη νομοθετική δέσμη μέτρων για την ασφάλεια στη θάλασσα, το πακέτο ERIKA III, με σκοπό τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των κανόνων ασφαλείας, την πρόληψη ατυχημάτων και τη διαχείριση των συνεπειών τους, σε περίπτωση που αυτά συμβούν. Το πακέτο ERIKA III περιλαμβάνει δυο (02) Κανονισμούς και έξι (06) Οδηγίες που ρυθμίζουν, μεταξύ άλλων, θέματα υποχρεώσεων κρατών σημαίας, ελέγχων κρατών λιμένα, διερεύνησης ναυτικών ατυχημάτων, διαχείρισης κυκλοφορίας πλοίων και ασφάλισης πλοιοκτητών για ναυτικές απαιτήσεις<sup>196</sup>.

Στο πλαίσιο λοιπόν του πακέτου ERIKA III υιοθετήθηκε και η Οδηγία 2009/16/ΕΚ<sup>197</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. Η Οδηγία εισάγει αυστηρότερους κανόνες επιθεώρησης των πλοίων από τα κράτη λιμένα, συχνότερες επιθεωρήσεις αλλά ακόμη και μέτρα απαγόρευσης πρόσβασης ορισμένων πλοίων σε λιμένες της ΕΕ. Στο σκοπό της Οδηγίας περιέχεται και η πληρέστερη συμμόρφωση προς το διεθνές και το σχετικό κοινοτικό δίκαιο που, μεταξύ άλλων, ρυθμίζει τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί των πλοίων, ανεξαρτήτως σημαίας<sup>198</sup>, ενώ στις Συμβάσεις η συμμόρφωση των οποίων ελέγχεται, περιλαμβάνεται και η Σύμβαση για τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας των εμπορικών πλοίων (ΔΟΕ υπ' αριθ. 147)<sup>199</sup>, η οποία είναι μια εκ των Συμβάσεων που αναθεωρήθηκαν από τη ΣΝΕ, 2006.

Με βάση τα ανωτέρω δεδομένα και μετά την υιοθέτηση της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ και την κατ' επέκταση τη μεταφορά ενός σημαντικού μέρους των προτύπων της ΣΝΕ, 2006 στο δίκαιο της Ένωσης, θεωρήθηκε αναγκαία η συμπερίληψη της ΣΝΕ, 2006 στις Συμβάσεις των οποίων η εφαρμογή ελέγχεται από τις αρχές των κρατών μελών στους λιμένες τους, κατά τα οριζόμενα στην Οδηγία

---

<sup>195</sup> Wang Hui, (2006), «Recent Developments in the EU Marine Oil Pollution Damage», περιέχεται στο: «Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage, Recent Developments in Europe, China and the US», Edited by: Michael G. Faure and James Hu, Kluwer Law International, ISBN: 90-411-2338-5, σελ.6.

<sup>196</sup> Ευρ. Επιτροπή, Directorate General for Energy and Transport, (2009), «Adoption of the Third Maritime Safety Package», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third\\_maritime\\_safety\\_package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm).

<sup>197</sup> Ε.Ε. L 131/57/28.5.2009.

<sup>198</sup> Άρθρο 1 (α) Οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

<sup>199</sup> Άρθρο 2 παρ. 1(ζ) Οδηγίας 2009/16/ΕΚ.

2009/16/ΕΚ<sup>200</sup>. Ως εκ τούτου, με την Οδηγία 2013/38/ΕΕ<sup>201</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013 τροποποιήθηκε η Οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, ώστε να περιλαμβάνει και τη ΣΝΕ, 2006.

Συγκεκριμένα, με την Οδηγία 2013/38/ΕΕ το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας προστίθενται στα πιστοποιητικά των πλοίων που ελέγχονται από τους επιθεωρητές κρατών λιμένα<sup>202</sup> και επεκτείνεται το πεδίο εφαρμογής των επιθεωρήσεων ώστε να καλύπτει όλες τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006<sup>203</sup>.

Έτσι, οι επιθεωρητές κρατών λιμένα οφείλουν να προβαίνουν σε λεπτομερέστερη επιθεώρηση πλοίων για τα οποία υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι:

- ❖ τα απαιτούμενα βάσει της ΣΝΕ, 2006 έγγραφα δεν έχουν προσκομιστεί, δεν έχουν επικαιροποιηθεί ή έχουν επικαιροποιηθεί εσφαλμένα ή τα έγγραφα που προσκομίζονται δεν περιέχουν τις πληροφορίες που απαιτούνται βάσει της ΣΝΕ, 2006 ή δεν είναι έγκυρα κατ' άλλον τρόπο,
- ❖ οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006,
- ❖ υπάρχουν βάσιμοι λόγοι να πιστεύουν ότι το πλοίο έχει αλλάξει σημαία με σκοπό να αποφευχθεί η συμμόρφωση προς τη ΣΝΕ, 2006, ή
- ❖ υπάρχει καταγγελία ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται προς τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006<sup>204</sup>.

Περαιτέρω, στα κριτήρια στη βάση των οποίων οι επιθεωρητές κρατους λιμένα μπορούν να αποφασίσουν την επιβολή κράτησης συγκεκριμένου πλοίου εισάγονται και τομείς που υπάγονται στη ΣΝΕ, 2006 και ειδικότερα σχετίζονται με τη διαπίστωση ότι:

- ❖ οι συνθήκες που επικρατούν επί του πλοίου είναι σαφώς επικίνδυνες για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια των ναυτικών από έκνομες ενέργειες, ή

<sup>200</sup> Προοιμιακές διατάξεις υπ' αριθμ. (8) και (11) Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

<sup>201</sup> Ε.Ε. L 218/1/14.8.2013.

<sup>202</sup> Άρθρο 1 παρ. 1 (β) Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

<sup>203</sup> Άρθρο 1 παρ. 1 (α)(ii) Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

<sup>204</sup> Άρθρο 1 παρ. 19 Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

- ❖ η μη συμμόρφωση συνιστά σοβαρή ή επανειλημμένη παραβίαση των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, (συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών), όσον αφορά στις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών επί του πλοίου, όπως ορίζονται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας<sup>205</sup>.

Η Οδηγία 2013/38/ΕΕ άρχισε να ισχύει την 20η Αυγούστου 2013, ημερομηνία έναρξης ισχύος της ΣΝΕ, 2006<sup>206</sup>, ενώ τα κράτη μέλη όφειλαν να θέσουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την Οδηγία έως την 21η Νοεμβρίου 2014<sup>207</sup>.

### **2.3.2 Υποχρεώσεις Κρατών Σημαίας – Οδηγία 2013/54/ΕΕ**

Όσον αφορά στις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας, η ΕΕ, ομοίως στο πλαίσιο του πακέτου ERIKA III, υιοθέτησε την Οδηγία 2009/21/ΕΚ<sup>208</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009 για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας, η οποία έχει δυο σκοπούς. Να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα και συνέπεια τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας και να ενισχυθεί η ασφάλεια και να αποτραπεί η ρύπανση από πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους. Εν ολίγοις, στόχος της Οδηγίας είναι να διασφαλίσει ότι τα κράτη μέλη τηρούν τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας, σύμφωνα με τις Διεθνείς Συμβάσεις του ΔΝΟ<sup>209</sup>.

Καθώς λοιπόν η εν λόγω Οδηγία αφορούσε αποκλειστικά την εφαρμογή των Συμβάσεων του ΔΝΟ και δεν περιείχε αναφορά σε Συμβάσεις της ΔΟΕ ή/ και στην Οδηγία 2009/13/ΕΚ, θεωρήθηκε ενδεδειγμένη όχι η τροποποίηση της εν λόγω Οδηγίας, αλλά η υιοθέτηση μίας ξεχωριστής Οδηγίας που θα αφορούσε αποκλειστικά τις υποχρεώσεις των κρατών σημαίας που πηγάζουν από τη ΣΝΕ, 2006 και θα

<sup>205</sup> Άρθρο 1 παρ. 20 Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

<sup>206</sup> Άρθρο 3 Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

<sup>207</sup> Άρθρο 2 παρ. 1 Οδηγίας 2013/38/ΕΕ.

<sup>208</sup> Ε.Ε. L 131/132/28.5.2009.

<sup>209</sup> Sara Ruano Albertos - Arántzazu Vicente Palacio, (2013), «Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control», Beijing Law Review, 2013. Vol.4, No.4, 141-146, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://dx.doi.org/10.4236/blr.2013.44018>, σελ. 143-144.

συμπλήρωνε τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/21/ΕΚ<sup>210</sup>. Για το σκοπό αυτό, την 20η Νοεμβρίου 2013, υιοθετήθηκε η Οδηγία 2013/54/ΕΕ<sup>211</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006.

Το πλέον ενδιαφέρον στη νέα Οδηγία είναι ότι δεν κάνει απευθείας αναφορά στις διατάξεις της ΣΝΕ, 2006, παρά μόνο στο προοίμιο αυτής, αλλά στα μέρη της Σύμβασης που περιέχονται στην Οδηγία 2009/13/ΕΚ. Ειδικότερα, σκοπός της Οδηγίας είναι να εξασφαλιστεί ότι τα κράτη μέλη εκπληρώνουν με αποτελεσματικότητα τις υποχρεώσεις τους ως κράτη σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή των προαναφερόμενων μερών<sup>212</sup>. Επίσης, σε αντίθεση με την Οδηγία 2013/38/ΕΕ, δεν περιέχει διατάξεις αναφορικά με το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας και τη σχετική υποχρέωση των κρατών σημαίας να εκδίδουν τα εν λόγω Πιστοποιητικά<sup>213</sup>.

Η Ευρ. Επιτροπή, στο επεξηγηματικό σημείωμα της πρότασης της Οδηγίας, αναφέρει ότι προκειμένου να αποφευχθεί ένα επιπλέον νομικό πλαίσιο για τα κράτη μέλη όσον αφορά στο σύστημα πιστοποίησης της ΣΝΕ, 2006, αυτό δεν ενσωματώθηκε στις ενωσιακές διατάξεις αλλά παραμένει να ρυθμίζεται από το διεθνές δίκαιο. Συναφώς σημειώνει ότι η υποχρέωση των πλοίων να φέρουν Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας δεν μπορούσε να μεταφερθεί στο κοινοτικό δίκαιο για λόγους αρμοδιότητας και πολιτικής επιλογής. Ως εκ τούτου οι υποχρεώσεις των κρατών σημαίας της ΕΕ περιορίζονται στην εφαρμογή των απαιτήσεων που πηγάζουν από την Οδηγία 2009/13/ΕΚ<sup>214</sup>.

---

<sup>210</sup> Ariadne Abel, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006 in the European Union» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7, παρ. 1.42.

<sup>211</sup> Ε.Ε. L 329/1/10.12.2013.

<sup>212</sup> Άρθρο 1 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

<sup>213</sup> Ariadne Abel, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006 in the European Union» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7, παρ. 1.42.

<sup>214</sup> Ευρ. Επιτροπή, (2012), «Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL concerning flag State responsibilities for the enforcement of Council Directive 2009/13/EC implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC, Explanatory Memorandum», COM (2012) 134 final 2012/0065 (COD)/23.3.2012, παρ. 1.2 και 3.1.1.

Η γενική διατύπωση της Οδηγίας και η μη συμπερίληψη σε αυτήν των πιο πάνω απαιτήσεων, προκάλεσε αντιδράσεις, κυρίως από την Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, η εισηγήτρια της οποίας στην έκθεση επί της πρότασης της Οδηγίας, σημείωσε ότι οι πτυχές που αφορούν τον έλεγχο του κράτους σημαίας της ΣΝΕ, 2006 πρέπει να κατοχυρωθούν στο επίπεδο του δικαίου της ΕΕ με πιο λεπτομερή και συγκεκριμένο τρόπο. Συναφώς, τόνισε ότι οι διατάξεις της ΕΕ σχετικά με τον έλεγχο του κράτους σημαίας πρέπει να αντανakλούν ακόμη περισσότερο όσα η ΣΝΕ, 2006 απαιτεί ευθέως και ρητώς, ώστε να αποφευχθούν οι διαφορετικές ερμηνείες από τα κράτη μέλη, οι οποίες μπορεί να οδηγήσουν σε αθέμιτο ανταγωνισμό και κοινωνικό ντάμπινγκ και πρότεινε, στον βαθμό που υπάρχει αρμοδιότητα της ΕΕ, την προσέγγιση της πλήρους αντιγραφής της ΣΝΕ, 2006 στην Οδηγία. Όσον αφορά στις απαιτήσεις πιστοποίησης της ΣΝΕ, 2006, η εισηγήτρια ομοίως πρότεινε, στο πλαίσιο της νομικής αρμοδιότητας της ΕΕ, να συμπεριληφθούν, δεδομένου ότι οι διατάξεις σχετικά με το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας έχουν κεντρική θέση για την εφαρμογή της Σύμβασης<sup>215</sup>.

Η διαπραγμάτευση μεταξύ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου προκειμένου να επιτευχθεί συμφωνία επί της πρότασης της Οδηγίας διήρκησε περισσότερο από ενάμιση έτος και η υπογραφή της Οδηγίας από τα δύο όργανα της ΕΕ κατέστη δυνατή τον Νοέμβριο 2013. Στην Οδηγία 2013/54/ΕΕ τελικώς δεν συμπεριλήφθηκαν οι απαιτήσεις πιστοποίησης των πλοίων από τα κράτη σημαίας τους που περιέχει η ΣΝΕ, 2006 αλλά προβλέφθηκε η θέσπιση, με μέριμνα των κρατών μελών, αποτελεσματικών και κατάλληλων μηχανισμών εφαρμογής και παρακολούθησης, συμπεριλαμβανομένων των επιθεωρήσεων στα διαστήματα που προβλέπονται στη Σύμβαση, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών επί πλοίων που φέρουν τη σημαία τους πληρούν και εξακολουθούν να πληρούν τις σχετικές απαιτήσεις της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ<sup>216</sup>.

<sup>215</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, Έκθεση σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ (COM(2012)0134 – C7-0083/2012 – 2012/0065(COD)), A7-0037/2013/ 31.1.2013, Αιτιολογική Έκθεση.

<sup>216</sup> Άρθρο 3 παρ.1 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

Περαιτέρω, στην Οδηγία συμπεριλήφθηκαν διατάξεις για τη διαχείριση παραπόνων – καταγγελιών επί του πλοίου<sup>217</sup>.

Όσον αφορά στις υποχρεώσεις κρατών ναυτεργατικού δυναμικού, αυτές ομοίως διαγράφηκαν από το τελικό κείμενο της Οδηγίας, κατόπιν αντιδράσεων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, και προβλέφθηκε η μελλοντική ρύθμιση του θέματος στη βάση Έκθεσης που θα υποβάλλει η Ευρ. Επιτροπή στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο το αργότερο έως την 31η Δεκεμβρίου 2018, όσον αφορά στην υλοποίηση και εφαρμογή του σχετικού Κανονισμού της ΣΝΕ, 2006 και η οποία μπορεί να περιλαμβάνει προτάσεις λήψης μέτρων για τη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών<sup>218</sup>.

Η Οδηγία 2013/54/ΕΕ άρχισε να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης<sup>219</sup> (10.12.2013), ενώ τα κράτη μέλη όφειλαν να θέσουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την Οδηγία έως την 31η Μαρτίου 2015<sup>220</sup>.

## **2.4 Η ΣΝΕ, 2006 στο Πλαίσιο της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής**

Η Ευρώπη διαθέτει ακτογραμμή 70.000 χλμ και περιβάλλεται από δύο ωκεανούς και τέσσερις θάλασσες: τον Ατλαντικό και τον Αρκτικό ωκεανό, τη Βαλτική, τη Βόρεια Θάλασσα, τη Μεσόγειο και τη Μαύρη Θάλασσα. Ως εκ τούτου, οι θάλασσες είναι ζωτικής σημασίας για την Ένωση, για την ευμάρεια και την οικονομική της ευημερία. Είναι εμπορικοί δρόμοι, ρυθμιστές του κλίματος, πηγή τροφής, ενέργειας και πόρων καθώς και αγαπημένος χώρος κατοικίας και ψυχαγωγίας των πολιτών της.

Στο πλαίσιο αυτό και με σκοπό την ολιστική προσέγγιση όλων των πολιτικών που αφορούν τη θάλασσα, η Ευρ. Επιτροπή το 2007 πρότεινε μια ΟΘΠ για την ΕΕ, γνωστή ως Γαλάζια Βίβλος, η οποία θεμελιώνεται στη σαφή παραδοχή ότι όλα τα θέματα που σχετίζονται με τους ωκεανούς και τις θάλασσες της Ευρώπης διασυνδέονται και ότι οι πολιτικές που συνδέονται με τη θάλασσα πρέπει να αναπτύσσονται συνεκτικά ώστε να αποφέρουν τα επιθυμητά αποτελέσματα.

<sup>217</sup> Άρθρο 5 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

<sup>218</sup> Άρθρο 6 παρ.2 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

<sup>219</sup> Άρθρο 8 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

<sup>220</sup> Άρθρο 7 παρ. 1 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

Σύμφωνα με την Ευρ. Επιτροπή, μια ΟΘΠ θα αύξανε την ικανότητα της Ευρώπης να αντιμετωπίσει τις προκλήσεις της παγκοσμιοποίησης και της ανταγωνιστικότητας, της κλιματικής αλλαγής, της υποβάθμισης του θαλάσσιου περιβάλλοντος, της ασφάλειας και της προστασίας της ναυτιλίας καθώς και της ενεργειακής ασφάλειας και βιωσιμότητας<sup>221</sup>. Η ανακοίνωση της Ευρ. Επιτροπής συνοδευόταν από ένα σχέδιο δράσης που προέβλεπε μια σειρά δράσεων τις οποίες η Επιτροπή πρότεινε να αναληφθούν ως πρώτο βήμα για την εφαρμογή μιας νέας ΟΘΠ για την Ένωση<sup>222</sup>.

Το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο χαιρέτισε την ΟΘΠ και κάλεσε την Ευρ. Επιτροπή να προχωρήσει στην ανάληψη των δράσεων και των προτάσεων που περιέχονται στο σχέδιο δράσης της και να υποβάλλει έκθεση για την πρόοδο που επιτεύχθηκε στα τέλη του 2009<sup>223</sup>. Η έκθεση προόδου υπεβλήθη από την Ευρ. Επιτροπή τον Οκτώβριο 2009 και συνόψιζε τα κύρια επιτεύγματα της ΟΘΠ μέχρι εκείνη την περίοδο, ενώ παράλληλα χάραζε την πορεία της επόμενης φάσης εφαρμογής της. Μεταξύ άλλων, η έκθεση τόνιζε την αναγκαιότητα όπως η άσκηση της ΟΘΠ επανεστιαστεί στην αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, την απασχόληση και την καινοτομία. Συγκεκριμένα ανέφερε χαρακτηριστικά ότι η ΕΕ, χωρίς να απομακρυνθεί από το στόχο της οικονομικής ανάπτυξης των θαλάσσιων δραστηριοτήτων, απαιτείται να βρει τρόπους και μέσα περαιτέρω τόνωσης της ναυτικής απασχόλησης και των επενδύσεων σε ναυτιλία με σημαία της ΕΕ, με ταυτόχρονη διατήρηση της δέσμευσης για προώθηση της ιδέας των καθαρών πλοίων<sup>224</sup>.

Ομοίως κατά το έτος 2009 και στο ευρύτερο πλαίσιο της ΟΘΠ, η Ευρ. Επιτροπή παρουσίασε τους κύριους στρατηγικούς στόχους για το ευρωπαϊκό σύστημα θαλάσσιων μεταφορών μέχρι το 2018 και επεσήμανε τους βασικούς τομείς δράσης, όπου οι δράσεις της ΕΕ θα ενισχύσουν την ανταγωνιστικότητα του τομέα, βελτιώνοντας ταυτοχρόνως τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του. Σύμφωνα λοιπόν με

---

<sup>221</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2007), «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση», COM (2007) 575 final/ 10.10.2007.

<sup>222</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2007), «Σχέδιο δράσης με αντικείμενο την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική», SEC/2007/1278 final/10.10.2007.

<sup>223</sup> Συμβούλιο ΕΕ, (2007), «Συμπεράσματα Προεδρίας Ευρωπαϊκού Συμβουλίου», 16616/07 CONCL 3/14.12.2007, παρ. 58.

<sup>224</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2009), «Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Έκθεση προόδου επί της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ», COM(2009)540 final/ 15.10.2009.

τους εν λόγω στρατηγικούς στόχους και όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας, η πρώτη προτεραιότητα της ΕΕ είναι να εξασφαλίσει την εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 προκειμένου να βελτιωθούν οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στα πλοία. Η συμφωνία μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ΕΕ σχετικά με την εφαρμογή βασικών στοιχείων της εν λόγω Σύμβασης καταδεικνύει την ευρεία στήριξη από πλευράς του κλάδου σε αυτόν τον τομέα. Συνεπώς, κατά την Ευρ. Επιτροπή, οι ενέργειες της ΕΕ και των κρατών μελών της πρέπει να αποσκοπούν στα εξής:

- ❖ Επιδίωξη ταχείας επικύρωσης της ΣΝΕ, 2006 από τα κράτη μέλη και έγκαιρη έγκριση της πρότασης της Επιτροπής που βασίζεται στη συμφωνία του κλάδου για την εφαρμογή των βασικών της στοιχείων στο κοινοτικό δίκαιο,
- ❖ Εξασφάλιση της αποτελεσματικής επιβολής των νέων κανόνων, με κατάλληλα μέτρα, στα οποία συμπεριλαμβάνονται οι απαιτήσεις ελέγχου από το κράτος σημαίας και το κράτος λιμένα,
- ❖ Προώθηση της ανάπτυξης ενός πλαισίου βάσει στόχων για την ασφαλή στελέχωση των πλοίων, με το οποίο να αντιμετωπίζεται, σε διεθνές και ευρωπαϊκό επίπεδο, το ζήτημα της κόπωσης και των κατάλληλων συνθηκών τήρησης φυλακών,
- ❖ Προώθηση και στήριξη της έρευνας που ασχολείται με τον ανθρώπινο παράγοντα, το οποίο είναι πολύπλοκο και πολυδιάστατο ζήτημα, που επηρεάζει την καλή διαβίωση των ανθρώπων στη θάλασσα, συχνά με άμεσες συνέπειες στη θαλάσσια ασφάλεια και την περιβαλλοντική προστασία, και
- ❖ Εξέταση του ενδεχομένου λήψης μέτρων για τη βελτίωση της υγειονομικής περίθαλψης στα πλοία<sup>225</sup>.

Παράλληλα με την ανακοίνωση των πιο πάνω στόχων και στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», η Ευρ. Επιτροπή πρότεινε την ανάπτυξη μιας «Κοινωνικής Ατζέντας για τις Θαλάσσιες Μεταφορές» και προχώρησε στη σύσταση

---

<sup>225</sup> Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2009), «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», COM (2009) 8 final/ 21.1.2009.



μίας ειδικής ομάδας για την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα στη ναυτιλία, με σκοπό τη:

- ❖ δημιουργία/ διατήρηση επαρκούς ναυτεργατικού δυναμικού για τη ναυτιλία της ΕΕ,
- ❖ δημιουργία/ ενίσχυση θέσεων εργασίας για τους Ευρωπαίους ναυτικούς,
- ❖ διαφύλαξη της Ευρωπαϊκής ναυτιλιακής τεχνογνωσίας, και
- ❖ προώθηση της ασφάλειας στη θάλασσα και της προστασίας του περιβάλλοντος<sup>226</sup>.

Η ομάδα ξεκίνησε τις εργασίες της κατά το έτος 2010 και την 09η Ιουνίου 2011 απηύθυνε συστάσεις προς την Ευρ. Επιτροπή αναφορικά με τη δυνατότητα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας του στόλου της ΕΕ σε συνδυασμό με την ισχυροποίηση του ναυτικού επαγγέλματος στην Ευρώπη. Όσον αφορά στη ΣΝΕ, 2006 η ομάδα ομόφωνα υποστήριξε τις συνεχιζόμενες προσπάθειες που καταβάλλονται από τα κράτη μέλη και τα αρμόδια όργανα της ΕΕ ώστε να διασφαλιστεί η θέση σε ισχύ της Σύμβασης και η υιοθέτηση αποτελεσματικών μέτρων εφαρμογής της σε ενωσιακό επίπεδο. Περαιτέρω, η ομάδα σύστησε στην Ευρ. Επιτροπή:

- ❖ να συνεχίσει τον διάλογο με τα κράτη μέλη ώστε να εξασφαλιστεί η ταχεία επικύρωση και θέση σε ισχύ της ΣΝΕ, 2006,
- ❖ να διευκολύνει την ανταλλαγή απόψεων και λύσεων μεταξύ των κρατών μελών και της ναυτιλιακής βιομηχανίας για την αποτελεσματική εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης, και
- ❖ να προτείνει η εφαρμογή και η επιβολή των απαιτήσεων της Σύμβασης να συμπεριληφθούν στο πρόγραμμα ελέγχου κρατών σημαίας του ΔΝΟ.

Συναφώς η ομάδα συνέστησε τη διεξαγωγή στοχευμένων και αποτελεσματικών ελέγχων από τις αρχές κρατών λιμένα και τη συνέχιση του διαλόγου μεταξύ των κοινωνικών εταίρων για θέματα που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης ναυτικών στα πλοία γενικά και με τη ΣΝΕ, 2006 ειδικά<sup>227</sup>. Οι

---

<sup>226</sup> Ευρ. Επιτροπή, Mobility and Transport, Maritime, «Social Agenda for Maritime Transport», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/index_en.htm).

<sup>227</sup> Task Force on Maritime Employment and Competitiveness, (2011), « Report of the Task Force on Maritime Employment and Competitiveness and Policy Recommendations to the European Commission», 09.06.2011, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>, παρ. 3.1.4.

προαναφερόμενες συστάσεις συμπεριλήφθηκαν και στην έκθεση προόδου όσον αφορά την ΟΘΠ της ΕΕ που υπέβαλλε η Ευρ. Επιτροπή κατά το έτος 2012<sup>228</sup>.

Η νέα ατζέντα της ΕΕ για την ανάπτυξη και τη δημιουργία θέσεων εργασίας στο ναυτικό και ναυτιλιακό τομέα υιοθετήθηκε την 08η Οκτωβρίου 2012 και στοχεύει στην περαιτέρω ανάπτυξη των τομέων αυτών που συμβάλλουν ουσιαστικά στην οικονομία της ΕΕ<sup>229</sup>.

---

<sup>228</sup> Ευρ. Επιτροπή, (2012), «Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ», COM(2012)491 final/ 11.09.2012, παρ. 3.3.

<sup>229</sup> Cyprus Presidency of the Council of the European Union, (2012), «Declaration of the European Ministers responsible for the Integrated Maritime Policy and the European Commission, on a Marine and Maritime Agenda for growth and jobs the “Limassol Declaration”», διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_en.pdf).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3**

### **ΕΘΝΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ**

Η Χώρα μας είναι ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία, μαζί με τον τουρισμό, αποτελούν τους στυλοβάτες της εθνικής οικονομίας<sup>230</sup>.

Κατά το έτος 2014, το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 798 πλοία που ισοδυναμούσαν με 42.237.574 κόρους ολικής χωρητικότητας. Η ελληνόκτητη ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.885 πλοία με 284,77 εκατομμύρια DWT, αντιπροσωπεύοντας το 17% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε DWT. Η ελληνική σημαία κατέχει την έβδομη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε DWT) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε ολική χωρητικότητα). Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες κρατών μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 46,48% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε DWT). Επιπροσθέτως, οι Έλληνες πλοιοκτήτες ελέγχουν το 26,49% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων (αργού πετρελαίου), το 18,82% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς φορτίων χύδην σε χωρητικότητα DWT και το 14,28% του παγκόσμιου στόλου πλοίων μεταφοράς χημικών/ παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα DWT.

Συναφώς, το έτος 2014, τα έσοδα της ελληνικής οικονομίας από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών σε ξένο συνάλλαγμα αυξήθηκαν σε 13.183,10 εκατομμύρια Ευρώ από 12.089,90 εκατομμύρια Ευρώ το έτος 2013, δηλαδή παρουσίασαν αύξηση της τάξης του 9,04%, ενώ η ναυτιλία παρείχε άμεσα ή έμμεσα απασχόληση σε 192.000 άτομα στα πλοία και στη ξηρά στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων<sup>231</sup>.

Με τα ανωτέρω δεδομένα και λαμβάνοντας υπόψη την ιδιάζουσα στρατηγική, κοινωνική και οικονομική σημασία, την οποία ενέχει για την Ελλάδα η ύπαρξη ισχυρής και ευημερούσας εμπορικής ναυτιλίας<sup>232</sup>, η Χώρα μας συμμετείχε, κατά κοινή αναγνώριση, ενεργά και ουσιαστικά σε όλα τα στάδια διαμόρφωσης και υιοθέτησης

<sup>230</sup> Ναυτικό Επιμελητήριο της Ελλάδος, «Η Ελληνική Ναυτιλία», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping>.

<sup>231</sup> Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, «Ετήσια Έκθεση 2014-2015», διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.tovima.gr/files/1/2015/06/18/ekthesi.pdf>, σελ.10 & 12.

<sup>232</sup> Βουλή των Ελλήνων, (2012), «Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο Νόμου «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/k-naftik-eis.pdf>.

της ΣΝΕ, 2006<sup>233</sup>. Περαιτέρω, η Ελλάδα κατά την 94<sup>η</sup> σύνοδο της ΔΣΕ ψήφισε υπέρ της υιοθέτησης της ΣΝΕ, 2006<sup>234</sup>.

### **3.1 Κύρωση ΣΝΕ, 2006 – Ν. 4078/2012**

Σύμφωνα με το άρθρο 19 του Καταστατικού Χάρτη της ΔΟΕ, στην περίπτωση υιοθέτησης Διεθνούς Σύμβασης, κάθε μέλος της Οργάνωσης αναλαμβάνει την υποχρέωση να υποβάλλει στις αρμόδιες νομοθετικές του αρχές το κείμενο της Σύμβασης εντός προθεσμίας ενός έτους από την ημερομηνία λήξης της συνόδου της ΔΣΕ που υιοθέτησε τη Σύμβαση, η οποία δύναται παραταθεί για εξαιρετικούς λόγους, αλλά σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να υπερβαίνει τους δεκαοκτώ (18) μήνες από τη λήξη της συνόδου. Αντίστοιχα, οι χώρες μέλη οφείλουν να ενημερώσουν τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ σε σχέση με τα μέτρα που έλαβαν προς εκπλήρωση της ανωτέρω υποχρέωσής τους<sup>235</sup>.

Στο πλαίσιο αυτό, τον Απρίλιο 2007 υπεβλήθη στη Βουλή των Ελλήνων, ως αρμόδια κατά το Σύνταγμα Νομοθετική Αρχή που έχει εξουσία να νομοθετεί και να λαμβάνει μέτρα ώστε να δοθεί ισχύς σε Διεθνείς Συμβάσεις και Συστάσεις, το κείμενο της ΣΝΕ, 2006<sup>236</sup>. Κατά το ίδιο χρονικό διάστημα με επιστολή του κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας προς τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ<sup>237</sup>, ενημερώθηκε η ΔΟΕ αναφορικά με τις αναληφθείσες από την Ελληνική πλευρά ενέργειες προς συμμόρφωση με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 19 του Καταστατικού της Οργάνωσης. Στο πλαίσιο των ανωτέρω ενημερώσεων καταγράφηκε, μεταξύ άλλων, η πρόθεση των αρμοδίων αρχών της Χώρας μας για προώθηση των διαδικασιών κύρωσης της Σύμβασης.

---

<sup>233</sup> Εκπρόσωποι της Ελλάδας συμμετείχαν σε όλες τις προπαρασκευαστικές εργασίες για την κατάρτιση του σχεδίου της Σύμβασης, ενώ κατά την 94<sup>η</sup> σύνοδο της ΔΣΕ που υιοθετήθηκε η ΣΝΕ, 2006 ανατέθηκαν σε Έλληνα εκπρόσωπο χρέη εισηγητή (rapporteur) της Επιτροπής που συστάθηκε στο πλαίσιο της συνόδου με έργο την τελική επεξεργασία και την παρουσίαση του σχεδίου της Σύμβασης στα μέλη της Συνδιάσκεψης. Ενδεικτικά, International Labour Conference, Ninety-fourth (Maritime) Session, Geneva, 2006, Provisional Record 16, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-16.pdf>.

<sup>234</sup> International Labour Conference, Ninety-fourth (Maritime) Session, Geneva, 2006, Provisional Record 17, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-17.pdf>.

<sup>235</sup> Άρθρο 19 παρ. 5 (b) και (c) Καταστατικού της ΔΟΕ.

<sup>236</sup> Αριθ. πρωτ.: 3522.2/03/2007/20-04-2007 έγγραφο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/ Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας/ Τμήματος 2<sup>ου</sup>.

<sup>237</sup> Αριθ. πρωτ.: 3522.2/04/2007/20-04-2007 επιστολή του κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας προς τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ.

Η πιο πάνω προβλεπόμενη από το Καταστατικό της ΔΟΕ διαδικασία θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική, καθώς στοχεύει στην ευρύτερη δυνατή ενημέρωση του κοινού επί του περιεχομένου των οργάνων της ΔΟΕ καθώς και στην ενίσχυση της συμμετοχής των αρμόδιων νομοθετικών αρχών στα κοινωνικά και εργασιακά δρώμενα. Τα όργανα της ΔΟΕ έχουν μια ιδιαίτερη αξία για τις εθνικές πολιτικές καθώς αντιπροσωπεύουν τα αποδεκτά διεθνή πρότυπα. Έτσι ακόμη και εάν μια Σύμβαση δεν έχει κυρωθεί από μια χώρα μέλος της Οργάνωσης, λειτουργεί ως πρότυπο λαμβάνοντας υπόψη ότι έχει ήδη συμφωνηθεί σε τριμερές επίπεδο στη ΔΟΕ<sup>238</sup>.

Η αποδοχή της ΣΝΕ, 2006 από τη Χώρα μας, όπως και από τις λοιπές χώρες μέλη της ΔΟΕ, δεν εγείρει αυτόματα και υποχρέωση εφαρμογής της, καθόσον η Σύμβαση υπόκειται σε επικύρωση, η οποία εφόσον δεν συντελεστεί, η χώρα μέλος απαλλάσσεται από περαιτέρω υποχρεώσεις σε σχέση με τη συγκεκριμένη Σύμβαση<sup>239</sup>, παρά το γεγονός ότι μπορεί να συμφώνησε με την υιοθέτησή της. Η αποδοχή αποτελεί δηλαδή ένα ενδιάμεσο στάδιο, το οποίο θεωρείται ότι καταδεικνύει τη συναίνεση των χωρών ως προς τις διατάξεις της Σύμβασης και τους όρους θέσης αυτής σε ισχύ, δεν δημιουργεί όμως και υποχρέωση κύρωσης της Σύμβασης. Περισσότερο θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι δημιουργεί μία προσωρινή υποχρέωση προς τις χώρες να μην προβούν σε ενέργειες που ενδεχομένως να διαταράξουν τη λειτουργία της Σύμβασης και που είναι αντίθετες με τους σκοπούς και τις επιδιώξεις της, τουλάχιστον μέχρι να λάβουν την απόφαση της κύρωσης ή μη της συγκεκριμένης Σύμβασης<sup>240</sup>.

Όσον αφορά στη Χώρα μας, η Βουλή έχει την αρμοδιότητα ψήφισης του κυρωτικού νόμου και, ως εκ τούτου, λαμβάνει δια τυπικού νόμου την απόφαση περί

---

<sup>238</sup> Maternity Protection Coalition, (2003), Maternity Protection Campaign Kit, Section 4, «ILO and the Ratification Process», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.waba.org.my/whatwedo/womenandwork/pdf/04.pdf>, σελ. 2.

<sup>239</sup> Άρθρο 19 παρ. 5 (ε) Καταστατικού της ΔΟΕ. Συγκεκριμένα προβλέπεται μόνο η αποστολή στοιχείων στον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ, κατά τα διαστήματα που ζητούνται από το Διοικητικό Συμβούλιο, αναφορικά με τους ισχύοντες στην χώρα νόμους και την πρακτική σε σχέση με τα θέματα που καλύπτονται από τη Σύμβαση και τις δυσχέρειες που εμποδίζουν ή καθυστερούν την κύρωσή της.

<sup>240</sup> Edward T. Swaine, (2003), «Unsigning», 55 Stan. L. Rev. 2061, GW Law Faculty Publications & Other Works, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2136&context=faculty\\_publications](http://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2136&context=faculty_publications), σελ. 2067-2071 & 2082.

ισχύος των διατάξεων των διεθνών συνθηκών στην εσωτερική έννομη τάξη<sup>241</sup>. Κατά την άσκηση της κυρωτικής της αυτής αρμοδιότητας, η Βουλή δεν δύναται να προβεί σε αλλαγές επί του κειμένου της συνθήκης ή/ και της σύμβασης. Συγκεκριμένα, εγκρίνει ή απορρίπτει τα νομοσχέδια και τις προτάσεις νόμων που κυρώνουν Διεθνείς Συνθήκες ή Διεθνείς Συμβάσεις χωρίς μεταβολές του περιεχομένου των Συνθηκών και Συμβάσεων<sup>242</sup>.

Περαιτέρω, σύμφωνα με το άρθρο 28 παρ. 1 του Συντάγματος της Ελλάδας οι γενικά παραδεγμένοι κανόνες του διεθνούς δικαίου, καθώς και οι διεθνείς συμβάσεις, από την επικύρωσή τους με νόμο και τη θέση τους σε ισχύ σύμφωνα με τους όρους καθεμίας, αποτελούν αναπόσπαστο μέρος του εσωτερικού ελληνικού δικαίου και υπερισχύουν από κάθε άλλη αντίθετη διάταξη νόμου. Συνεπώς, το εναρκτήριο νομικό γεγονός για την ενδοκρατική ισχύ μίας συνθήκης - σύμβασης είναι η ψήφιση και η δημοσίευση του οικείου κάθε φορά κυρωτικού νόμου<sup>243</sup>.

Οι διαδικασίες κύρωσης της ΣΝΕ, 2006 από τη Χώρα μας αντιμετωπίστηκαν εξ' αρχής ως ένα σύνολο ουσιαστικών ενεργειών που θα εξασφάλιζαν τη συμμόρφωση των πλοίων, των ναυτικών και της ναυτιλιακής διοίκησης προς τους όρους και τις απαιτήσεις της Σύμβασης. Με δεδομένο το εύρος των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006, η κύρωσή της απαιτούσε ευρείες διαβουλεύσεις τόσο με διάφορες Υπηρεσίες και Φορείς, κυρίως του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, όσο και με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας. Συναφώς, για μια χώρα σαν την Ελλάδα με μεγάλο αριθμό πλοίων εγγεγραμμένων στο νηολόγιό της θεωρήθηκε αναγκαία η κατάλληλη προετοιμασία και των διαδικασιών επιθεώρησης και πιστοποίησης των πλοίων σύμφωνα με τους όρους και τις διατάξεις της Σύμβασης<sup>244</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, τον Νοέμβριο 2010 ολοκληρώθηκε η κατάρτιση του σχετικού νομοσχεδίου για την κύρωση της Σύμβασης<sup>245</sup>, το οποίο όμως τελικώς ψηφίστηκε από τη Βουλή των

<sup>241</sup> Γκίκας Β.-Λιάκουρας Π., (2005), «Η κύρωση των Διεθνών Συνθηκών στο σύγχρονο δημοκρατικό κράτος: Η άποψη του εθνικού και του διεθνούς δικαίου», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 960-15-1362-0, σελ. 13.

<sup>242</sup> Άρθρο 112 παρ. 1 Κανονισμού της Βουλής των Ελλήνων.

<sup>243</sup> Γκίκας Β.-Λιάκουρας Π., (2005), «Η κύρωση των Διεθνών Συνθηκών στο σύγχρονο δημοκρατικό κράτος: Η άποψη του εθνικού και του διεθνούς δικαίου», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 960-15-1362-0, σελ. 26.

<sup>244</sup> Αριθ. πρωτ.: 3522.2/03/2007/20-04-2007 έγγραφο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/ Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας/ Τμήματος 2<sup>ου</sup>.

<sup>245</sup> Αριθ. πρωτ.: 3522.2/20/2010/05-11-2010 έγγραφο Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας/ Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας/ Τμήματος 2<sup>ου</sup>.

Ελλήνων τον Σεπτέμβριο 2012, λόγω της κυβερνητικής αστάθειας που υπήρχε κατά την εν λόγω χρονική περίοδο<sup>246</sup>.

Ο Ν. 4078/2012 «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» ψηφίστηκε την 19η Σεπτεμβρίου 2012 και δημοσιεύτηκε στο ΦΕΚ 179, Τεύχος Πρώτο, την 20η Σεπτεμβρίου 2012. Αποτελείται από εννέα άρθρα, το πρώτο εκ των οποίων αφορά στην κύρωση της ΣΝΕ, 2006 και περιέχει το κείμενο της Σύμβασης στην Αγγλική καθώς και μετάφρασή του στην Ελληνική γλώσσα. Με τα λοιπά άρθρα ρυθμίζονται θέματα όπως οι ορισμοί<sup>247</sup>, οι αρμόδιες αρχές στις οποίες ανατίθεται ο έλεγχος εφαρμογής των διατάξεων της Σύμβασης<sup>248</sup>, οι προβλεπόμενες κυρώσεις σε περίπτωση παράβασης των διατάξεων του Νόμου<sup>249</sup>, οι τροποποιητικές διατάξεις<sup>250</sup>, η αυθεντικότητα των κειμένων<sup>251</sup>, οι μεταβατικές διατάξεις<sup>252</sup> και η έναρξη ισχύος του Νόμου και της κυρούμενης δια αυτού Σύμβασης<sup>253</sup>.

Ιδιαίτερα σημαντικό θεωρείται και το άρθρο τρίτο του Ν. 4078/2012 με το οποίο παρέχεται νομοθετική εξουσιοδότηση για την έκδοση διατάξεων εφαρμογής των απαιτήσεων της Σύμβασης. Συγκεκριμένα το υπόψη άρθρο προβλέπει ότι με Προεδρικά Διατάγματα κυρώνονται Κανονισμοί για την αναγκαία εφαρμογή των κυρουμένων κειμένων. Οι Κανονισμοί αυτοί αρχικά εγκρίνονται με Υπουργικές Αποφάσεις που δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως και μετά την πάροδο τουλάχιστον ενός έτους από την ισχύ τους κυρώνονται υποχρεωτικά, με ή χωρίς τροποποιήσεις. Ομοίως, κατά το άρθρο τρίτο, με Κανονισμούς καθορίζονται οι όροι και τα κριτήρια για την αναγνώριση οργανισμών προς παροχή υπηρεσιών σε πλοία υπό Ελληνική σημαία κατά τα οριζόμενα στη Σύμβαση και ιδιαίτερα αναφορικά με τη διαδικασία των επιθεωρήσεων, την πιστοποίηση πλοίων, την εποπτεία και τον έλεγχο των οργανισμών αυτών.

---

<sup>246</sup> Ενδεικτικά σημειώνονται οι ακόλουθες κυβερνητικές αλλαγές: Ανασχηματισμός της Κυβέρνησης τον Ιούνιο 2011, Νέα κυβέρνηση συνεργασίας τον Νοέμβριο 2011, Μεταβολές στη σύνθεση της κυβέρνησης τον Φεβρουάριο 2012 και διεξαγωγή βουλευτικών εκλογών των Μάιο 2012.

<sup>247</sup> Άρθρο δεύτερο Ν. 4078/2012.

<sup>248</sup> Άρθρο τέταρτο Ν. 4078/2012.

<sup>249</sup> Άρθρο πέμπτο Ν. 4078/2012.

<sup>250</sup> Άρθρο έκτο Ν. 4078/2012.

<sup>251</sup> Άρθρο έβδομο Ν. 4078/2012.

<sup>252</sup> Άρθρο όγδοο Ν. 4078/2012.

<sup>253</sup> Άρθρο ένατο Ν. 4078/2012.

Το κυρωτικό όργανο της Χώρας μας κατατέθηκε την 04η Ιανουαρίου 2013 στο ΔΓΕ και η Ελλάδα έγινε το τριακοστό δεύτερο (32<sup>ο</sup>) μέλος της ΔΟΕ και το δέκατο (10<sup>ο</sup>) μέλος της ΕΕ που κύρωσε τη ΣΝΕ, 2006. Κατά την παραλαβή του κυρωτικού οργάνου ο Γενικός Διευθυντής του ΔΓΕ ανέφερε ότι η κύρωση της ΣΝΕ, 2006 από την Ελλάδα, μια χώρα με μακρά ναυτική παράδοση και κρατούσα θέση στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ενισχύει περαιτέρω τον αντίκτυπο που θα έχει η θέση της Σύμβασης σε ισχύ. Επιπλέον σημείωσε ότι η κύρωση της Ελλάδας αποδεικνύει την προσήλωσή της στις αξίες της ΔΟΕ. Από την ελληνική πλευρά τονίστηκε η σημασία που αποδίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα και ειδικότερα στους ναυτικούς, για την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την προστασία του θαλασσιού περιβάλλοντος και την ασφαλή και αποτελεσματική δραστηριοποίηση των πλοίων. Συναφώς, σημειώθηκε η αναγκαιότητα προστασίας των ναυτικών λόγω της ιδιαίτερης φύσης του ναυτικού επαγγέλματος και εκφράστηκε η πεποίθηση ότι η ενιαία και ομοιόμορφη εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης θα θέσει τα θεμέλια για βιώσιμη ανάπτυξη της ναυτικής γνώσης και πραγματογνωμοσύνης και για ενίσχυση της ποιοτικής ναυτιλίας<sup>254</sup>. Η ΣΝΕ, 2006 τέθηκε σε ισχύ για τη Χώρα μας δώδεκα μήνες μετά την καταχώρηση του κυρωτικού της οργάνου, δηλαδή την 04η Ιανουαρίου 2014<sup>255</sup>.

### **3.2 Υιοθέτηση και Θέση σε Ισχύ Εφαρμοστικών Διατάξεων**

Η ΣΝΕ, 2006, όπως σημειώθηκε και ανωτέρω, επιτρέπει ένα σημαντικό βαθμό ευελιξίας ως προς τον τρόπο με τον οποίο τα κράτη που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση υλοποιούν τις υποχρεώσεις, παρέχουν τα δικαιώματα και διασφαλίζουν την τήρηση των αρχών που προβλέπονται σε αυτή. Για το λόγο αυτό συχνά η Σύμβαση περιγράφεται ως αυστηρή ως προς τις αρχές αλλά ευέλικτη ως προς τον τρόπο υλοποίησής τους<sup>256</sup>. Παρέχεται δηλαδή στα κράτη η δυνατότητα να εφαρμόσουν τις

---

<sup>254</sup> ΔΟΕ, «Greece ratifies the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006)», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_204588/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_204588/lang--en/index.htm).

<sup>255</sup> Σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 4 του άρθρου VIII της ΣΝΕ, 2006.

<sup>256</sup> Moira L. McConnell, (2012), «Forging or Foregoing the “Genuine Link”? A Reflection on the Maritime Labour Convention, 2006 and Other Approaches», περιέχεται στο: «The Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives: Essays in Honour of Edgar Gold», Edited by: Aldo Chircop, Norman Letalik, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands, ISBN: 9789004202443, σελ. 419.



απαιτήσεις της Σύμβασης ανάλογα με τις ιδιαίτερες συνθήκες που επικρατούν σε αυτά και σύμφωνα με τον βαθμό ανάπτυξης τους<sup>257</sup>. Η ευελιξία αυτή αποσκοπεί στο να παρέχει στη ΣΝΕ, 2006 την προοπτική της ευρύτερης επικύρωσης από εκείνη που επετεύχθη για τις Συμβάσεις της ΔΟΕ τις οποίες αναθεωρεί<sup>258</sup>.

Με βάση τα ανωτέρω και κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου τρίτου του Ν. 4078/2012 εκδόθηκαν οι υπ' αριθμ. 3522.2/08/2013/28.06.2013<sup>259</sup> και 4113.305/01/2013/17.06.2013<sup>260</sup> ΚΥΑ με τις οποίες εγκρίνονται Κανονισμοί για την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 από τη Χώρα μας, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας και λιμένα. Της έκδοσης των προρρηθέντων ΚΥΑ προηγήθηκε ευρεία διαβούλευση με τους κοινωνικούς εταίρους της ναυτιλίας<sup>261</sup>, οι απόψεις των οποίων λήφθηκαν υπόψη και οδήγησαν στην ανάλογη και κατάλληλη αναδιατύπωση των κειμένων.

### **3.2.1 Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, της ΔΟΕ - 3522.2/08/2013/28.06.2013 ΚΥΑ**

Ειδικότερα με το άρθρο πρώτο της υπ' αριθμ. 3522.2/08/2013/28.06.2013 ΚΥΑ εγκρίθηκε Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, της ΔΟΕ (Εθνικός Κανονισμός) που κυρώθηκε με το Ν. 4078/2012, ο οποίος περιλαμβάνει τους ορισμούς, το πεδίο εφαρμογής της Σύμβασης καθώς και την πλειοψηφία των διατάξεων των Κεφαλαίων 1 έως 5 αυτής.

Για την εφαρμογή του Εθνικού Κανονισμού, ως «πλοίο» νοείται υπό ελληνική σημαία πλοίο, εκτός αυτών που πλέον αποκλειστικά: αα. σε λίμνες, ποτάμια και κανάλια ή ββ. εντός λιμένων, συμπεριλαμβανομένων των θαλασσιών περιοχών στις οποίες αγκυροβολούν πλοία (ράδα), τα οποία προορίζονται να εξυπηρετηθούν από τον πλησίον αυτών λιμένα. Ειδικά για το λιμένα του Πειραιά θεωρείται η θαλάσσια περιοχή κατά μήκος των ακτών της Αττικής, μέχρι τα Ίσθμια και τη Βουλιαγμένη, ή γγ.

<sup>257</sup> Laura Carballo Piñeiro, (2015), «International Maritime Labour Law», Springer – Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-662-47032-9, σελ. 48.

<sup>258</sup> Doumbia-Henry, Devlin & McConnell, (2006), «The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments», American Society of International Law, Volume: 10, Issue: 23, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.asil.org/insights/volume/10/issue/23/maritime-labour-convention-2006-consolidates-seafarers-labour>.

<sup>259</sup> ΦΕΚ 1671 Τεύχος Β' 05.07.2013.

<sup>260</sup> ΦΕΚ 1553 Τεύχος Β' 21.06.2013.

<sup>261</sup> Αριθ. πρωτ.: 99/2013/19.02.2013 και 116/2013/05.03.2013 επιστολές κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου προς τις ενώσεις εφοπλιστών – πλοιοκτητών και ναυτεργατών της Ελλάδας.

σε προσβάσεις λιμένων μέχρι τρία (03) ναυτικά μίλια από το στόμιο αυτών ή δδ. μεταξύ λιμένων ή μεταξύ συνεχόμενων όρμων σε απόσταση που δεν υπερβαίνει τα έξι (06) ναυτικά μίλια<sup>262</sup>.

Υπό τον όρο «ναυτικός» νοείται οποιοδήποτε πρόσωπο που έχει προσληφθεί ή απασχολείται ή εργάζεται και με οποιαδήποτε ειδικότητα ναυτολογείται επί πλοίου στο οποίο έχει εφαρμογή ο Εθνικός Κανονισμός<sup>263</sup>. Γίνεται ως εκ τούτου κατανοητό ότι πρόσωπα που επιβαίνουν και εργάζονται επί του πλοίου ή απασχολούνται για λογαριασμό του, όπως ένοπλοι ιδιώτες φρουροί, πλοηγοί, εργάτες λιμένα, επιθεωρητές, τεχνικοί επισκευών/ μέλη συνεργείων, κλπ, δεν θεωρούνται ναυτικοί για το σκοπό των απαιτήσεων προς εφαρμογή της Σύμβασης<sup>264</sup>.

Ο Εθνικός Κανονισμός έχει εφαρμογή σε όλους τους ναυτικούς σε πλοία, ανεξάρτητα εάν είναι δημόσιας ή ιδιωτικής ιδιοκτησίας, τα οποία απασχολούνται τακτικώς σε εμπορικές δραστηριότητες, εκτός από τα πλοία που απασχολούνται με την αλιεία ή παρόμοιες εργασίες, όπως βοηθητικά ιχθυοκαλλιέργειας και από τα πλοία που είναι χαρακτηρισμένα παραδοσιακά. Ο Εθνικός Κανονισμός δεν εφαρμόζεται σε πολεμικά πλοία ή βοηθητικά αυτών. Σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν ο Κανονισμός ισχύει για ένα πλοίο ή για συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων, το θέμα ρυθμίζεται από τη ΔΝΕΡ σε συνεργασία με λοιπές Υπηρεσίες του ΥΝΑ, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών<sup>265</sup>. Ομοίως, σε περίπτωση αμφιβολίας σχετικά με το εάν οποιοσδήποτε κατηγορίες προσώπων πρέπει να θεωρούνται ως ναυτικοί για την εφαρμογή του Κανονισμού, το θέμα ρυθμίζεται από τη ΔΝΕΡ σε συνεργασία με λοιπές Υπηρεσίες του ΥΝΑ, ύστερα από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών<sup>266</sup>.

Ο Εθνικός Κανονισμός αποτελείται από πέντε (05) Κεφάλαια, αντίστοιχα των Κεφαλαίων της ΣΝΕ, 2006, ως ακολούθως:

❖ Κεφάλαιο Α': Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου.

<sup>262</sup> Άρθρο 1 παρ. 1 (γ) Εθνικού Κανονισμού.

<sup>263</sup> Άρθρο 1 παρ. 1 (δ) Εθνικού Κανονισμού.

<sup>264</sup> Αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2013/10.09.2013/Μ.Ε. ΣΝΕ, 2006/01 Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egyklisof3.pdf>, παρ. Δ1.

<sup>265</sup> Άρθρο 1 παρ. 3 Εθνικού Κανονισμού.

<sup>266</sup> Άρθρο 1 παρ. 2 Εθνικού Κανονισμού.

Περιλαμβάνει τέσσερα (04) άρθρα που ρυθμίζουν το ελάχιστο όριο ηλικίας<sup>267</sup>, το ιατρικό πιστοποιητικό<sup>268</sup>, την εκπαίδευση και προσόντα<sup>269</sup> και τη ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας<sup>270</sup>. Επιπλέον στο Παράρτημα Α' του Κανονισμού παρατίθεται ο τύπος του ιατρικού πιστοποιητικού ως προς τα στοιχεία του περιεχομένου αυτού.

❖ Κεφάλαιο Β': Συνθήκες απασχόλησης.

Περιλαμβάνει επτά (07) άρθρα που ρυθμίζουν τις συμβάσεις ναυτολόγησης<sup>271</sup>, τους μισθούς των ναυτικών<sup>272</sup>, τις ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης<sup>273</sup>, το δικαίωμα αδειάς<sup>274</sup>, την παλιννόστηση ναυτικών<sup>275</sup>, τα επίπεδα στελέχωσης<sup>276</sup> και τη σταδιοδρομία, ανάπτυξη ικανοτήτων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών<sup>277</sup>. Επιπλέον στο Παράρτημα Β' του Κανονισμού παρατίθεται σχέδιο υποδείγματος σύμβασης ναυτολόγησης, ενώ στα Παραρτήματα Γ' και Δ' πρότυπο πίνακα

---

<sup>267</sup> Άρθρο 2 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Απαγορεύεται η πρόσληψη, απασχόληση ή εργασία επί πλοίου προσώπου ηλικίας μικρότερης των δεκαέξι (16) ετών.

<sup>268</sup> Άρθρο 3 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Για τη ναυτολόγησή τους σε πλοίο, οι ναυτικοί κατέχουν ιατρικό πιστοποιητικό σε ισχύ, με το οποίο βεβαιώνεται ότι είναι ικανοί από υγειονομική άποψη να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα.

<sup>269</sup> Άρθρο 4 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο του είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι ή πιστοποιημένοι ή διαθέτουν κατάλληλα προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

<sup>270</sup> Άρθρο 5 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Η εύρεση εργασίας επί πλοίων σε ναυτικούς διενεργείται, χωρίς χρέωση, από το Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας και τα Παραρτήματά του.

<sup>271</sup> Άρθρο 6 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης καταχωρούνται σε γραπτή σύμβαση, που συντάσσεται με σαφήνεια και παράγει έννομα αποτελέσματα.

<sup>272</sup> Άρθρο 7 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι ναυτικοί αμείβονται τακτικώς και πλήρως για την εργασία που παρέχουν, σύμφωνα με τις συμβάσεις ναυτολόγησής τους και σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μηνιαία και σύμφωνα με την τυχόν ισχύουσα συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή.

<sup>273</sup> Άρθρο 8 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Τα όρια των ωρών ανάπαυσης έχουν ως ακολούθως: α. δέκα (10) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο είκοσι τεσσάρων (24) ωρών και β. εβδομήντα επτά (77) ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά (07) ημερών. Οι ώρες ανάπαυσης δεν μπορεί να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, η μία από τις οποίες διαρκεί τουλάχιστον έξι (06) ώρες, ενώ το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν υπερβαίνει τις δεκατέσσερις (14) ώρες.

<sup>274</sup> Άρθρο 9 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται να λαμβάνουν ετήσια άδεια μετ' αποδοχών σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος άρθρου. Η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών υπολογίζεται στη βάση τουλάχιστον 2,5 ημερολογιακών ημερών ανά μήνα εργασίας, ενώ για διαστήματα μικρότερα του μηνός ο υπολογισμός γίνεται κατ' αναλογία.

<sup>275</sup> Άρθρο 10 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία δικαιούνται αδαπάνως γι' αυτούς παλιννόστηση, σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος και υπό την επιφύλαξη ευμενέστερων γι' αυτούς οικείων όρων τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή ή της σύμβασης ναυτολόγησης.

<sup>276</sup> Άρθρο 11 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Τα πλοία είναι στελεχωμένα σύμφωνα με την οργανική σύνθεση πληρώματός τους και με τις προς τούτο ισχύουσες ρυθμίσεις.

<sup>277</sup> Άρθρο 12 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Εθνικές πολιτικές για την προώθηση της απασχόλησης στο ναυτικό τομέα και την ενθάρρυνση της σταδιοδρομίας και της ανάπτυξης ικανοτήτων και καλύτερων ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς που κατοικούν στην Ελλάδα, αναπτύσσονται και εφαρμόζονται από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σε συνεργασία με κάθε φορέα της ελληνικής Διοίκησης που απαιτείται.

οργάνωσης χρόνου εργασίας επί πλοίου και πρότυπο σχήμα αρχείου ωρών ανάπαυσης ναυτικών αντίστοιχα.

Ιδιαίτερα αξίζει να σημειωθεί ότι η ρύθμιση του άρθρου 6 του Εθνικού Κανονισμού για τις συμβάσεις ναυτολόγησης των ναυτικών σύμφωνα με την οποία σε περίπτωση που δεν υφίσταται σε ισχύ συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης του ναυτικού συμφωνούνται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη και καταχωρούνται στη γραπτή σύμβαση, προκάλεσε σημαντική αντίδραση από την ΠΝΟ καθόσον θεωρήθηκε ότι έμμεσα επιχειρεί την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων στη ναυτική εργασία και την επιβολή ατομικών συμβάσεων<sup>278</sup>. Το θέμα μεταφέρθηκε και στη ΔΟΕ, με την ΠΝΟ, υποστηριζόμενη από την ITF, να θέτει ζήτημα πλημμελούς εφαρμογής της ΣΝΕ, 2006 από την Ελλάδα<sup>279</sup>. Από την πλευρά του ΥΝΑ διευκρινίστηκε ότι σύμβαση ναυτολόγησης θεωρείται ότι ενσωματώνει όρους τυχόν ισχύουσας συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή και θα πρέπει να γίνεται αναφορά στα οικεία πεδία της σύμβασης ναυτολόγησης, καθώς και μνεία της συλλογικής σύμβασης στην οποία γίνεται παραπομπή. Σε περίπτωση που δεν υφίσταται σε ισχύ συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας που έχει εφαρμογή, οι όροι και οι συνθήκες ναυτολόγησης του ναυτικού συμφωνούνται από τα συμβαλλόμενα μέρη και καταχωρούνται στη γραπτή σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού. Στο πλαίσιο αυτό, μπορεί εάν είναι κοινώς αποδεκτό μεταξύ των συμβαλλομένων μερών να γίνεται ρητή παραπομπή, συνολικά ή εν μέρει, σε όρους προγενέστερης συλλογικής σύμβασης ναυτικής εργασίας που είχε εφαρμογή και η ισχύς της έληξε και να διενεργείται σχετική καταχώριση στα οικεία πεδία που συμπεριλαμβάνονται στη σύμβαση ναυτολόγησης, χωρίς η καταχώριση αυτή να σημαίνει ότι η Συλλογική Σύμβαση που έληξε επανέρχεται γενικώς σε ισχύ, αφού τα κατά τα ανωτέρω δεσμεύουν μόνο τα συμβαλλόμενα μέρη<sup>280</sup>. Η επίμαχη διάταξη αναμένεται να εξεταστεί από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για την Εφαρμογή των Συμβάσεων και Συστάσεων της

<sup>278</sup> Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, (2013), Δελτίο Τύπου Α.Π. 5713 ΓΧ/ΙΣ/ΜΣ/25.07.2013. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.pno.gr/dt/25-7-2013.pdf>.

<sup>279</sup> Αρ. πρωτ.: ACD 19-2-1-26/15.07.2014 επιστολή ΔΓΕ.

<sup>280</sup> Αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2013/10.09.2013/Μ.Ε. ΣΝΕ, 2006/01 Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egykliof3.pdf>, παρ. Δ4.

ΔΟΕ, στο πλαίσιο εξέτασης της πρώτης έκθεσης της Ελλάδας για την εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 που υποβλήθηκε στο ΔΓΕ τον Οκτώβριο 2015<sup>281</sup>.

❖ Κεφάλαιο Γ': Ενδιαίτηση, ευκολίες αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία.

Περιλαμβάνει δεκατέσσερα (14) άρθρα που ρυθμίζουν το πεδίο εφαρμογής και τις γενικές διατάξεις<sup>282</sup>, τις γενικές απαιτήσεις<sup>283</sup>, τον αερισμό, εξαερισμό, θέρμανση και κλιματισμό<sup>284</sup>, τους κοιτώνες<sup>285</sup>, το εμβαδόν και εξοπλισμό των κοιτώνων<sup>286</sup>, τους χώρους εστίασης<sup>287</sup>, τα μαγειρεία<sup>288</sup>, τις εγκαταστάσεις και ευκολίες υγιεινής<sup>289</sup>, το αναρρωτήριο<sup>290</sup>, τα μέσα πλύσης<sup>291</sup>, τις εγκαταστάσεις και

---

<sup>281</sup> Σύμφωνα με το άρθρο 22 του Καταστατικού της ΔΟΕ, κάθε Μέλος υποβάλλει ετήσια έκθεση στο ΔΓΕ για τα μέτρα που έλαβε προκειμένου να εφαρμόσει τις διατάξεις των Συμβάσεων που έχει κυρώσει. Δεδομένου ότι η ΣΝΕ, 2006 τέθηκε σε ισχύ για την Ελλάδα τον Ιανουάριο 2014, η πρώτη έκθεση εφαρμογής της Σύμβασης από τη χώρα μας έπρεπε να υποβληθεί στο ΔΓΕ εντός του έτους 2015.

<sup>282</sup> Άρθρο 13 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι διατάξεις του Κεφαλαίου Γ' που σχετίζονται με την κατασκευή και τον εξοπλισμό, ισχύουν σε όλα τα πλοία που κατασκευάστηκαν από την 04η Ιανουαρίου 2014 (ημερομηνία θέσης σε ισχύ της ΣΝΕ, 2006 για τη Χώρα μας) και μετά. Για τα υπάρχοντα πλοία εξακολουθούν να εφαρμόζονται οι απαιτήσεις των Διεθνών Συμβάσεων 92 και 133 της ΔΟΕ.

<sup>283</sup> Άρθρο 14 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι το πλοίο του διατηρεί αξιοπρεπείς εγκαταστάσεις ενδιαίτησης και ευκολίες αναψυχής για τους ναυτικούς που εργάζονται ή διαβιούν επί του πλοίου ή και τα δύο, για την προαγωγή της υγείας και της ευημερίας των ναυτικών.

<sup>284</sup> Άρθρο 15 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Όλοι οι χώροι ενδιαίτησεως του πλοίου, αερίζονται επαρκώς, μέσω καταλλήλου μηχανικού συστήματος, το οποίο επιτυγχάνει τουλάχιστον δέκα (10) εναλλαγές αέρα την ώρα, λογιζομένων των χώρων κενών. Τα πλοία, είναι εξοπλισμένα με κλιματισμό στους χώρους ενδιαίτησης των ναυτικών, σε κάθε χωριστό χώρο ραδιοεπικοινωνιών και σε κάθε κεντρική αίθουσα ελέγχου μηχανοστασίου. Μέσω κατάλληλου συστήματος παρέχεται επαρκής θέρμανση στους χώρους ενδιαίτησης με εξαίρεση τα πλοία που πραγματοποιούν ταξίδια αποκλειστικά σε τροπικά κλίματα.

<sup>285</sup> Άρθρο 16 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Σε όλα τα πλοία απαιτούνται κοιτώνες για το πλήρωμα που παραμένει και εργάζεται επί αυτών.

<sup>286</sup> Άρθρο 17 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Οι κοιτώνες έχουν επαρκές μέγεθος και κατάλληλο εξοπλισμό ώστε να εξασφαλίζεται η άνεση και να διευκολύνεται η ευταξία. Σε κάθε περίπτωση παρέχεται ξεχωριστή κλίνη για κάθε ναυτικό.

<sup>287</sup> Άρθρο 18 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Χώροι εστίασης για τους ναυτικούς απαιτούνται σε όλα τα πλοία, εκτός των πλοίων κάτω των 100 κοχ.

<sup>288</sup> Άρθρο 19 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Πλοία εκτός αυτών κάτω των 100 κ.ο.χ. των οποίων η φύση και η διάρκεια των ταξιδιών απαιτούν την ύπαρξη μαγειρείων εφοδιάζονται με επαρκή και κατάλληλο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση του πληρώματος.

<sup>289</sup> Άρθρο 20 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Όλοι οι ναυτικοί έχουν εύκολη πρόσβαση επί του πλοίου σε εγκαταστάσεις υγιεινής που πληρούν τα ελάχιστα πρότυπα υγείας και υγιεινής και τα λογικά πρότυπα άνεσης, με παροχή χωριστών εγκαταστάσεων υγιεινής για άνδρες και γυναίκες.

<sup>290</sup> Άρθρο 21 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Σε πλοία που μεταφέρουν 15 ή περισσότερους ναυτικούς και πραγματοποιούν ταξίδι διάρκειας άνω των τριών ημερών και σε πλοία ολικής χωρητικότητας άνω των 1600, διατίθεται ιδιαίτερο διαμέρισμα ως αναρρωτήριο, που χρησιμοποιείται αποκλειστικά για ιατρικούς σκοπούς.

<sup>291</sup> Άρθρο 22 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Κατάλληλα τοποθετημένες και εξοπλισμένες ευκολίες πλυσίματος είναι διαθέσιμες.

ευκολίες αναψυχής<sup>292</sup>, την καθαριότητα και υγιεινή<sup>293</sup>, τη νηολόγηση πλοίων από άλλη σημαία<sup>294</sup> και τη διατροφή και τροφοδοσία των ναυτικών<sup>295</sup>.

Ιδίως όσον αφορά τους μάγειρες πλοίων το άρθρο 26 του Εθνικού Κανονισμού προβλέπει ότι οι ναυτικοί που ναυτολογούνται ως μάγειροι θα πρέπει να κατέχουν ανάλογο αποδεικτικό, που χορηγείται από τη Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών του ΥΝΑ (Πτυχίο Αρχιμαγείρου, Άδεια Μάγειρα Α', Β' ή Γ' τάξεως). Αποδεικτικά που εκδίδονται από κράτη που έχουν επικυρώσει τη ΣΝΕ, 2006 ή τη Σύμβαση Περί Πτυχίων Ναυτομαγείρων, 1946 (No.69) της ΔΟΕ γίνονται ομοίως αποδεκτά. Οι εν λόγω ναυτικοί δεν μπορεί να είναι ηλικίας μικρότερης των 18 ετών<sup>296</sup>.

❖ Κεφάλαιο Δ': Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη και αναψυχή.

Περιλαμβάνει τέσσερα (04) άρθρα που ρυθμίζουν την ιατρική περίθαλψη στην ξηρά και επί πλοίου<sup>297</sup>, την ευθύνη πλοιοκτητών<sup>298</sup>, την προστασία της υγείας και της

---

<sup>292</sup> Άρθρο 23 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Όλα τα πλοία διαθέτουν χώρο ή χώρους στο ανοικτό κατάστρωμα στους οποίους οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση όταν είναι εκτός υπηρεσίας, οι οποίοι καταλαμβάνουν επαρκή περιοχή σε σχέση με το μέγεθος του πλοίου και τον αριθμό των ναυτικών επί αυτού.

<sup>293</sup> Άρθρο 24 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι χώροι ενδιάθεσης του πληρώματος καθαρίζονται και αερίζονται καθημερινώς, υπό την εποπτεία του πλοιάρχου. Ιδιαίτερα, γενικός καθαρισμός των χώρων ενδιάθεσης, των διαδρόμων, των κλιμάκων και των μέσων πρόσβασης σε αυτούς, ενεργείται τακτικά, κατά διαστήματα βραχύτερα των τριών μηνών και εκτάκτως, μετά το πέρας εργασιών συντήρησης του πλοίου (δεξαμενισμός, ετήσια επιθεώρηση ή ειδική επιθεώρηση, κ.λ.π.) και όταν κρίνεται σκόπιμο στο πλαίσιο ελέγχου εφαρμογής της Σύμβασης.

<sup>294</sup> Άρθρο 25 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Σε περίπτωση εγγραφής στο ελληνικό νηολόγιο πλοίου υπό σημαία κράτους που έχει κυρώσει τη Σύμβαση και έχει κατασκευαστεί ή βρίσκεται σε προχωρημένο στάδιο κατασκευής και δεν είναι τεχνικά εφικτό να συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις του παρόντος Κεφαλαίου που αφορούν στην ενδιάθεση, την υγιεινή και την αναψυχή, ο Διευθυντής του Κλάδου Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων μπορεί να εγκρίνει εξαιρέσεις.

<sup>295</sup> Άρθρο 26 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Με μέριμνα του πλοιάρχου παρέχεται δωρεάν στους ναυτικούς επί του πλοίου τροφή και πόσιμο νερό, κατάλληλης ποιότητας, διατροφικής αξίας και ποσότητας, ώστε να καλύπτουν ικανοποιητικά τις απαιτήσεις του πληρώματος του πλοίου. Η τροφοδοσία του πλοίου βαρύνει τον πλοιοκτήτη.

<sup>296</sup> Αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2013/10.09.2013/Μ.Ε. ΣΝΕ, 2006/01 Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egyklisof3.pdf>, παρ. Δ6.

<sup>297</sup> Άρθρο 27 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίου καλύπτονται από επαρκή μέτρα για την προστασία της υγείας τους και έχουν πρόσβαση σε άμεση και κατάλληλη ιατρική περίθαλψη όσο το δυνατόν εφάμιλλης με αυτή που διατίθεται γενικά στους εργαζομένους στην ξηρά. Η προστασία και η περίθαλψη αυτή, κατ' αρχήν, παρέχεται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.

<sup>298</sup> Άρθρο 28 Εθνικού Κανονισμού. Κύρια ρύθμιση: Οι ναυτικοί που εργάζονται επί πλοίου έχουν το δικαίωμα υλικής βοήθειας και υποστήριξης, κατά τα οριζόμενα στο παρόν άρθρο, από τον πλοιοκτήτη σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου, που επέρχεται ενώ υπηρετούν υπό τους όρους σύμβασης ναυτολόγησης ή που απορρέει από την απασχόλησή τους υπό αυτήν τη σύμβαση.

ασφάλειας και την πρόληψη ατυχημάτων<sup>299</sup> καθώς και την πρόσβαση σε υπηρεσίες αναψυχής στην ξηρά<sup>300</sup>. Επιπλέον στο Παράρτημα Ε΄ του Κανονισμού παρατίθεται πρότυπο δελτίου αναφοράς πληροφοριών υγείας ναυτικού, του οποίου γίνεται χρήση από τον πλοίαρχο και το ιατρικό προσωπικό επί πλοίου και στην ξηρά, σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού ναυτικού.

❖ Κεφάλαιο Ε΄: Συμμόρφωση και έλεγχος εφαρμογής.

Περιλαμβάνει τρία (03) άρθρα που ρυθμίζουν το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας<sup>301</sup>, τους όρους, τον τύπο και την ισχύ του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας<sup>302</sup> καθώς και τη διαχείριση παραπόνων επί πλοίου<sup>303</sup>. Επιπλέον

---

<sup>299</sup> Άρθρο 29 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Ο πλοιοκτήτης εξασφαλίζει ότι στους ναυτικούς των πλοίων του παρέχεται προστασία επαγγελματικής υγείας και ότι διαβιούν, εργάζονται και εκπαιδεύονται επί του πλοίου σε ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον. Επί πλοίου στο οποίο είναι ναυτολογημένοι πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί συγκροτείται από τον πλοίαρχο επιτροπή ασφάλειας από τρεις τουλάχιστον ναυτικούς.

<sup>300</sup> Άρθρο 30 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε εγκαταστάσεις και υπηρεσίες αναψυχής στην ελληνική επικράτεια, ανεξάρτητα από εθνικότητα, φυλή, χρώμα, φύλο, θρήσκευμα, πολιτική γνώμη ή κοινωνική προέλευση και ανεξάρτητα από το Κράτος σημαίας του πλοίου στο οποίο προσλαμβάνονται ή απασχολούνται ή δουλεύουν. Το ΥΝΑ προάγει την ανάπτυξη εγκαταστάσεων και υπηρεσιών αναψυχής σε κατάλληλους λιμένες της χώρας, που για το σκοπό αυτό καθορίζονται ιδιαίτερα οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης και Πάτρας.

<sup>301</sup> Άρθρο 31 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Τα υπόχρεα πλοία φέρουν και τηρούν Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας που πιστοποιεί ότι οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για τη συνεχή συμμόρφωση που περιέχονται στην Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, έχουν επιθεωρηθεί και πληρούν τον Εθνικό Κανονισμό. Πλοία φέρουν και τηρούν Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας που αναφέρει τις απαιτήσεις των Κανονισμών για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών και προσδιορίζει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν από τον πλοιοκτήτη για να εξασφαλίσει τη συμμόρφωση του εν λόγω πλοίου ή πλοίων με τις απαιτήσεις αυτές.

<sup>302</sup> Άρθρο 32 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας εκδίδεται για περίοδο που δεν υπερβαίνει τα πέντε έτη. Η ισχύς του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας υπόκειται σε ενδιάμεση επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή ή από αναγνωρισμένο οργανισμό, που έχει εξουσιοδοτηθεί δεόντως για τον σκοπό αυτό, για να εξασφαλίζεται η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις που εφαρμόζουν τη Σύμβαση. Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας μπορεί να εκδίδεται σε προσωρινή βάση: α. σε νέα πλοία κατά την παράδοση, β. όταν το πλοίο αλλάζει σημαία, ή γ. όταν ο πλοιοκτήτης αναλαμβάνει την ευθύνη λειτουργίας πλοίου που είναι καινούργιο για τον εν λόγω πλοιοκτήτη. Προσωρινό Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας μπορεί να εκδίδεται, για περίοδο που δεν υπερβαίνει τους έξι μήνες Η Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας επισυνάπτεται στο Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και έχει δύο Μέρη: α. το Μέρος I που καταρτίζεται από την αρμόδια αρχή και καταγράφει τον κατάλογο των πεδίων που πρέπει να επιθεωρούνται, τις εθνικές απαιτήσεις που ενσωματώνουν τις σχετικές διατάξεις της Σύμβασης, τις συγκεκριμένες απαιτήσεις που αφορούν στον τύπο πλοίου και ρητά τις εξαιρέσεις που χορηγήθηκαν, και β. το Μέρος II που καταρτίζεται από τον πλοιοκτήτη και καταγράφει τα μέτρα που υιοθετήθηκαν για να εξασφαλιστεί η συνεχής συμμόρφωση με τις εθνικές απαιτήσεις στο διάστημα μεταξύ των επιθεωρήσεων και τα μέτρα που προτείνονται για να εξασφαλιστεί ότι υπάρχει συνεχής βελτίωση.

<sup>303</sup> Άρθρο 33 Εθνικού Κανονισμού. Κύριες ρυθμίσεις: Με ευθύνη του πλοιοκτήτη το πλοίο διαθέτει κατάλληλες διαδικασίες για την επί αυτού και στο κατώτερο δυνατό επίπεδο, δίκαιη, αποτελεσματική και ταχεία διαχείριση παραπόνων των ναυτικών σχετικών με παραβιάσεις των απαιτήσεων για την

στο Παράρτημα ΣΤ' του Κανονισμού περιλαμβάνεται κατάλογος των στοιχείων, που επιθεωρούνται και διαπιστώνεται ότι πληρούν τις απαιτήσεις του Κανονισμού σχετικά με τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία, πριν από την έκδοση Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας. Συναφώς, στο Παράρτημα Ζ' του Κανονισμού παρατίθενται υποδείγματα του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας. Ιδιαίτερα όσον αφορά στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας σημειώνεται ότι το Μέρος Ι αυτής με παραπομπή στις αντίστοιχες απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας, καθώς και περιεκτικές πληροφορίες για το περιεχόμενο αυτών, περιέχεται στην αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2013/10.09.2013/M.E. ΣΝΕ, 2006/01 Εγκύκλιο του Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου<sup>304</sup>.

Οι διατάξεις του Εθνικού Κανονισμού, πέραν των ειδικότερων ρυθμίσεων του Κεφαλαίου Γ' αυτού, τέθηκαν σε ισχύ την 04η Ιανουαρίου 2014.

### **3.2.2 Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, της ΔΟΕ - Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα - 4113.305/01/2013/17.06.2013 ΚΥΑ**

Ομοίως με το άρθρο πρώτο της υπ' αριθμ. 4113.305/01/2013/17.06.2013 ΚΥΑ εγκρίθηκαν Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006, της ΔΟΕ που κυρώθηκε με το Ν. 4078/2012, που αφορούν στις υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα. Πρόκειται για έξι (06) Κανονισμούς που ρυθμίζουν τα ακόλουθα θέματα:

- ❖ Κανονισμός 1: Επιθεωρητές Ναυτικής Εργασίας.

Σύμφωνα με τον εν λόγω Κανονισμό, οι επιθεωρήσεις προς πιστοποίηση των πλοίων, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις της ΣΝΕ, 2006, μπορούν να διενεργούνται από ΕΝΕ όπως και από επιθεωρητές των αναγνωρισμένων οργανισμών που έχουν εξουσιοδοτηθεί σύμφωνα με τον οικείο Κανονισμό. Συγκεκριμένα με τον υπόψη Κανονισμό ορίζονται τα απαιτούμενα προσόντα προς απόκτηση της ιδιότητας

---

εφαρμογή της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών σύμφωνα με αυτή. Οι διαδικασίες αυτές δεν περιορίζουν το δικαίωμα των ναυτικών να παραπονεθούν απευθείας στον πλοίαρχο και, εφόσον το θεωρούν απαραίτητο, σε αρμόδιες αρχές.

<sup>304</sup> Διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση:

<http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egykliof3.pdf>.



του ΕΝΕ<sup>305</sup>, ενώ τίθεται ως προϋπόθεση προς εγγραφή στο οικείο μητρώο ΕΝΕ η επιτυχής ολοκλήρωση εκπαιδευτικού προγράμματος<sup>306</sup>.

Κατά τα οριζόμενα και στο Πρότυπο Α5.1.4 της ΣΝΕ, 2006, οι ΕΝΕ απολαμβάνουν πλήρους ανεξαρτησίας κατά την εκτέλεση των καθηκόντων τους, τα οποία οφείλουν να εκτελούν με αντικειμενικότητα και αμεροληψία και έχουν την εξουσία τουλάχιστον να:

(α) επιβιβάζονται ελεύθερα επί πλοίων.

(β) διεξάγουν οποιαδήποτε εξέταση, δοκιμή ή έρευνα που μπορεί να θεωρούν απαραίτητη με σκοπό να ικανοποιηθούν ότι τα πρότυπα τηρούνται.

(γ) απαιτούν την αποκατάσταση οποιωνδήποτε ελλείψεων και, όταν έχουν λόγο να πιστεύουν ότι οι ελλείψεις αποτελούν σοβαρή παραβίαση των απαιτήσεων της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών, ή αντιπροσωπεύουν σημαντικό κίνδυνο για την ασφάλεια, την υγεία ή την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες των ναυτικών, να απαγορεύουν στο πλοίο να αναχωρήσει από το λιμένα έως ότου πραγματοποιηθούν οι απαραίτητες ενέργειες<sup>307</sup>.

Περαιτέρω, οι ΕΝΕ έχουν την υποχρέωση να αντιμετωπίζουν ως εμπιστευτική την πηγή οποιωνδήποτε παραπόνων ή δυσαρεσκιών<sup>308</sup>, ενώ απαγορεύεται να έχουν οποιοδήποτε άμεσο ή έμμεσο συμφέρον σε οποιαδήποτε εργασία την οποία καλούνται να επιθεωρήσουν, και να αποκαλύπτουν οποιαδήποτε εμπορικά μυστικά ή εμπιστευτικές εργασιακές διαδικασίες ή πληροφορίες προσωπικής φύσεως που μπορεί να περιήλθαν στη γνώση τους κατά τη διάρκεια άσκησης των καθηκόντων τους<sup>309</sup>.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η διάθεση επαρκούς αριθμού ΕΝΕ προς ανταπόκριση στην υποχρέωση επιθεώρησης προς πιστοποίηση των υπό Ελληνική

---

<sup>305</sup> Κατά τις παρ. 3, 4 και 5 του Κανονισμού 1, ΕΝΕ μπορεί να είναι στελέχη του ΛΣ ή πολιτικοί υπάλληλοι του ΥΝΑ που διαθέτουν καλή γνώση της αγγλικής γλώσσας, πτυχίο από ορισμένα Ανώτατα Εκπαιδευτικά Ιδρύματα που καταγράφονται στον Κανονισμό και είναι επιθεωρητές κράτους σημαίας ή κράτους λιμένα ή ελεγκτές εφαρμογής του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης ή έχουν διετή εργασιακή εμπειρία στη ΔΝΕΡ ή σε Γραφεία/ Τμήματα Ναυτολογίας Κεντρικών Λιμεναρχείων.

<sup>306</sup> Το εκπαιδευτικό πρόγραμμα κατά την παρ. 6 του Κανονισμού περιλαμβάνει αντικείμενα όπως γνώση και κατανόηση των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 και ειδικότερα των εθνικών νόμων και κανονισμών που την εφαρμόζουν, των τεχνικών επιθεώρησης, την εξέταση στοιχείων και εγγράφων, τη συλλογή και αξιολόγηση αντικειμενικών αποδεικτικών στοιχείων, τη σύνταξη και υποβολή εκθέσεων επιθεώρησης και διαχείρισης τυχόν ευρημάτων και την ανάληψη διορθωτικών ενεργειών.

<sup>307</sup> Παρ. 12 Κανονισμού 1.

<sup>308</sup> Παρ. 13 Κανονισμού 1.

<sup>309</sup> Παρ. 14 Κανονισμού 1.

σημαία πλοίων, από το ΥΝΑ διοργανώθηκαν δύο (02) εκπαιδευτικά προγράμματα προς κατάλληλη κατάρτιση των προσοντούχων στελεχών του επί του ελέγχου εφαρμογής των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006<sup>310</sup>. Τα εκπαιδευτικά προγράμματα διενεργήθηκαν από στέλεχος του ΛΣ που είχε παρακολουθήσει και ολοκληρώσει επιτυχώς το εκπαιδευτικό πρόγραμμα του Διεθνούς Εκπαιδευτικού Κέντρου της ΔΟΕ<sup>311</sup> σχετικά με την εκπαίδευση εκπαιδευτών και επιθεωρητών ναυτικής εργασίας για την εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006.

❖ Κανονισμός 2: Έλεγχος και Συμμόρφωση.

Κατά τον υπό εξέταση Κανονισμό, ο έλεγχος συμμόρφωσης των υπόχρεων υπό Ελληνική σημαία πλοίων προς τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας που εφαρμόζουν τη ΣΝΕ, 2006 ανατίθεται στις Λιμενικές Αρχές στο εσωτερικό και στις Προξενικές Αρχές στις οποίες υπηρετούν Αξιωματικοί του ΛΣ που ασκούν διοικητικά καθήκοντα ναυτιλίας στο εξωτερικό<sup>312</sup>.

Όπως προβλέπεται και στον Κανονισμό 5.1.1 της ΣΝΕ, 2006, το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, συνοδευόμενο από Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας αποτελεί εκ πρώτης όψεως (*prima facie*) απόδειξη ότι το πλοίο έχει επιθεωρηθεί δεόντως και ότι οι απαιτήσεις της Σύμβασης, που αφορούν στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, πληρούνται στο βαθμό που αυτό πιστοποιείται<sup>313</sup>.

Η Ελλάδα, σεβόμενη την υπ' αριθμ. XVII Απόφαση της ΔΣΕ «σχετικά με την πρακτική εφαρμογή του θέματος των πιστοποιητικών κατά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης», όρισε ότι έως την 20η Αυγούστου 2014:

(α) κατά τον έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων της εθνικής νομοθεσίας για τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 στα υπόχρεα υπό Ελληνική σημαία πλοία (έλεγχος Κράτους Σημαίας) η απουσία Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας δεν συνιστά λόγο κίνησης διαδικασιών παράβασης και μπορεί να

---

<sup>310</sup> Κατόπιν επιτυχούς παρακολούθησης των υπόψη εκπαιδευτικών προγραμμάτων και αξιολόγησης, πιστοποιήθηκαν από την Ελληνική διοίκηση ογδόντα τρεις (83) ΕΝΕ.

<sup>311</sup> Πρόκειται για το International Training Center της ΔΟΕ με έδρα το Τορίνο της Ιταλίας, στο πλαίσιο του οποίου λειτουργεί η Ακαδημία Ναυτικής Εργασίας της ΔΟΕ, με έργο την εκπαίδευση και πιστοποίηση εκπαιδευτών σε θέματα εφαρμογής της ΣΝΕ, 2006. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.itcilo.it/en/the-centre/areas-of-expertise/rights-at-work/international-labour-standards/maritime-labour-convention>.

<sup>312</sup> Παρ. 1 Κανονισμού 2.

<sup>313</sup> Παρ. 2 Κανονισμού 2.

συστήνεται προς τα υπόχρεα πλοία η επίσπευση των διαδικασιών προς πιστοποίησή τους, και

(β) αντίστοιχα, κατά τον έλεγχο εφαρμογής των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 από τα υπόχρεα υπό ξένη σημαία πλοία που καταπλέουν σε Ελληνικούς λιμένες (έλεγχος Κράτους Λιμένα) η απουσία Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας και Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας δεν συνιστά λόγο διαπίστωσης μη συμμόρφωσης ή/ και έλλειψης.

Παράλληλα, προέβη στον εφοδιασμό των υπόχρεων υπό Ελληνική σημαία πλοίων με σχετική έγγραφη «Βεβαίωση» (Attestation) προς επίδειξη σε περίπτωση ελέγχου από ξένες αρχές<sup>314</sup>.

Τέλος, στον Κανονισμό προβλέφθηκε ότι σε περίπτωση λήψης από Λιμενική Αρχή καταγγελίας προδήλως βάσιμης ή διαπίστωσης ότι πλοίο δεν συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006, όπως αυτές εφαρμόζονται με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς ή ότι υπάρχουν σοβαρές ελλείψεις στην εφαρμογή των μέτρων που παρατίθενται στη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, λαμβάνονται τα απαραίτητα μέτρα για τη διερεύνηση του θέματος και την ανάληψη ενεργειών προς αποκατάσταση των ελλείψεων που τυχόν διαπιστώθηκαν, ανεξάρτητα από την κίνηση διαδικασιών επιβολής των νομίμων κυρώσεων<sup>315</sup>.

❖ Κανονισμός 3: Εξουσιοδότηση Αναγνωρισμένων Οργανισμών.

Λαμβάνοντας υπόψη τα προβλεπόμενα στον Κανονισμό 5.1.2 της ΣΝΕ, 2006, με τον Κανονισμό 3 εξουσιοδοτούνται Οργανισμοί για να διεξάγουν τις προβλεπόμενες από τη Σύμβαση επιθεωρήσεις/ εξακριβώσεις, προς έκδοση/ θεώρηση/ ανανέωση του Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, έκδοση του Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, πιστοποίηση του Μέρους II της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας και έκδοση της Δήλωσης Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας, που προβλέπονται στη Σύμβαση<sup>316</sup>. Η εξουσιοδότηση περιλαμβάνει επίσης τη μέριμνα για την αποκατάσταση των ελλείψεων των πλοίων, στα οποία ο Οργανισμός προσφέρει τις υπηρεσίες, για τις οποίες έχει

<sup>314</sup> Αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2014/15.01.2014 Εγκύκλιος ΥΝΑ. Διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egykliosmlc160114.pdf>.

<sup>315</sup> Παρ. 5 Κανονισμού 2.

<sup>316</sup> Παρ. 1 Κανονισμού 3.

εξουσιοδοτηθεί, αναφέροντας σχετικά προς την αρμόδια Αρχή και διεξάγει επιθεωρήσεις στο πλαίσιο αυτό εάν ζητηθεί από το Κράτος Λιμένα<sup>317</sup>.

Ως βασική προϋπόθεση για την εξουσιοδότηση Οργανισμού τίθεται η αναγνώρισή του σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΚ) υπ' αριθμ. 391/2009<sup>318</sup> του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009, «σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων». Με τον υπόψη Κανονισμό προσδιορίζονται τα ελάχιστα κριτήρια για τους Οργανισμούς προκειμένου να αποκτήσουν ή να διατηρήσουν την κοινοτική αναγνώριση<sup>319</sup>, με την Ευρ. Επιτροπή να ορίζεται ως αρμόδια προς χορήγηση της σχετικής αναγνώρισης<sup>320</sup>.

Περαιτέρω, ο Οργανισμός, δια του προσωπικού του, οφείλει να διαθέτει την απαραίτητη γνώση των απαιτήσεων της Σύμβασης, καθώς και των εθνικών νόμων, κανονισμών και των σχετικών διεθνών οργάνων καθώς και κατάλληλο μέγεθος, δομή, εμπειρία και δυνατότητα ανάλογη με τον βαθμό της εξουσιοδότησης<sup>321</sup>. Τα προσόντα δε των επιθεωρητών καθώς και η εκπαίδευση τους σε θέματα εφαρμογής της Σύμβασης δεν μπορεί να υπολείπονται των αντίστοιχων προσόντων των ΕΝΕ<sup>322</sup>.

Ο Κανονισμός τέλος περιέχει το κείμενο της γραπτής διμερούς συμφωνίας, η υπογραφή της οποίας απαιτείται προς παροχή της εξουσιοδότησης από την Ελληνική Αρχή. Το κείμενο της συμφωνίας έχει καταρτιστεί με βάση τις απαιτήσεις των Κανονισμών 5.1.2 και 5.1.3 καθώς και των Προτύπων Α5.1.2 και Α5.1.3 της ΣΝΕ, 2006 και περιέχει στοιχεία, όπως, ο σκοπός, το πεδίο εφαρμογής, οι γενικές προϋποθέσεις, η εκτέλεση υπηρεσιών υπό εξουσιοδότηση, η υποβολή αναφορών και η εποπτεία από την αρμόδια αρχή. Στη συμφωνία προσαρτάται ο ακριβής προσδιορισμός της εξουσιοδότησης, τα στοιχεία που περιλαμβάνονται στο πιστοποιητικό εξουσιοδότησης καθώς και η διαπίστευση των επιθεωρητών του Οργανισμού που έχει εξουσιοδοτηθεί<sup>323</sup>.

<sup>317</sup> Παρ. 4.2 κειμένου συμφωνίας εξουσιοδότησης.

<sup>318</sup> Ε.Ε. L 131/11/28.5.2009.

<sup>319</sup> Παράρτημα Ι Κανονισμού 391/2009.

<sup>320</sup> Άρθρο 4 παρ.1 Κανονισμού 391/2009.

<sup>321</sup> Παρ. 1 (β) και (γ) Κανονισμού 3.

<sup>322</sup> Παρ. 1 (δ) Κανονισμού 3.

<sup>323</sup> Παρ. 4 Κανονισμού 3.

Έως σήμερα από την Ελληνική Ναυτιλιακή Διοίκηση έχουν εξουσιοδοτηθεί οκτώ (08) αναγνωρισμένοι οργανισμοί<sup>324</sup> για να παρέχουν υπηρεσίες στα υπό Ελληνικής σημαίας πλοία σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣΝΕ, 2006. Οι εν λόγω οργανισμοί έχουν αναλάβει το σύνολο των υπό εξουσιοδότηση υπηρεσιών, με πλήρη βαθμό εξουσιοδότησης.

❖ Κανονισμός 4: Έλεγχος Κράτους Λιμένα.

Όσον αφορά στον έλεγχο κράτους λιμένα ο αντίστοιχος Κανονισμός προβλέπει ότι κάθε πλοίο υπό ξένη σημαία που καταπλέει, κατά τη συνήθη πορεία των δραστηριοτήτων του ή για λειτουργικούς λόγους, σε Ελληνικό λιμένα μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο ελέγχου σύμφωνα με τον Κανονισμό 5.2.1. και το Πρότυπο A5.2.1 της ΣΝΕ, 2006. Οι προβλεπόμενοι έλεγχοι διενεργούνται είτε από Πιστοποιημένους PSCO στο πλαίσιο της συμφωνίας του Paris MoU ή από ΕΝΕ.

Τα Μνημόνια Συνεννόησης αποτελούν περιφερειακές συμφωνίες που στοχεύουν στην εναρμόνιση και το συντονισμό των διαδικασιών επιθεώρησης κρατών λιμένα καθώς και στην ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ των κρατών αυτών. Η ιστορία του θεσμού ξεκινά το 1978 στη Χάγη όπου επετεύχθη μια συμφωνία μεταξύ των ναυτιλιακών διοικήσεων ορισμένων χωρών της Δυτικής Ευρώπης με κύριο στόχο τον ομοιόμορφο έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης υπ' αριθμ. 147 της ΔΟΕ. Πριν όμως από τη θέση σε ισχύ της συμφωνίας, ένα σοβαρό ναυτικό ατύχημα που οδήγησε στην πρόκληση σημαντικής ρύπανσης στις ακτές της Βρετάνης (Γαλλία), προκάλεσε σημαντικές αντιδράσεις και οδήγησε στη συμπερίληψη στη συμφωνία του ελέγχου εφαρμογής διεθνών οργάνων που σχετίζονται όχι μόνο με τους όρους και τις συνθήκες εργασίας στα πλοία κατά τη Σύμβαση 147, αλλά και με την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα καθώς και την πρόληψη της ρύπανσης από τα πλοία. Κατόπιν τούτου, το πρώτο Μνημόνιο Συνεννόησης για τον έλεγχο κράτους λιμένα υπεγράφη τον Ιανουάριο 1982 στο Παρίσι από δεκατέσσερις Ευρωπαϊκές χώρες και ετέθη σε εφαρμογή τον Ιούλιο 1982<sup>325</sup>.

---

<sup>324</sup> Πρόκειται για τους ακόλουθους αναγνωρισμένους οργανισμούς: American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas S.A. (BV), China Classification Society (CCS), DNV GL A.S. (DNV GL), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register Group Limited (LR), Nippon Kaiji Kyokai (ClassNK) και Registro Italiano Navale (RINA).

<sup>325</sup> Paris MoU on Port State Control, «History», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.parismou.org/about-us/history>.

Μετά το Paris MoU υπεγράφησαν και άλλα περιφερειακά Μνημόνια Συνεννόησης, όπως το Tokyo MoU (Ειρηνικός Ωκεανός), το Caribbean MoU, το Mediterranean MoU, το Indian Ocean MoU και το Black Sea MoU<sup>326</sup>. Σήμερα το Paris MoU απαριθμεί είκοσι επτά (27) μέλη<sup>327</sup> και καλύπτει όλα τα Ευρωπαϊκά παράκτια κράτη και τη λεκάνη του βόρειου Ατλαντικού από την βόρεια Αμερική έως την Ευρώπη. Έχει ως κύρια αποστολή την καταπολέμηση της δραστηριοποίησης των υποβαθμισμένων πλοίων μέσω των ελέγχων κρατών λιμένα, με περισσότερους από 18.000 ελέγχους να διενεργούνται σε πλοία υπό ξένα σημαία τα οποία καταπλέουν σε λιμένες του Paris MoU<sup>328</sup>.

❖ Κανονισμός 5: Διαχείριση Παραπόνων στην Ξηρά.

Προκειμένου να διασφαλιστεί η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις του Κανονισμού 5.2.2 και του Προτύπου A5.2.2, ο υπό εξέταση Κανονισμός προβλέπει τη δυνατότητα υποβολής παραπόνου, στην οικεία Λιμενική Αρχή, από ναυτικούς υπό ξένης σημαίας πλοίου που καταπλέει σε Ελληνικό λιμένα, οι οποίοι ισχυρίζονται παραβίαση των απαιτήσεων της Σύμβασης, συμπεριλαμβανομένων των δικαιωμάτων των ναυτικών<sup>329</sup>.

Ομοίως σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στην παρ. 6 του Προτύπου A5.2.2, ο Κανονισμός ρυθμίζει τη συγκέντρωση στοιχείων σχετικά με παράπονα που επιλύθηκαν σε ετήσια βάση, προκειμένου να διαβιβασθούν συγκεντρωτικά στον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ<sup>330</sup>.

❖ Κανονισμός 6: Δαπάνες και Τέλη Επιθεωρήσεων.

Με τον υπόψη Κανονισμό προβλέπονταν δαπάνες και τέλη επιθεωρήσεων για την επιθεώρηση προς έκδοση ή ανανέωση ή θεώρηση Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας, για την επιθεώρηση προς έκδοση Προσωρινού Πιστοποιητικού Ναυτικής Εργασίας καθώς και για τη διενέργεια επιθεώρησης προς διαπίστωση αποκατάστασης παρατήρησης που προέκυψε. Οι εν λόγω διατάξεις καταργήθηκαν με

<sup>326</sup> Wikipedia, «Port State Control», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_State\\_Control](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control).

<sup>327</sup> Πρόκειται για τις εξής χώρες: Βέλγιο, Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Δανία, Εσθονία, Φινλανδία, Γαλλία, Γερμανία, Ελλάδα, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Κάτω Χώρες, Νορβηγία, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σλοβενία, Ισπανία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο.

<sup>328</sup> Paris MoU on Port State Control, «Organization», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.parismou.org/about-us/organisation>.

<sup>329</sup> Παρ. 1 Κανονισμού 5.

<sup>330</sup> Παρ. 2 Κανονισμού 5.

την υπ' αριθμ. 641.28/ΑΣ3196/2014/11.12.2014 ΚΥΑ<sup>331</sup>. Ως εκ τούτου παραμένει μόνο η υποχρέωση κάλυψης από τον πλοιοκτήτη του συνόλου των δαπανών για τη μετακίνηση των ΕΝΕ<sup>332</sup>.

Οι διατάξεις των Κανονισμών 2, 4 και 5 τέθηκαν σε ισχύ την 04η Ιανουαρίου 2014, ενώ των λοιπών Κανονισμών από τη δημοσίευση της ΚΥΑ την 17η Ιουνίου 2013.

### **3.3 Ενσωμάτωση Κοινοτικών Οδηγιών**

Σύμφωνα με το άρθρο 288 της ΣυνθΛΕΕ, η Οδηγία δεσμεύει κάθε κράτος μέλος στο οποίο απευθύνεται, όσον αφορά το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα, αλλά αφήνει την επιλογή του τύπου και των μέσων στην αρμοδιότητα των εθνικών αρχών. Συναφώς, κατά το άρθρο 291 της ΣυνθΛΕΕ, τα κράτη μέλη θεσπίζουν όλα τα μέτρα εσωτερικού δικαίου που είναι αναγκαία για την εφαρμογή των νομικά δεσμευτικών πράξεων της Ένωσης. Τα κράτη μέλη είναι λοιπόν υποχρεωμένα να μεταφέρουν την Οδηγία στην εσωτερική τους έννομη τάξη και να προσαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία στις ρυθμίσεις της Οδηγίας εντός της προβλεπόμενης προθεσμίας<sup>333</sup>.

Στην προκειμένη περίπτωση, η Ελλάδα, όπως και τα λοιπά κράτη μέλη της ΕΕ, είχαν την υποχρέωση να μεταφέρουν εμπρόθεσμα στην εθνική τους νομοθεσία τις διατάξεις τριών (03) Οδηγιών που σχετίζονταν με τη ΣΝΕ, 2006. Όπως αναλυτικά παρουσιάστηκαν στο δεύτερο Κεφάλαιο της παρούσας, πρόκειται για τις Οδηγίες 2009/13/ΕΚ<sup>334</sup>, 2013/38/ΕΕ<sup>335</sup> και 2013/54/ΕΕ<sup>336</sup>. Από την Ελληνική πλευρά το ΠΔ επιλέχτηκε ως το πλέον κατάλληλο μέσο για να εξασφαλίσει την υλοποίηση των μέτρων που περιέχονται και στις τρεις (03) Οδηγίες.

#### **3.3.1 Ενσωμάτωση Οδηγίας 2013/38/ΕΕ**

Όπως προαναφέρθηκε στο σχετικό υποκεφάλαιο, με την Οδηγία 2013/38/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013, τροποποιήθηκε η Οδηγία 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα, ώστε να περιλαμβάνει και τη ΣΝΕ, 2006. Η Ελληνική νομοθεσία είχε

<sup>331</sup> ΦΕΚ 3405 Τεύχος Β' 18.12.2014.

<sup>332</sup> Παρ. 4 Κανονισμού 6.

<sup>333</sup> Παπαγιάννης Δ., (2011), «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 978-960-15-2483-2, σελ. 268-269.

<sup>334</sup> Ε.Ε. L 124/30/20.05.2009.

<sup>335</sup> Ε.Ε. L 218/1/14.8.2013.

<sup>336</sup> Ε.Ε. L 329/1/10.12.2013.

προσαρμουςτεί προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2009/16/ΕΚ με το ΠΔ 16/2011<sup>337</sup>. Προκειμένου λοιπόν να συντελεστεί η ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/38/ΕΕ στην εθνική έννομη τάξη, θεωρήθηκε ως πλέον ενδεδειγμένη η τροποποίηση του υπόψη ΠΔ.

Όπως ρητά αναφέρεται στο άρθρο 1 αυτού, σκοπός του ΠΔ 166/2014<sup>338</sup> είναι η προσαρμογή της Ελληνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Οδηγίας 2013/38/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013 σχετικά με τους ελέγχους των πλοίων από τις Αρχές του κράτους λιμένα. Ως εκ τούτου, το άρθρο 2 του ΠΔ παραπέμπει στο άρθρο 1 της Οδηγίας 2013/38/ΕΕ και αναπαράγει στην ουσία το κείμενο του εν λόγω άρθρου, πλην των διατάξεων αυτού που απευθύνονται στην Ευρ. Επιτροπή, εξειδικεύοντάς το μόνο ως προς τον ορισμό των αρμόδιων αρχών στη χώρα μας για την υλοποίηση των απαιτήσεων της Οδηγίας<sup>339</sup>. Με το υπόψη ΠΔ, μεταξύ άλλων, επιτυγχάνεται η συμπερίληψη των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 καθώς και των πιστοποιητικών τα οποία προβλέπονται σε αυτήν, στο αντικείμενο των ελέγχων πλοίων υπό ξένη σημαία που καταπλέουν σε Ελληνικούς λιμένες και αγκυροβόλια, από την Αρμόδια Αρχή του κράτους λιμένα<sup>340</sup>.

Η δημοσίευση του υπό εξέταση ΠΔ έλαβε χώρα την 20η Νοεμβρίου 2014 ήτοι μία (01) ημέρα πριν από την λήξη της προβλεπόμενης από την Οδηγία προθεσμίας μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο των κρατών μελών των διατάξεών της<sup>341</sup>.

### **3.3.2 Ενσωμάτωση Οδηγιών 2009/13/ΕΚ και 2013/54/ΕΕ**

Παρά το γεγονός ότι το σύνολο των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 είχε μεταφερθεί στην Ελληνική έννομη τάξη μέσω του κυρωτικού της Νόμου και των κατ' εξουσιοδότηση αυτού εφαρμοστικών της Κανονισμών, τόσο η Οδηγία 2009/13/ΕΚ

<sup>337</sup> ΦΕΚ 36 Τεύχος Α' 04.03.2011.

<sup>338</sup> ΦΕΚ 250 Τεύχος Α' 20.11.2014.

<sup>339</sup> Η ΔΝΕΡ του ΥΝΑ ορίζεται ως αρμόδια για διαβίβαση στον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ της έκθεσης επιθεώρησης συνοδευόμενη από τυχόν απάντηση που έχει ληφθεί από τις αρμόδιες αρχές του κράτους σημαίας του πλοίου στις περιπτώσεις που προβλέπει το Άρθρο 1 παρ. 7 και 9 της Οδηγίας (δηλαδή όταν, έπειτα από λεπτομερέστερη επιθεώρηση, διαπιστώνεται ότι οι συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 ή/ και όταν μια καταγγελία δεν έχει επιλυθεί κατόπιν ενεργειών που αναλήφθηκαν).

<sup>340</sup> Λιμενικό Σώμα – Ελληνική Ακτοφυλακή, (2014), «Δημοσίευση Προεδρικών Διαταγμάτων», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.hcg.gr/node/9157>.

<sup>341</sup> Το άρθρο 2 της Οδηγίας 2013/38/ΕΕ ορίζει ότι τα κράτη μέλη θέτουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις προκειμένου να συμμορφωθούν με την Οδηγία έως την 21η Νοεμβρίου 2014.



όσο και η Οδηγία 2013/54/ΕΕ προέβλεπαν από τα κράτη μέλη να θέσουν σε ισχύ τις αναγκαίες νομοθετικές, κανονιστικές και διοικητικές διατάξεις για να συμμορφωθούν με αυτές εντός συγκεκριμένης προθεσμίας και ειδικότερα μέχρι την 20η Αυγούστου 2014<sup>342</sup> και την 31η Μαρτίου 2015<sup>343</sup> αντίστοιχα.

Ως εκ τούτου κρίθηκε αναγκαία από την Ελληνική Διοίκηση η έκδοση ΠΔ για την επίσημη ενσωμάτωση των εν λόγω Οδηγιών, στο οποίο θα περιλαμβανόταν αναλυτική αντιστοίχιση των άρθρων των Οδηγιών με τις υφιστάμενες διατάξεις της εσωτερικής νομοθεσίας, εισαγωγή των νέων ρυθμίσεων για τις οποίες δεν υπήρχε ανάλογη πρόβλεψη στο εθνικό δίκαιο καθώς και τροποποίηση του Π.Δ. 152/2003<sup>344</sup>, με το οποίο προσαρμόστηκε η εσωτερική νομοθεσία προς την Οδηγία 1999/63/ΕΚ<sup>345</sup>, η οποία τροποποιήθηκε από την Οδηγία 2009/13/ΕΚ. Η μεταφορά των Οδηγιών στο εσωτερικό δίκαιο δια παραπομπής επιλέχθηκε με σκοπό να επιτυγχάνεται συνοχή των ρυθμίσεων και να διασφαλίζεται η αρχή της ενότητας και της σαφήνειας καθώς και να αποφεύγεται η πολλαπλότητα και η επικάλυψη διατάξεων που ρυθμίζουν το ίδιο θέμα<sup>346</sup>.

Η υπό εξέταση μέθοδος ενσωμάτωσης έγινε αποδεκτή από το ΣτΕ, το οποίο στην υπ' αριθμ. 266/2014 γνωμοδότησή του ανέφερε ότι με τον τρόπο αυτό αποφεύγεται η άσκοπη επανάληψη παρόμοιου περιεχομένου ρυθμίσεων, ενώ αποτρέπεται ο κίνδυνος αλληλοεπικάλυψης παραλλήλως ισχυουσών διατάξεων της εσωτερικής νομοθεσίας και δημιουργίας ερμηνευτικών ζητημάτων ως προς την εφαρμογή τους.

Το ΠΔ 171/2014<sup>347</sup> δημοσιεύτηκε στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως την 24η Δεκεμβρίου 2014 και αποτελούνταν από τρία (03) Κεφάλαια, με το Κεφάλαιο Α' να αφορά στην ενσωμάτωση της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ και στη τροποποίηση – συμπλήρωση του ΠΔ 152/2003, το Κεφάλαιο Β' στην ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/54/ΕΕ και το Κεφάλαιο Γ' να περιέχει τις καταργούμενες διατάξεις και την έναρξη ισχύος του Διατάγματος. Καθόσον κατά τη δημοσίευση του ΠΔ είχε ήδη

<sup>342</sup> Άρθρο 5 παρ. 1 Οδηγίας 2009/13/ΕΚ.

<sup>343</sup> Άρθρο 7 παρ. 1 Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

<sup>344</sup> ΦΕΚ 124 Τεύχος Α' 23.05.2003.

<sup>345</sup> Ε.Ε. L 167/33/2.7.1999.

<sup>346</sup> Εισηγητική έκθεση στο σχέδιο ΠΔ «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις Οδηγίες 2009/13/ΕΚ (L 124) και 2013/54/ΕΕ (L 329)».

<sup>347</sup> ΦΕΚ 268 Τεύχος Α' 24.12.2014.

παρέλθει ο απώτατος χρόνος συμμόρφωσης προς την Οδηγία 2009/13/ΕΚ, στις διατάξεις των Κεφαλαίων Α' και Γ' δόθηκε αναδρομική ισχύς από την 20η Αυγούστου 2014, ενώ η ισχύς των διατάξεων του Κεφαλαίου Β' ξεκίνησε από την ημερομηνία δημοσίευσης του ΠΔ<sup>348</sup>.

Δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν ανταποκρίθηκε εγκαίρως στην υποχρέωσή της να ανακοινώσει τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο της Οδηγίας 2009/13/ΕΚ, η Ευρ. Επιτροπή απέστειλε την 24η Νοεμβρίου 2014 προειδοποιητική επιστολή<sup>349</sup> προς τη Χώρα μας, σημειώνοντας τις διατάξεις της παρ. 3 του άρθρου 260 της ΣυνθΛΕΕ<sup>350</sup> και καλώντας, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 258 της ΣυνθΛΕΕ<sup>351</sup>, την Ελληνική πλευρά να υποβάλλει τις παρατηρήσεις της εντός δυο (02) μηνών<sup>352</sup>.

Η προειδοποιητική επιστολή αποτελεί μέρος της προδικασίας που είναι υποχρεωτική σε περίπτωση προσφυγής της Ευρ. Επιτροπής κατά κράτους μέλους. Συγκεκριμένα, εάν υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις για παράβαση εκ μέρους κράτους μέλους, η Επιτροπή συντάσσει και αποστέλλει στο εν λόγω κράτος μέλος προειδοποιητική επιστολή, με την οποία οφείλει να προσδιορίσει τη συγκεκριμένη παράβαση και να δώσει στο κράτος μέλος την ευκαιρία να λάβει θέση επί του θέματος εντός συγκεκριμένης προθεσμίας και ενδεχομένως, να άρει την παραβίαση χωρίς περαιτέρω αντιδικία. Εάν η προθεσμία που έθεσε η Επιτροπή στο κράτος μέλος παρέλθει άπρακτη ή εάν το κράτος μέλος εμμένει στη θέση του, τότε η Επιτροπή και εφόσον είναι πεπεισμένη για την παραβατική συμπεριφορά του εν λόγω κράτους μέλους, διατυπώνει αιτιολογημένη γνώμη και θέτει νέα προθεσμία εντός της οποίας το εγκαλούμενο κράτος μέλος οφείλει να τερματίσει τη μη σύμφωνη με το ενωσιακό

<sup>348</sup> Άρθρο 9 ΠΔ 171/2014.

<sup>349</sup> Υπό στοιχεία C(2014) 9500/6/final/2014/0506/24.11.2014 Επιστολή Ευρ. Επιτροπής.

<sup>350</sup> Σύμφωνα με το εν λόγω άρθρο, όταν η Επιτροπή υποβάλλει στο Δικαστήριο προσφυγή βάσει του άρθρου 258, θεωρώντας ότι το συγκεκριμένο κράτος μέλος παρέβη την υποχρέωσή του να ανακοινώσει τα μέτρα μεταφοράς στο εθνικό δίκαιο μιας οδηγίας που εκδόθηκε σύμφωνα με νομοθετική διαδικασία, μπορεί, εάν το κρίνει πρόσφορο, να υποδείξει το ύψος του κατ' αποκοπήν ποσού ή της χρηματικής ποινής που οφείλει να καταβάλει το εν λόγω κράτος και που η Επιτροπή κρίνει κατάλληλο για την περίπτωση. Εάν το Δικαστήριο διαπιστώσει την παράβαση, δύναται να επιβάλει στο συγκεκριμένο κράτος μέλος την καταβολή κατ' αποκοπήν ποσού ή χρηματικής ποινής έως του ορίου του ποσού το οποίο υπέδειξε η Επιτροπή. Η υποχρέωση καταβολής τίθεται σε ισχύ την ημερομηνία που προσδιορίζει το Δικαστήριο με την απόφασή του.

<sup>351</sup> Το άρθρο 258 της ΣυνθΛΕΕ προβλέπει ότι εάν η Επιτροπή κρίνει ότι ένα κράτος μέλος έχει παραβεί υποχρέωσή του εκ των Συνθηκών, διατυπώνει αιτιολογημένη γνώμη επί του θέματος, αφού προηγουμένως παρέχει τη δυνατότητα στο κράτος αυτό να διατυπώσει τις παρατηρήσεις του. Αν το κράτος δεν συμμορφωθεί με τη γνώμη αυτή εντός της προθεσμίας που του τάσσει η Επιτροπή, η τελευταία δύναται να προσφύγει στο Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

<sup>352</sup> Παράβαση υπ' αριθμ. 2014/0506.

δίκαιο συμπεριφορά του και να λάβει τα αναγκαία προς τούτο μέτρα. Πριν την πάροδο και της δεύτερης προθεσμίας, η Επιτροπή δεν δύναται να προσφύγει στο Δικαστήριο<sup>353</sup>.

Προς απάντηση στην προειδοποιητική επιστολή, η Ελληνική πλευρά γνωστοποίησε τη δημοσίευση του ΠΔ 171/2014, το κείμενο του οποίου διαβιβάστηκε στις αρμόδιες Υπηρεσίες της Ευρ. Επιτροπής, και ζήτησε να τεθεί η παράβαση στο αρχείο. Έως σήμερα, η Ευρ. Επιτροπή δεν έχει επανέλθει με αιτιολογημένη γνώμη επί του συγκεκριμένου θέματος.

---

<sup>353</sup> Παπαγιάννης Δ., (2011), «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 978-960-15-2483-2, σελ. 336-337.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4**

### **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΚΑΙ ΕΜΠΕΙΡΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ**

Τόσο η ΔΟΕ, όσο και οι Κυβερνήσεις αλλά και οι οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών εργάστηκαν από κοινού ώστε να επιτύχουν τον κοινό στόχο να μετατρέψουν τη ΣΝΕ, 2006 στο όργανο εκείνο που θα άλλαζε τη φιλοσοφία της ναυτιλιακής βιομηχανίας και θα έδινε προβάδισμα στα δικαιώματα των ναυτικών<sup>354</sup>. Οι προσπάθειες βελτίωσης των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στη βάση των ελάχιστων αποδεκτών προτύπων που εισάγει η ΣΝΕ, 2006, συνεχίστηκαν και σε επίπεδο ΕΕ με την υιοθέτηση τριών (03) κοινοτικών Οδηγιών καθώς και σε επίπεδο χωρών που κύρωσαν τη Σύμβαση, τροποποιώντας την εσωτερική τους νομοθεσία ώστε να προσαρμοστούν προς τις απαιτήσεις αυτής.

Η ΣΝΕ, 2006, συχνά αποκαλούμενη και ως Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών, επιχειρεί να διασφαλίσει τόσο τα εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα για τους ναυτικούς, το δικαίωμα τους δηλαδή σε «αξιοπρεπή εργασία», όσο και ίσους όρους ανταγωνισμού (level playing field) για τους πλοιοκτήτες<sup>355</sup>.

Η επίτευξη ή μη των στόχων της ΣΝΕ, 2006 αποτελεί συνάρτηση πληθώρας παραγόντων, η ανάλυση ορισμένων εκ των οποίων θα μας απασχολήσει στο παρόν Κεφάλαιο, ώστε να επιχειρηθεί μία πρώτη εκτίμηση σε σχέση με τη συνεισφορά της Σύμβασης στην προστασία της ναυτικής εργασίας.

#### **4.1 Εργασιακά Δικαιώματα και Κοινωνική Δικαιοσύνη**

Η επίτευξη του στόχου της «αξιοπρεπούς εργασίας» σε μία παγκοσμιοποιημένη οικονομία απαιτεί την ανάληψη δράσης σε διεθνές επίπεδο. Η παγκόσμια κοινότητα ανταποκρίνεται στην πρόκληση αυτή αναπτύσσοντας διεθνή νομικά όργανα που καλύπτουν τομείς όπως το εμπόριο, η οικονομία, το περιβάλλον, τα ανθρώπινα και εργασιακά δικαιώματα. Η ΔΟΕ συνεισφέρει στο νομικό αυτό πλαίσιο καταρτίζοντας και προωθώντας διεθνή πρότυπα εργασίας, τα οποία στοχεύουν στο να διασφαλίσουν ότι η οικονομική ανάπτυξη και εξέλιξη συνάδει με τη

---

<sup>354</sup> Jaime GONZALEZ-GIL, (2013), «Port State control as the framework for success of the Maritime Labour Convention, 2006», *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, COMPTRASEC - UMR 5114, 2013/3, ISSN 2262-9815, σελ. 86.

<sup>355</sup> Moira L. McConnell, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation», *World Maritime University, WMU J Marit Affairs* (2011) 10:127–141, DOI 10.1007/s13437-011-0012-z, σελ. 127.

δημιουργία όρων αξιοπρεπούς εργασίας. Η μοναδική τριμερής δομή της ΔΟΕ εξασφαλίζει ότι τα πρότυπα αυτά έχουν την υποστήριξη των κυβερνήσεων, των εργοδοτών και των εργαζομένων και ως εκ τούτου καθιερώνουν τα ελάχιστα βασικά κοινωνικά πρότυπα που απολαμβάνουν την αποδοχή όλων των μερών της παγκόσμιας οικονομίας<sup>356</sup>.

Όσον αφορά στη θεώρηση των εργασιακών δικαιωμάτων ως ανθρώπινα δικαιώματα, η ΔΟΕ για αρκετές δεκαετίες απέφευγε να παρουσιάζει ρητά τα όργανα που υιοθετούνταν υπό την αιγίδα της ως όργανα που αφορούσαν στην προστασία των ανθρωπίνων δικαιωμάτων. Η κατάσταση αυτή άλλαξε το 1998 με την υιοθέτηση της Διακήρυξης σχετικά με τις Θεμελιώδεις Αρχές και Δικαιώματα στην Εργασία<sup>357</sup>, η οποία απέδωσε σε μια σειρά εργασιακών δικαιωμάτων την έννοια του ανθρώπινου δικαιώματος<sup>358</sup>. Συγκεκριμένα με τη Διακήρυξη, που έχει συμπεριληφθεί ως Παράρτημα στον Καταστατικό Χάρτη της ΔΟΕ, δεσμεύτηκαν όλες οι χώρες μέλη της Οργάνωσης, να σέβονται, να προωθούν και να αναγνωρίζουν τις αρχές που αφορούν στα θεμελιώδη δικαιώματα τα οποία αποτελούν αντικείμενο των θεμελιωδών Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας της ΔΟΕ<sup>359</sup>, ανεξάρτητα της κύρωσης ή μη εκ μέρους τους των εν λόγω Συμβάσεων, και ονομαστικά αφορούν στην:

- ❖ ελευθερία του συνεταιρίζεσθαι και την αποτελεσματική αναγνώριση του δικαιώματος συλλογικής διαπραγμάτευσης,
- ❖ κατάργηση κάθε μορφής αναγκαστικής ή υποχρεωτικής εργασίας,
- ❖ αποτελεσματική κατάργηση της εργασίας των παιδιών, και
- ❖ κατάργηση της διάκρισης στην απασχόληση και την εργασία<sup>360</sup>.

Τα πιο πάνω θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές έχουν ρητώς συμπεριληφθεί στο άρθρο III της ΣΝΕ, 2006, με την υποχρέωση των μελών να διασφαλίζουν την τήρησή τους σε όλους τους νόμους και κανονισμούς που θα υιοθετηθούν στο πλαίσιο της Σύμβασης.

<sup>356</sup> ΔΟΕ, «Rights at work», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/decent-work-agenda/rights-at-work/lang--en/index.htm>.

<sup>357</sup> ΔΟΕ, «1998 Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work», διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62\\_LIST\\_ENTRIE\\_ID:2453911:NO](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453911:NO).

<sup>358</sup> Virginia Mantouvalou, (2012), «Are Labour Rights Human Rights?», European Labour Law Journal, 2012 Vol. 2, σελ. 5.

<sup>359</sup> Πρόκειται για τις Διεθνείς Συμβάσεις της ΔΟΕ υπ' αριθμ. 29, 87, 98, 100, 105, 111, 138 και 182.

<sup>360</sup> Παρ. 2 Διακήρυξης Αρχών της Γενεύης όπως είναι γνωστή.

Μία σειρά εργασιακών δικαιωμάτων, συμπεριλαμβανομένων των προαναφερομένων, εντοπίζονται και στον Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ<sup>361</sup>, στον οποίο, με το άρθρο 6 της ΣυνθΕΕ, αποδόθηκε ίδιο νομικό κύρος με αυτό των Συνθηκών. Έτσι δικαιώματα και ελευθερίες, όπως, η απαγόρευση της δουλείας και της αναγκαστικής εργασίας<sup>362</sup>, η ελευθερία του συνέρχεσθαι και του συνεταιρίζεσθαι<sup>363</sup>, η ελευθερία του επαγγέλματος και το δικαίωμα προς εργασία<sup>364</sup>, η απαγόρευση διακρίσεων<sup>365</sup> και η ισότητα ανδρών και γυναικών<sup>366</sup> αναγνωρίζονται και προστατεύονται από την Ένωση.

Ιδιαίτερης μνείας χρήζουν και τα δικαιώματα του Κεφαλαίου IV του ΧΘΔ υπό τον τίτλο «Αλληλεγγύη» που περιλαμβάνουν συγκεκριμένα δικαιώματα για τους εργαζομένους, όπως το δικαίωμα στην ενημέρωση και διαβούλευση<sup>367</sup>, στη διαπραγμάτευση και τις συλλογικές δράσεις<sup>368</sup>, στις δίκαιες και πρόσφορες συνθήκες εργασίας<sup>369</sup>, αλλά και προβλέψεις όπως η απαγόρευση της εργασίας των παιδιών και η προστασία των νέων στην εργασία<sup>370</sup>, η κοινωνική ασφάλεια και κοινωνική αρωγή<sup>371</sup> καθώς και η προστασία της υγείας<sup>372</sup>. Τα δικαιώματα αυτά έχοντας κατά βάση ένα θετικό περιεχόμενο δεν δημιουργούν αγωγή και για την εφαρμογή τους απαιτείται η έκδοση νομοθετικής ή εκτελεστικής πράξης<sup>373</sup>. Στο πλαίσιο αυτό έχει υιοθετηθεί μια σειρά διατάξεων του δευτερογενούς ενωσιακού δικαίου που ρυθμίζει τα υπό εξέταση δικαιώματα. Ενδεικτικά σημειώνονται η Οδηγία 2002/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2002, περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα<sup>374</sup>, η Οδηγία 94/33/ΕΚ του Συμβουλίου, της

<sup>361</sup> Ε.Ε. C 364/1/18.12.2000.

<sup>362</sup> Άρθρο 5 ΧΘΔ.

<sup>363</sup> Άρθρο 12 ΧΘΔ.

<sup>364</sup> Άρθρο 15 ΧΘΔ.

<sup>365</sup> Άρθρο 21 ΧΘΔ.

<sup>366</sup> Άρθρο 23 ΧΘΔ.

<sup>367</sup> Άρθρο 27 ΧΘΔ.

<sup>368</sup> Άρθρο 28 ΧΘΔ.

<sup>369</sup> Άρθρο 31 ΧΘΔ.

<sup>370</sup> Άρθρο 32 ΧΘΔ.

<sup>371</sup> Άρθρο 34 ΧΘΔ.

<sup>372</sup> Άρθρο 35 ΧΘΔ.

<sup>373</sup> Παπαγιάννης Δ., (2011), «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 978-960-15-2483-2, σελ. 81.

<sup>374</sup> Ε.Ε. L 080/29/23.03.2002.

22ας Ιουνίου 1994, για την προστασία των νέων κατά την εργασία<sup>375</sup> και η Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία<sup>376</sup>.

Το άρθρο 52 του ΧΘΔ αντιστοιχεί ορισμένα από τα δικαιώματα του Χάρτη με εκείνα που διασφαλίζονται στην ΕΣΔΑ, μνημονεύοντας ότι η έννοια και η εμβέλειά τους είναι ίδιες με εκείνες που τους επιφυλάσσει η εν λόγω Σύμβαση. Η ΕΣΔΑ υιοθετήθηκε το 1950 υπό την αιγίδα του Συμβουλίου της Ευρώπης και τέθηκε σε ισχύ το 1953. Ήταν η πρώτη Σύμβαση που ενσωμάτωσε ορισμένα από τα δικαιώματα που περιέχονταν στην Οικουμενική Διακήρυξη των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου του ΟΗΕ, προσδίδοντάς τους δεσμευτικό χαρακτήρα. Η σπουδαιότητα της Σύμβασης αποδίδεται όχι μόνο στα θεμελιώδη δικαιώματα που αυτή προστατεύει, αλλά και στον μηχανισμό προστασίας που αυτή εισάγει, με την ίδρυση, το 1959, του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, στο οποίο ανατέθηκε η ερμηνεία και ο έλεγχος εφαρμογής των διατάξεών της<sup>377</sup>. Παρατηρείται λοιπόν ότι και η ΕΣΔΑ περιέχει άρθρα περί απαγόρευσης της δουλείας και της καταναγκαστικής εργασίας<sup>378</sup>, ελευθερίας του συνέρχεσθαι και του συνεταιρίζεσθαι<sup>379</sup> καθώς και περί απαγόρευσης των διακρίσεων<sup>380</sup>.

Βέβαια, το κατ' εξοχήν όργανο για την προάσπιση των κοινωνικών και οικονομικών ανθρωπίνων δικαιωμάτων του Συμβουλίου της Ευρώπης, ο «κοινωνικός ομόλογος» της ΕΣΔΑ<sup>381</sup>, θεωρείται ο Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης που υιοθετήθηκε το 1961 και αναθεωρήθηκε το 1996<sup>382</sup>. Στον τομέα των εργασιακών δικαιωμάτων ο ΕΚΧ προασπίζει το δικαίωμα για εργασία<sup>383</sup>, για δίκαιες συνθήκες εργασίας<sup>384</sup>, για

<sup>375</sup> Ε.Ε. L 216/12/20.8.1994.

<sup>376</sup> Ε.Ε. L 183/1/29.6.1989.

<sup>377</sup> Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Δικαιωμάτων του Ανθρώπου, «The European Convention», διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=basictexts&c=#n1368444860421\\_pointer](http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=basictexts&c=#n1368444860421_pointer).

<sup>378</sup> Άρθρο 4 ΕΣΔΑ.

<sup>379</sup> Άρθρο 11 ΕΣΔΑ.

<sup>380</sup> Άρθρο 14 ΕΣΔΑ.

<sup>381</sup> Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (1999), «Fundamental Social Rights in Europe», Social Affairs Series, SOCI 104 EN, PE 168.629, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/soci/pdf/104\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/soci/pdf/104_en.pdf), σελ. 12.

<sup>382</sup> Συμβούλιο της Ευρώπης, «The European Social Charter», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.coe.int/t/dghl/monitoring/socialcharter/Presentation/AboutCharter\\_en.asp#Les\\_droits\\_garantis\\_par\\_la\\_Charte](http://www.coe.int/t/dghl/monitoring/socialcharter/Presentation/AboutCharter_en.asp#Les_droits_garantis_par_la_Charte).

<sup>383</sup> Άρθρο 1 ΕΚΧ.

ασφαλείς και υγιεινές συνθήκες εργασίας<sup>385</sup>, για δίκαιη αμοιβή<sup>386</sup> αλλά και το συνδικαλιστικό δικαίωμα<sup>387</sup>, το δικαίωμα συλλογικής διαπραγμάτευσης<sup>388</sup>, το δικαίωμα των παιδιών και των νεαρών προσώπων για προστασία<sup>389</sup>, το δικαίωμα για προστασία της υγείας<sup>390</sup> καθώς και το δικαίωμα για κοινωνική ασφάλεια<sup>391</sup>.

Παρά το γεγονός ότι, όπως καταγράφηκε ανωτέρω, μια σειρά εργασιακών δικαιωμάτων περιέχονται σε όργανα που ρυθμίζουν τα ανθρώπινα δικαιώματα, φαίνεται ότι οι δύο τομείς κινούνται σε παράλληλες πορείες που σπάνια διασταυρώνονται. Καθένας από αυτούς στοχεύει στην προώθηση των δικών του προτύπων μέσω διεθνών και περιφερειακών οργάνων, θεσμών και διαδικασιών. Ο καθένας διαθέτει εξειδικευμένα όργανα και ανεξάρτητους οργανισμούς που του προσδίδουν μία επίφαση αυτονομίας. Φέρονται σαν δύο τομείς που διαθέτουν την ίδια κληρονομιά αλλά σπάνια διερευνούν το βαθμό που μοιράζονται κοινές αξίες και ιδανικά<sup>392</sup>. Στη ΔΟΕ έχει ανατεθεί η ανάπτυξη διεθνών προτύπων εργασίας αλλά συχνά λησμονείται ο λόγος που οδήγησε στην ίδρυσή της, η διασύνδεση δηλαδή μεταξύ των δικαιωμάτων των εργαζομένων και της ειρήνης. Γιατί δεν μπορεί να υπάρξει σταθερότητα και ειρήνη χωρίς κοινωνική δικαιοσύνη, η οποία περιλαμβάνει τα δικαιώματα της πλειονότητας του παγκόσμιου πληθυσμού, των εργαζομένων, όπως επίσης δεν μπορούν να υπάρξουν ανθρώπινα δικαιώματα χωρίς κοινωνική δικαιοσύνη. Ως εκ τούτου τα εργασιακά δικαιώματα θα πρέπει να αντιμετωπίζονται ως βασικό στοιχείο της κοινωνικής δικαιοσύνης, των ανθρωπινών δικαιωμάτων αλλά και εν τέλει της δημοκρατίας και κατ' αυτόν τον τρόπο θα πρέπει να προωθούνται<sup>393</sup>.

---

<sup>384</sup> Άρθρο 2 ΕΚΧ.

<sup>385</sup> Άρθρο 3 ΕΚΧ.

<sup>386</sup> Άρθρο 4 ΕΚΧ.

<sup>387</sup> Άρθρο 5 ΕΚΧ.

<sup>388</sup> Άρθρο 6 ΕΚΧ.

<sup>389</sup> Άρθρο 7 ΕΚΧ.

<sup>390</sup> Άρθρο 11 ΕΚΧ.

<sup>391</sup> Άρθρο 12 ΕΚΧ.

<sup>392</sup> Patrick Macklem, (2005), «The Right to Bargain Collectively in International Law: Workers' Right, Human Right, International Right?», περιέχεται στο: «Labour Rights as Human Rights», Edited by: Philip Alston, Academy of European Law, European University Institute in collaboration with the Center for Human Rights and Global Justice, New York University School of Law, Oxford University Press, ISBN: 0-19-928106-8, σελ. 61.

<sup>393</sup> Virginia A. Leary, (1996), «The Paradox of Workers' Rights as Human Rights», περιέχεται στο: «Human Rights, Labour Rights, and International Trade», Edited by: Lance A. Compa and Stephen F. Diamond, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, ISBN: 0-8122-3340-9, σελ. 43.



## 4.2 Ο Γνήσιος Δεσμός

Σε όλη την ιστορία του δικαίου της θάλασσας το θέμα της δικαιοδοσίας επί πλοίων που πλέουν στην ανοικτή θάλασσα, υπήρξε πάντα αντικείμενο συζήτησης και διαμάχης. Η εξέλιξη της δικαιοδοσίας των κρατών σημαίας αδιαμφισβήτητα συνδέεται με την ανάπτυξη της έννοιας της εθνικότητας, της νηολόγησης δηλαδή των πλοίων αλλά και της ασφάλειας, στο πλαίσιο της προσπάθειας κατάρτισης κανόνων και προτύπων για τη λειτουργία των πλοίων από τη διεθνή κοινότητα μέσω των διεθνών οργανισμών. Από τη Σύμβαση για την Ανοικτή Θάλασσα του 1958<sup>394</sup> έως τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας του 1982, οι αρμοδιότητες των κρατών για τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους αναγνωρίστηκαν και οριοθετήθηκαν<sup>395</sup>.

Και οι δύο Συμβάσεις περιέχουν ρητή διάταξη αναφορικά με την υποχρέωση ύπαρξης γνήσιου δεσμού (genuine link) ανάμεσα στο πλοίο και στο κράτος τη σημαία του οποίου φέρει<sup>396</sup>, χωρίς όμως να προσδιορίζουν την έννοια του δεσμού αυτού ούτε τις συνέπειες της απουσίας του<sup>397</sup>. Στο αρχικό σχέδιο της Σύμβασης για την Ανοικτή Θάλασσα το 1955 είχαν συμπεριληφθεί αντικειμενικά κριτήρια για τον καθορισμό της ύπαρξης του γνήσιου δεσμού, αποφασίστηκε όμως τελικώς ότι δεν θα ήταν πρακτική η συμπερίληψή τους στη Σύμβαση και έτσι το θέμα παραμένει ασαφές<sup>398</sup>.

---

<sup>394</sup> Υιοθετήθηκε κατά την πρώτη Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας που έλαβε χώρα στη Γενεύη κατά το έτος 1958. Εξακολουθεί να ισχύει μόνο για τα κράτη που την έχουν κυρώσει αλλά δεν έχουν κυρώσει τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, σε αντίθετη περίπτωση υπερισχύει η τελευταία.

<sup>395</sup> Nivedita M. Hosanee, (2009), «A Critical Analysis of Flag State Duties as Laid down under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea», Oceans and Law of the Sea, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, The United Nations New York, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.un.org/depts/los/nippon/unff\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/hosanee\\_0910\\_mauritius.pdf](http://www.un.org/depts/los/nippon/unff_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/hosanee_0910_mauritius.pdf), σελ. ii.

<sup>396</sup> Άρθρο 5 παρ. 1 Σύμβασης για την Ανοικτή Θάλασσα και άρθρο 91 παρ. 1 Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

<sup>397</sup> Robin R Churchill with the assistance of Christopher Hedley, (2000), «The Meaning of the “Genuine Link” Requirement in relation to the Nationality of Ships», A Study prepared for the International Transport Workers’ Federation, ISBN:0901969508, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://seafarersrights.org/wp/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL\\_ARTICLE\\_GENUINE-LINK-REQUIREMENT-IN-NATIONALITY-OF-SHIPS\\_2000\\_ENG.pdf](http://seafarersrights.org/wp/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_ARTICLE_GENUINE-LINK-REQUIREMENT-IN-NATIONALITY-OF-SHIPS_2000_ENG.pdf), σελ. 6.

<sup>398</sup> Το θέμα έχει απασχολήσει αρκετές φορές τόσο το Διεθνές Δικαστήριο της Χάγης όσο και το Δικαστήριο της ΕΕ, με το τελευταίο σε μία σειρά αποφάσεων να ορίζει ότι η αρμοδιότητα καθορισμού των προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται για την εγγραφή σκαφών στα νηολόγια των κρατών μελών και για την παροχή στα σκάφη αυτά του δικαιώματος να φέρουν τη σημαία τους, ανήκει στα ίδια

Έτσι υπάρχουν κράτη που απαιτούν την ύπαρξη γνήσιου δεσμού με το πλοίο, η οποία συνήθως αποτυπώνεται με την υποχρέωση κατοχής της εθνικότητας του κράτους από το σύνολο ή καθορισμένο μέρος των πλοιοκτητών ή/ και του πληρώματος του πλοίου, ενώ άλλα κράτη δεν έχουν ανάλογες απαιτήσεις. Τα τελευταία είναι γνωστά ως «σημαίες ευκαιρίας» ή κράτη με «ανοικτά νηολόγια», τα οποία επιτρέπουν σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν έχουν καμία πραγματική σύνδεση με το κράτος να νηολογούν τα πλοία τους υπό τη σημαία του. Τα μειωμένα τέλη και φορολογία που επιβάλλουν τα εν λόγω κράτη, σε συνδυασμό με το χαμηλότερο κόστος για τα πληρώματα και, ενίοτε, την απουσία υποχρέωσης εφαρμογής ορισμένων διεθνών κανόνων ασφαλείας, έχει ως αποτέλεσμα τη σημαντική μείωση του κόστους λειτουργίας του πλοίου, δίνοντας σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στους πλοιοκτήτες που επιλέγουν τις σημαίες ευκαιρίας για να νηολογήσουν τα πλοία τους<sup>399</sup>.

Στις αρμοδιότητες των κρατών σημαίας, όπως καταγράφονται στο άρθρο 94 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας, περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, όλα τα διοικητικά, τεχνικά και κοινωνικά θέματα που αφορούν στο πλοίο και στον πλοίαρχο, τους αξιωματικούς και το πλήρωμά του. Επιπλέον, κάθε μέλος οφείλει να λαμβάνει τα απαραίτητα μέτρα στα πλοία που φέρουν τη σημαία του προκειμένου να διασφαλίσει την ασφάλεια στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένων μέτρων που αφορούν στη στελέχωση των πλοίων και τις συνθήκες εργασίας των πληρωμάτων, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τα αντίστοιχα ισχύοντα διεθνή όργανα. Ανάλογη υποχρέωση για την επαρκή και ασφαλή στελέχωση των πλοίων, εισάγεται στα κράτη σημαίας και από τον Κανονισμό 14 του Κεφαλαίου V της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα<sup>400</sup>.

Στα πλοία λοιπόν που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν ασκεί αποτελεσματικά τη δικαιοδοσία και τον έλεγχο που προβλέπει η πιο πάνω διεθνής νομοθεσία, οι ναυτικοί συχνά εργάζονται υπό απαράδεκτες συνθήκες που θέτουν σε

---

τα κράτη μέλη τα οποία οφείλουν σε κάθε περίπτωση να τηρούν τους κανόνες του κοινοτικού δικαίου (Υποθέσεις C-221/89, C-246/89, C-334/94, C-151/96, C-62/96).

<sup>399</sup> R. R. Churchill and A. V. Lowe, (1988), «The law of the sea», Manchester University Press, ISBN: 0719026342, σελ. 206.

<sup>400</sup> Η Διεθνής Σύμβαση 1974 για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS 1974) υιοθετήθηκε, από τη Διεθνή Διάσκεψη για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη θάλασσα υπό την αιγίδα του ΔΝΟ, την 1η Νοεμβρίου 1974 και τέθηκε σε ισχύ την 25η Μαΐου 1980.

κίνδυνο την υγεία, την ευημερία τους αλλά και την ασφάλεια, τόσο των ίδιων όσο και του πλοίου. Στην αντιμετώπιση αυτών ακριβώς των φαινομένων στοχεύει η ΣΝΕ, 2006, παρέχοντας ταυτόχρονα προστασία στους πλοιοκτήτες που ανταποκρίνονται στην υποχρέωση παροχής αξιοπρεπών όρων εργασίας στους ναυτικούς τους, από φαινόμενα αθέμιτου ανταγωνισμού από πλοιοκτήτες που λειτουργούν υποβαθμισμένα πλοία, αγνοώντας τα ελάχιστα διεθνή θεσμοθετημένα πρότυπα<sup>401</sup>.

### **4.3 Αξιολόγηση Θεσμικού Πλαισίου ΣΝΕ, 2006**

Παρεκκλίνοντας αισθητά από τις παραδοσιακές Διεθνείς Συμβάσεις της ΔΟΕ, η ΣΝΕ, 2006 σχεδιάστηκε ως ένα μοναδικό συνεκτικό όργανο, ένα «one stop shop», που αποσκοπεί να συγκεντρώσει την ευρύτερη δυνατή αποδοχή από τις κυβερνήσεις, τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς. Με βάση τις διατάξεις της Σύμβασης, κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε:

- ❖ ένα ακίνδυνο και ασφαλές εργασιακό περιβάλλον που πληροί τα σχετικά πρότυπα ασφαλείας,
- ❖ δίκαιους όρους απασχόλησης,
- ❖ αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, και
- ❖ προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη και άλλες μορφές κοινωνικής ασφάλισης<sup>402</sup>.

Στα πλεονεκτήματα της Σύμβασης μπορούν να προσμετρηθούν η συμπερίληψη θεμελιωδών δικαιωμάτων και αρχών, η απλοποιημένη παρουσίαση των βασικών εργασιακών δικαιωμάτων των ναυτικών, η πληρέστερη ενημέρωση των ναυτικών επί των δικαιωμάτων τους αυτών, η δυνατότητα υποβολής παραπόνων στο πλοίο και στη ξηρά καθώς και ο ακριβής προσδιορισμός της ταυτότητας του πλοιοκτήτη ο οποίος αναλαμβάνει τη συνολική ευθύνη εφαρμογής των απαιτήσεων της Σύμβασης<sup>403</sup>.

---

<sup>401</sup> ΔΟΕ, (2015), «Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ)», Fourth Edition, διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_238010.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_238010.pdf), σελ. 4.

<sup>402</sup> Cleopatra Doumbia-Henry, (2012), «The Maritime Labour Convention, 2006: An ILO landmark Convention», Corporate Strategy and Industrial Development (CSID), University of the Witwatersrand, Global Labour Column, Number 110.

<sup>403</sup> International Transport Workers' Federation, «Maritime Labour Convention, General Introduction, Guidance and Application», διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org).

Επιπλέον, οι συντάκτες της ΣΝΕ, 2006 προκειμένου να αποφύγουν τη κατάρτιση ενός ακόμη διεθνούς νομικού κειμένου που δεν θα τύγχανε εφαρμογής, προίκισαν τη Σύμβαση με ένα ισχυρό σύστημα ελέγχου εφαρμογής, ενώ εισήγαγαν για πρώτη φορά σε Σύμβαση της ΔΟΕ απαίτηση πιστοποίησης των πλοίων. Το σύστημα συμμόρφωσης και επιβολής βασίζεται στην επιθεώρηση και πιστοποίηση των όρων και συνθηκών εργασίας των ναυτικών από τις αρμόδιες αρχές των κρατών σημαίας, με τις επιθεωρήσεις των κρατών λιμένα να το συμπληρώνουν και να το διασύνδουν με το σύστημα ελέγχου και εποπτείας της ΔΟΕ. Επεκτείνεται όμως και περαιτέρω, επιτρέποντας σε ιδιώτες και εν προκειμένω σε ναυτικούς να υποβάλλουν παράπονα σε σχέση με την εφαρμογή της Σύμβασης από συγκεκριμένο πλοίο. Υπό το πρίσμα αυτό, η ΣΝΕ, 2006 μπορεί να θεωρηθεί μία Διεθνής Σύμβαση νέας γενιάς που αποζητά την αποτελεσματικότητα προχωρώντας πέρα από τα κράτη σημαίας και εμπλέκοντας και τρίτους στον έλεγχο εφαρμογής της, είτε πρόκειται για δημόσιους φορείς, όπως τα κράτη λιμένα, είτε και για τους ίδιους τους ενδιαφερόμενους, δηλαδή τους ναυτικούς<sup>404</sup>.

Μία ακόμη καινοτομία της ΣΝΕ, 2006 είναι η εισαγωγή στο Άρθρο V αυτής του όρου περί «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», σύμφωνα με τον οποίο τα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους που δεν έχει κυρώσει τη Σύμβαση δεν θα λαμβάνουν ευνοϊκότερη μεταχείριση από τα πλοία εκείνα που φέρουν τη σημαία κράτους που την έχει κυρώσει. Πρόκειται για έναν όρο που συναντάμε σε Συμβάσεις του ΔΝΟ, από τις οποίες τον «δανείστηκε» η ΔΟΕ και στην ουσία το κύριο μέσο εξασφάλισης ίσων όρων ανταγωνισμού και καταπολέμησης της δραστηριοποίησης πλοίων υποβαθμισμένων προτύπων, ενώ ταυτόχρονα αποτελεί και ένα κίνητρο για την επικύρωση της Σύμβασης. Ο έλεγχος εφαρμογής του όρου ανατίθεται στα κράτη λιμένα υπό τον Κανονισμό 5.2.1 και αφαιρεί από τα κράτη σημαίας το «πλεονέκτημα» μη κύρωσης της Σύμβασης, καθόσον τα πλοία τους θα πρέπει ούτως ή άλλως να την εφαρμόζουν προκειμένου να δραστηριοποιούνται σε λιμένες κρατών που την έχουν κυρώσει<sup>405</sup>.

---

<sup>404</sup> Moira L. McConnell, (2011), «The ILO's Maritime Labour Convention, 2006: Filling a Gap in the Law of the Sea», Mepielan E Bulletin, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=2&ArticleId=55&Article=The-ILO%E2%80%99s-Maritime-Labour-Convention,-2006:-Filling-a-Gap-in-the-Law-of-the-Sea>.

<sup>405</sup> Peter B. Payoyo, (2009), «The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention», περιέχεται στο: «The future of ocean regime-building: Essays in tribute to Douglas M. Johnston», Edited by: Aldo

Περαιτέρω, ορισμένα από τα χαρακτηριστικά της Σύμβασης όπως ο συνδυασμός διατάξεων «σκληρού δικαίου» με πιο ήπιους κανόνες, η τήρηση των διατάξεων της Σύμβασης υπό συνεχή επισκόπηση και η δυνατότητα «σιωπηρής αναθεώρησης» του Κώδικά της, ώστε να επιτυγχάνεται η ταχεία επικαιροποίησή της, την καθιστούν αδιαμφισβήτητα ως ένα πρωτοποριακό όργανο<sup>406</sup>.

Αλλά εκείνο που είναι ίσως το πλέον αξιοσημείωτο είναι ότι η Σύμβαση αποτελεί προϊόν συναίνεσης, καταρχήν μεταξύ των εκπροσώπων των πλοιοκτητών και των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο και εν συνεχεία των κυβερνήσεων. Η συναίνεση αυτή είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μίας Χάρτας Δικαιωμάτων των Ναυτικών, που υιοθετήθηκε ομόφωνα από τη ΔΣΕ και καλύπτει λεπτομερώς σχεδόν όλο το φάσμα των κοινωνικό-οικονομικών προκλήσεων της ναυτιλιακής βιομηχανίας, αποτελώντας την καλύτερη πρακτική απάντηση στην πρόκληση της παγκοσμιοποίησης<sup>407</sup>.

Παρά τη θετική αξιολόγηση από την πλειοψηφία της ναυτιλιακής κοινότητας των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006, η ορθή και απρόσκοπτη εφαρμογή των εν λόγω διατάξεων εξακολουθεί να αποτελεί πηγή ανησυχίας. Η προσοχή λοιπόν πρέπει πλέον να στραφεί προς τα κράτη σημαίας και τα κράτη λιμένα τα οποία έχουν αναλάβει την ευθύνη του ελέγχου εφαρμογής της Σύμβασης.

#### **4.3.1 Προκλήσεις προς τα Κράτη Σημαίας**

Είναι σαφές πως η πλειοψηφία των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 απευθύνεται προς τα κράτη σημαίας, με κύρια πρόκληση την οργάνωση και εφαρμογή του συστήματος επιθεώρησης και πιστοποίησης των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους.

Η πρόκληση κυρίως αφορά σε κράτη με μεγάλο αριθμό πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια τους, κατά τη θέση σε ισχύ της Σύμβασης, τα οποία θα πρέπει εντός περιορισμένου χρονικού διαστήματος να επιθεωρηθούν και να

---

Chircop, Ted L. McDorman, & Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 978-90-04-17267-8, σελ. 393.

<sup>406</sup> Oana Adăscălițe, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector», *Procedia - Social and Behavioral Sciences* 149 ( 2014 ) 8 – 13, Elsevier Ltd, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814048393>, σελ. 9.

<sup>407</sup> Moira L. McConnell-Dominick Devlin-Cleopatra Doumbia-Henry, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime», Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 978-90-04-18375-9, σελ. 14-17.

πιστοποιηθούν. Ακόμη δε και η εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών προς διεξαγωγή των ανωτέρω επιθεωρήσεων – πιστοποιήσεων προϋποθέτει την παροχή κατάλληλης καθοδήγησης, με δεδομένη την ευελιξία που παρέχει η Σύμβαση στην εφαρμογή ορισμένων απαιτήσεων της.

Μία ακόμη σημαντική πρόκληση είναι η προσαρμογή της εθνικής νομοθεσίας προς τις διατάξεις της Σύμβασης, καθώς η ΣΝΕ, 2006 είναι ταυτόχρονα μία ναυτιλιακή διεθνής σύμβαση αλλά και μία εργασιακή διεθνής σύμβαση. Στα περισσότερα κράτη θέματα όπως επιθεωρήσεις πλοίων, έλεγχος κρατών λιμένα και εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών, εμπίπτουν την αρμοδιότητα των ναυτιλιακών τους διοικήσεων, ενώ αντίστοιχα θέματα όπως η επαγγελματική ασφάλεια και υγεία και η κοινωνική ασφάλιση ρυθμίζονται στο πλαίσιο του εργασιακού τους δικαίου. Η κατάρτιση λοιπών ενιαίων και ομοιόμορφων διατάξεων για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης απαιτεί ευρεία συνεννόηση και συνεργασία και σε εθνικό επίπεδο.

Δυσκολίες επίσης έχουν παρατηρηθεί στην εφαρμογή των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 από πλοία εσωτερικών πλόων, τα οποία για πρώτη φορά πρέπει να προσαρμοστούν προς διατάξεις του διεθνούς δικαίου. Παράλληλα δεν λείπουν φαινόμενα όπως απουσία σε ορισμένα κράτη οργανώσεων πλοιοκτητών και ναυτικών, προκειμένου να εφαρμόσουν τις διατάξεις της Σύμβασης που απαιτούν διαβούλευση καθώς και έλλειψη της δυνατότητας κατάρτισης των απαραίτητων νομικών κειμένων, κυρίως από λιγότερο ανεπτυγμένα κράτη, με τη ΔΟΕ να υποστηρίζει την εθνική νομοπαρασκευαστική διαδικασία των εν λόγω κρατών<sup>408</sup>.

Η βασικότερη όμως πρόκληση σχετίζεται με την ίδια τη θέληση των κρατών σημαίας. Έχει παρατηρηθεί ορισμένες φορές ότι τα κράτη δεν κυρώνουν ή δεν εφαρμόζουν ικανοποιητικά Διεθνείς Συμβάσεις που έχουν κυρώσει, λόγω έλλειψης θέλησης ή ανεπαρκούς ικανότητας ανταπόκρισης στις σχετικές υποχρεώσεις ή συνδυασμού και των δυο παραγόντων<sup>409</sup>. Όπως τόνισε χαρακτηριστικά ο G.E. Kurz, Πρόεδρος της Mobil Shipping and Transportation Co., κατά τη διάρκεια ημερίδας του

---

<sup>408</sup> Moira L. McConnell, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation», World Maritime University, WMU J Marit Affairs (2011) 10:127–141, DOI 10.1007/s13437-011-0012-z, σελ. 134-139.

<sup>409</sup> Peter B. Payoyo, (2009), «The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention», περιέχεται στο: A. E. Chircop, T. Mc Dorman, & S. Rolston (Eds.), «The future of ocean regime-building: essays in tribute to Douglas M. Johnston», Brill/ Martinus Nijhoff Publishers, σελ. 400.

Κέντρου για το Δίκαιο και την Πολιτική των Ωκεανών του Πανεπιστημίου της Βιρτζίνια, τα κράτη σημαίας οφείλουν να επιδείξουν μεγαλύτερη εγρήγορση στο να διασφαλίζουν τη συμμόρφωση προς τις Συμβάσεις τις οποίες έχουν κυρώσει και να αντιστέκονται στον πειρασμό να παραβλέπουν ελλείψεις προκειμένου να προσελκύσουν και να διατηρήσουν πλοία στα νηολόγια τους<sup>410</sup>.

Ως εκ τούτου, σημαντικό ρόλο στην επιτυχή εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 αναμένεται να διαδραματίσει το σύστημα ελέγχου και εποπτείας της ΔΟΕ. Το άρθρο XIII της ΣΝΕ, 2006 που προβλέπει τη σύσταση Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής η οποία θα τηρεί τη Σύμβαση υπό συνεχή επισκόπηση, δεν φέρεται να αφήνει περιθώριο στην εν λόγω Επιτροπή να λάβει μέτρα προς αντιμετώπιση φαινομένων μη συμμόρφωσης από κάποιο κράτος. Κατά συνέπεια είναι οι αρμόδιες Υπηρεσίες της ΔΟΕ που θα αναλάβουν να εξετάσουν τον τρόπο που τα κράτη που έχουν κυρώσει τη ΣΝΕ, 2006 προβαίνουν στην εφαρμογή της. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η ΔΟΕ συχνά επιδέχεται κριτική αναφορικά με την ικανότητά της να επιβάλλει τα πρότυπα εργασίας που διαμορφώνει, καθώς τα πρότυπα αυτά δεν περιέχουν συγκεκριμένες, άμεσα εκτελεστές νομικές υποχρεώσεις, η μη εκπλήρωση των οποίων να επιφέρει άμεσες κυρώσεις και αυτό είναι ένα θέμα που θα πρέπει να απασχολήσει την ίδια την Οργάνωση<sup>411</sup>.

#### **4.3.2 Προκλήσεις προς τα Κράτη Λιμένα**

Με βάση τις ανωτέρω καταγεγραμμένες προκλήσεις που έχουν να αντιμετωπίσουν τόσο τα κράτη σημαίας όσο και η ίδια η ΔΟΕ, γίνεται κατανοητό ότι ο ρόλος που θα διαδραματίσουν τα κράτη λιμένα στην ενιαία και ομοιόμορφη εφαρμογή των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 αναμένεται να είναι καταλυτικός.

Η δικαιοδοσία των κρατών λιμένα να διενεργούν επιθεωρήσεις σε πλοία που καταπλέουν στους λιμένες τους προκειμένου να διαπιστώσουν τη συμμόρφωσή τους προς τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 προκύπτει από τις διατάξεις της ίδιας της

---

<sup>410</sup> G.E. Kurz, (1999), «Implementing IMO Regulations and Oceans Policy», περιέχεται στο: «Current Maritime Issues and the International Maritime Organization», Edited by: Myron H. Nordquist and John Norton Moore, Kluwer Law International, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 90-411-1293-6, σελ. 357.

<sup>411</sup> Paul J. Bauer, (2008), «The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?», Chicago Journal of International Law, Volume 8, Number 2, Article 12, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://chicagounbound.uchicago.edu/cjil/vol8/iss2/12>, σελ. 648-649.

Σύμβασης<sup>412</sup>, με τη νομική βάση όλου του θεσμού των ελέγχων κρατών λιμένα να ανακύπτει από το άρθρο 218 της Σύμβασης των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας.

Ο κυρίαρχος στόχος των ελέγχων κρατών λιμένα είναι να διασφαλίζουν ότι οι διεθνείς μεταφορές δια θαλάσσης διενεργούνται κατά τρόπο σύμφωνο προς τις Διεθνείς Συμβάσεις που ρυθμίζουν την ασφάλεια των πλοίων, τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών καθώς και την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος. Οι έλεγχοι από τα κράτη σημαίας έχουν αυξηθεί αισθητά τόσο ως προς τον αριθμό των πλοίων που επιθεωρούνται όσο και προς τον αριθμό των ελλείψεων που διαπιστώνονται, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα και τη μείωση των ναυτικών ατυχημάτων.

Παρά την πρόοδο όμως που έχει επιτευχθεί στην αποκατάσταση κατασκευαστικών ελλείψεων και στην προστασία του περιβάλλοντος, δεν μπορεί να εξαχθεί το ίδιο συμπέρασμα και για τις ελλείψεις που αφορούν στους όρους και τις συνθήκες εργασίας του πληρώματος. Χωρίς να παραβλέπεται ότι το αρχικό κίνητρο που οδήγησε στην κατάρτιση των Μνημονίων Συνεννόησης για τον έλεγχο κρατών λιμένα, ήταν ο ενιαίος και ομοιόμορφος έλεγχος εφαρμογής των διατάξεων της Διεθνούς Σύμβασης υπ' αριθμ. 147 της ΔΟΕ, που αφορούσε στις συνθήκες εργασίας στα πλοία, οι έλεγχοι, όπως διενεργούνταν από τα κράτη λιμένα φέρεται να εστιάζονταν περισσότερο στον έλεγχο εφαρμογής των Διεθνών Συμβάσεων του ΔΝΟ. Ενδεικτικά σημειώνεται ότι κατά τη χρονική περίοδο 1998-2009, οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών αντιπροσώπευαν ποσοστό όχι μεγαλύτερο από το 10 έως 15% των συνολικών ελλείψεων που είχαν διαπιστωθεί από επιθεωρητές του Paris MoU και ότι ούτε ένα πλοίο δεν είχε κρατηθεί στη βάση αυτών των ελλείψεων<sup>413</sup>.

Η κατάσταση αυτή άλλαξε αισθητά μετά τη θέση σε ισχύ της ΣΝΕ, 2006, καθόσον έγινε κατανοητό ότι η ασφάλεια του πλοίου και η πρόληψη ατυχημάτων και περιβαλλοντικών καταστροφών είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με το πλήρωμά του και

---

<sup>412</sup> Κανονισμός 5.2, 5.2.1 και 5.2.2 καθώς και Πρότυπα A5.2.1 και A5.2.2..

<sup>413</sup> Francisco PINIELLA, Jose Maria SILOS and Francisca BERNAL, (2013), «Who will give effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?», International Labour Review, Vol. 152 (2013), No. 1, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.researchgate.net/publication/258832443\\_Who\\_will\\_give\\_effect\\_to\\_the\\_ILOs\\_Maritime\\_Labour\\_Convention\\_2006](http://www.researchgate.net/publication/258832443_Who_will_give_effect_to_the_ILOs_Maritime_Labour_Convention_2006), σελ. 71-75.



κατ' επέκταση τους όρους και τις συνθήκες υπό τις οποίες εργάζεται και διαβιώνει. Οι υπερβολικές ώρες εργασίας, οι κακές συνθήκες διαβίωσης επί του πλοίου, η έλλειψη φαγητού ή ακόμη και η μη καταβολή μισθού σε ορισμένες περιπτώσεις, είναι αυτονόητο ότι επηρεάζουν την απόδοση του ναυτικού και την καταλληλότητά του για την εκτέλεση των καθηκόντων του, γεγονός που εγκυμονεί σοβαρότατους κινδύνους και για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.

Με δεδομένο λοιπόν το βάρος που προβλέπεται να επωμιστούν τα κράτη λιμένα, μία πρόκληση για αυτά είναι η κατάλληλη εκπαίδευση των επιθεωρητών τους, καθώς η πλειοψηφία τους προέρχεται από το ναυτικό επάγγελμα ή διαθέτει τεχνικό υπόβαθρο και ως εκ τούτου δεν είναι καθόλου εξοικειωμένοι με τα θέματα που ρυθμίζει η ΣΝΕ, 2006. Η επιθεώρηση των όρων και συνθηκών εργασίας των ναυτικών είναι ένα πολύπλοκο εγχείρημα που απαιτεί χρόνο και ενίοτε διπλωματία, ώστε να συγκεντρωθούν οι απαραίτητες πληροφορίες για την καθημερινή ζωή των ναυτικών επί του πλοίου. Ομοίως η απόφαση που καλείται να λάβει ο επιθεωρητής κράτους λιμένα για ενδεχόμενη κράτηση του πλοίου, πρέπει να στηρίζεται σε εξειδικευμένες γνώσεις και ικανότητες. Ίσως λοιπόν μία από τις αδυναμίες της ΣΝΕ, 2006 είναι ότι δεν καθορίζει ρητά τα συγκεκριμένα προσόντα που πρέπει να διαθέτουν οι επιθεωρητές κράτους λιμένα ώστε να ελέγχουν την εφαρμογή της<sup>414</sup>.

Με τα ανωτέρω δεδομένα και χωρίς να παραβλέπεται ότι και μεταξύ των κρατών λιμένα παρατηρούνται φαινόμενα ανταγωνισμού, τα μέλη των περιφερειακών Μνημονίων Συνεννόησης για τον έλεγχο κρατών λιμένα, εργάστηκαν από κοινού κι στη βάση των Οδηγιών της ΔΟΕ για επιθεωρητές κράτους λιμένα που διεξάγουν επιθεωρήσεις με βάση τη ΣΝΕ, 2006, διαμόρφωσαν κατάλληλα τις διαδικασίες επιθεώρησής τους, ώστε να συμπεριλάβουν εκτενέστερα τα πρότυπα εργασίας των ναυτικών. Η συνεργασία αυτή έχει διττό χαρακτήρα καθώς είναι αναγκαία όχι μόνο μεταξύ των μελών του ίδιου Μνημονίου Συνεννόησης αλλά και μεταξύ των δέκα (10) Μνημονίων Συνεννόησης που ελέγχουν σήμερα την εφαρμογή

---

<sup>414</sup> Francisco PINIELLA, Jose Maria SILOS and Francisca BERNAL, (2013), «Who will give effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?», *International Labour Review*, Vol. 152 (2013), No. 1, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://www.researchgate.net/publication/258832443\\_Who\\_will\\_give\\_effect\\_to\\_the\\_ILOs\\_Maritime\\_Labour\\_Convention\\_2006](http://www.researchgate.net/publication/258832443_Who_will_give_effect_to_the_ILOs_Maritime_Labour_Convention_2006), σελ. 77-78.

των Διεθνών Συμβάσεων του ΔΝΟ και της ΔΟΕ σε παγκόσμιο επίπεδο<sup>415</sup>. Η εναρμόνιση των διαδικασιών, η ομοιομορφία, η συνεργασία και η ανταλλαγή πληροφοριών θεωρούνται απολύτως αναγκαία για τον επιτυχή έλεγχο εφαρμογής των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 από τα κράτη λιμένα. Και μπορεί η τελική ευθύνη για την παροχή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων να ανήκει στους πλοιοκτήτες, είναι τα αποτελέσματα των ελέγχων από τα κράτη λιμένα όμως εκείνα στα οποία θα στραφούν οι πλοιοκτήτες προκειμένου να εντοπίσουν τη χρυσή τομή ανάμεσα στην ασφάλεια και την ανταγωνιστικότητα των πλοίων τους<sup>416</sup>.

#### **4.4 Αποτελέσματα Εφαρμογής**

Καθώς η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων για την Εφαρμογή των Συμβάσεων και Συστάσεων της ΔΟΕ δεν έχει επί του παρόντος προβεί στην έκδοση έκθεσης με τα συμπεράσματά της όσον αφορά στην αξιολόγηση των εκθέσεων εφαρμογής της ΣΝΕ, 2006 που έχουν υποβληθεί από τα κράτη σημαίας, είναι τα κράτη λιμένα από τα οποία θα αντλήσουμε τα πρώτα αποτελέσματα για τα δύο χρόνια εφαρμογής της ΣΝΕ, 2006.

Έτσι, με βάση τις Ετήσιες Εκθέσεις του Paris MoU<sup>417</sup>, ο αριθμός των ελλείψεων που διαπιστώθηκαν σε σχέση με της ΣΝΕ, 2006 ανήλθε σε 3.217 ελλείψεις κατά το χρονικό διάστημα από την 20η Αυγούστου 2013 έως την 20η Αυγούστου 2014, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός κατά το χρονικό διάστημα από την 20η Αυγούστου 2014 έως την 20η Αυγούστου 2015 ανήλθε σε 5.647 ελλείψεις. Ανάλογη αύξηση παρουσιάζει και ο αριθμός των κρατήσεων πλοίων από επιθεωρητές κρατών λιμένα με 72 κρατήσεις να καταγράφονται κατά το χρονικό διάστημα 2013-2014, ενώ 151 κρατήσεις κατά το διάστημα 2014-2015. Η αύξηση αυτή, μεταξύ άλλων, οφείλεται στην αύξηση του αριθμού των κρατών που κύρωσαν τη Σύμβαση και ως εκ τούτου προέβαιναν σε ελέγχους εφαρμογής της στους λιμένες τους αλλά και στη μεγαλύτερη εξοικείωση

---

<sup>415</sup> Πρόκειται για τα ακόλουθα Μνημόνια Συνεννόησης: Paris MoU, Tokyo MoU, Acuerdo de Viña del Mar, Caribbean MoU, Abuja MoU, Black Sea MoU, Mediterranean MoU, Indian Ocean MoU, Riyadh MoU και United States Coast Guard.

<sup>416</sup> Jaime GONZALEZ-GIL, (2013), «Port State control as the framework for success of the Maritime Labour Convention, 2006», *Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale*, COMPTRASEC - UMR 5114, 2013/3, ISSN 2262-9815, σελ. 88 και 91.

<sup>417</sup> Διαθέσιμες στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.parismou.org/publications-category/annual-reports>.

των επιθεωρητών με τις διατάξεις της. Από τα πλοία που κρατήθηκαν κατά την υπό εξέταση διετία 29 έφεραν σημαία κράτους μέλους της ΕΕ.

Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι οι πιο πάνω ελλείψεις διαπιστώθηκαν κατά κύριο λόγο σε τομείς όπως η καταβολή των μισθών, η παροχή τροφής και πόσιμου ύδατος, οι ώρες εργασίας, τα επίπεδα στελέχωσης και οι συμβάσεις εργασίας των ναυτικών, ενώ σε πολύ μικρότερο ποσοστό οι ελλείψεις σχετιζόνταν με το Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας και τη Δήλωση Συμμόρφωσης Ναυτικής Εργασίας<sup>418</sup>.

Από την αντίστοιχη Ετήσια Έκθεση του Tokyo MoU<sup>419</sup>, κατά το έτος 2014, από τους ελέγχους που διενεργήθηκαν από τα κράτη λιμένα που ανήκουν στο υπόψη Μνημόνιο, διαπιστώθηκαν 2.437 ελλείψεις σε σχέση με τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών, εκ των οποίων 74 αφορούσαν στις ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου, 363 στις συνθήκες εργασίας, 1.017 στην ενδιαίτηση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία και 983 στην προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη και κοινωνική ασφάλιση, σύμφωνα με τις αντίστοιχες διατάξεις των Κεφαλαίων της ΣΝΕ, 2006.

Συναφώς, σημειώνεται ότι κατά το χρονικό διάστημα από την 01η Σεπτεμβρίου 2014 έως την 30η Νοεμβρίου 2014 διενεργήθηκε από το Paris MoU σε συνεργασία με το Tokyo MoU εκστρατεία επιθεώρησης επικεντρωμένη στις ώρες ανάπαυσης των ναυτικών. Κατά τη διάρκεια της εκστρατείας διενεργήθηκαν 4.041 επιθεωρήσεις και διαπιστώθηκαν 912 ελλείψεις, ενώ 16 πλοία κρατήθηκαν ως αποτέλεσμα των εν λόγω επιθεωρήσεων. Το 11% των ελλείψεων σχετιζόταν με τη μη ορθή τήρηση των αρχείων των ωρών ανάπαυσης, το 5% με την μη παροχή επαρκών ωρών ανάπαυσης και το 3% με την μη τήρηση κατάλληλων φυλακών στη γέφυρα. Επιπλέον σε 21 περιπτώσεις τα επίπεδα στελέχωσης των πλοίων δεν ήταν σύμφωνα με το Έγγραφο Ελάχιστης Ασφαλούς Στελέχωσης αυτών. Ο Γενικός Γραμματέας του Paris MoU Richard Schiferli εξέφρασε ιδιαίτερη ανησυχία αναφορικά με τα αποτελέσματα της εκστρατείας, τονίζοντας ότι η έλλειψη ανάπαυσης του προσωπικού που εκτελεί φυλακές έχει γίνει αιτία πολλών συμβάντων κατά το

---

<sup>418</sup> Jaime Gonzalez Gil, (2015), «MLC, 2006 – Two years of implementation», European Maritime Safety Agency, Training on MLC 2006, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://emsa.europa.eu/technical-assistance-to-member-states/trainings-for-member-states.html>.

<sup>419</sup> Διαθέσιμη στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN14.pdf>.

παρελθόν και ότι η κόπωση των ναυτικών μπορεί να έχει σοβαρές συνέπειες στην ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος<sup>420</sup>.

Ανάλογη εκστρατεία αποφασίστηκε να διενεργηθεί κατά το έτος 2016 ώστε να διαπιστωθεί η συμμόρφωση των πλοίων προς τις διατάξεις της ΣΝΕ, 2006. Η απόφαση αυτή καταδεικνύει τη σημασία που αποδίδει το Paris MoU στην ύπαρξη αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα πλοία και στην εξασφάλιση των δικαιωμάτων τους<sup>421</sup>. Τα αποτελέσματα της εκστρατείας αναμένονται με ενδιαφέρον.

#### **4.5 Εμπειρική Προσέγγιση**

Με σκοπό την πληρέστερη αξιολόγηση των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 κρίθηκε αναγκαία η αξιολόγησή τους από τα ίδια τα μέρη τα οποία καλούνται να την εφαρμόσουν και κυρίως από τους ναυτικούς, στην προστασία των οποίων στοχεύει η Σύμβαση. Ως εκ τούτου και προκειμένου να συλλεχθούν τα απαιτούμενα στοιχεία καταρτίστηκε ένα ερωτηματολόγιο στη βάση του οποίου ζητήθηκε από τα εμπλεκόμενα μέρη η αξιολόγηση του θεσμικού πλαισίου που διαμόρφωσε η ΣΝΕ, 2006 καθώς και των αποτελεσμάτων από τη θέση σε ισχύ αυτής (20η Αυγούστου 2013) και από την επακόλουθη εφαρμογή της.

##### **4.5.1 Σχεδιασμός Έρευνας και Μεθοδολογία**

Τα ερωτηματολόγια αποτελούν μία από τις πλέον διαδεδομένες τεχνικές συλλογής δεδομένων, καθόσον κάθε συμμετέχοντας καλείται να απαντήσει στο ίδιο σύνολο ερωτήσεων, οι οποίες είναι δομημένες σε προκαθορισμένη σειρά. Στα πλεονεκτήματα της μεθόδου περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, η δυνατότητα συλλογής στοιχείων από μεγάλο αριθμό ατόμων σε σύντομο χρονικό διάστημα, η σχετικά απρόσκοπτη ανάλυση των αποτελεσμάτων, η διατήρηση της ανωνυμίας των

---

<sup>420</sup> Paris MoU, (2015), «Unsatisfactory compliance with hours of rest», Press Release, Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [https://www.parismou.org/system/files/Press%20release%20preliminary%20results%20CIC%20STCW%20Hours%20of%20Rest%20%28final%202012014%29\\_.pdf](https://www.parismou.org/system/files/Press%20release%20preliminary%20results%20CIC%20STCW%20Hours%20of%20Rest%20%28final%202012014%29_.pdf).

<sup>421</sup> Paris MoU, (2015), «Paris MoU agreed on inspection campaign for Maritime Labour Convention in 2016», Press Release, Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <https://www.parismou.org/paris-mou-agreed-inspection-campaign-maritime-labour-convention-2016>.

συμμετεχόντων καθώς και η ευελιξία που παρέχεται ως προς τον χρόνο ανταπόκρισης τους<sup>422</sup>.

Στην προκειμένη περίπτωση, η χρήση δομημένου ερωτηματολογίου ως καταλληλότερης μεθόδου συλλογής πρωτογενών δεδομένων για την αποτελεσματική διεξαγωγή της έρευνας, επιλέχθηκε όχι μόνο για λόγους άμεσης ανάκτησης των αιτούμενων στοιχείων σε σύντομο χρονικό διάστημα, αλλά και προκειμένου η έρευνα να μην περιοριστεί μόνο στον Ελλαδικό χώρο, με δεδομένο τον παγκόσμιο χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Το ερωτηματολόγιο, το οποίο παρατίθεται στο Παράρτημα II της παρούσας, αποτελείται από είκοσι πέντε (25) ερωτήματα που οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να βαθμολογήσουν σε κλίμακα Likert<sup>423</sup> από ένα (1) έως πέντε (5), με την ακόλουθη αντιστοιχία:

- ❖ 1: Διαφωνώ πλήρως,
- ❖ 2: Διαφωνώ,
- ❖ 3: Είμαι ουδέτερος/ η,
- ❖ 4: Συμφωνώ, και
- ❖ 5: Συμφωνώ πλήρως.

Τα ερωτήματα δομήθηκαν στη βάση των στόχων που επιδιώκει να πετύχει η ΣΝΕ, 2006 στο σύνολό της αλλά και στη βάση των σκοπών των επιμέρους Κανονισμών της, όπως καταγράφονται στο κείμενο της Σύμβασης. Στο πλαίσιο αυτό, συμπεριλήφθηκαν τόσο ερωτήσεις γενικής φύσεως που συνδέονται με την προστασία που παρέχει η Σύμβαση, τον τρόπο λειτουργία της και τα αποτελέσματά της σε διεθνές, ενωσιακό και εθνικό επίπεδο αλλά και ερωτήματα επί συγκεκριμένων διατάξεών της, όπως οι μισθοί, το δικαίωμα παλιννόστηση, οι ώρες εργασίας και ανάπαυσης.

---

<sup>422</sup> Bill Gillham, (2000), «Developing a Questionnaire», Continuum London – New York, ISBN: 0826447953, σελ. 6-7.

<sup>423</sup> Το 1932, ο Rensis Likert δημοσίευσε τη διδακτορική του διατριβή με τίτλο «Μία τεχνική για τη μέτρηση των στάσεων» στο Πανεπιστήμιο Columbia, η οποία είναι γνωστή σήμερα ως κλίμακα Likert. Η κλίμακα Likert αποτελεί μια κλίμακα εκτίμησης απόψεων ή συμπεριφοράς. Πρόκειται για υποκατηγορία της τακτικής κλίμακας. Πιο συγκεκριμένα, ο αξιολογητής έχει μια λίστα με προτάσεις (καταφατικές ή ερωτηματικές), ο αριθμός των οποίων συνήθως ποικίλλει από έξι ως τριάντα. Οι προτάσεις συνοδεύονται από κλειστές απαντήσεις, οι οποίες συνήθως δίνονται με τη μορφή κλίμακας από 3 ως 7 βαθμίδες και υποδηλώνουν διαφορετικό βαθμό συμφωνίας ή ικανοποίησης. Διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.greek-language.gr/certification/research/lexicon/show.html?id=118>.

Συναφώς, στο ερωτηματολόγιο συμπεριλήφθη και πεδίο «Γενικών Παρατηρήσεων», στο οποίο οι συμμετέχοντες κλήθηκαν να καταγράψουν γενικά σχόλια σε σχέση με τη ΣΝΕ, 2006, τυχόν δυσχέρειες στην εφαρμογή της καθώς και προτάσεις για περαιτέρω δικαιώματα - υποχρεώσεις που, κατά την άποψή τους, θα ήταν σκόπιμο να συμπεριληφθούν στη Σύμβαση.

Η έρευνα έλαβε χώρα μεταξύ Ιουλίου και Σεπτεμβρίου 2015 και τα άτομα τα οποία επιλέχθηκαν να συμμετέχουν ανήκουν στο ναυτιλιακό πλέγμα δραστηριοτήτων και ειδικότερα απαρτίζονται από ναυτικούς, εργαζομένους σε ναυτιλιακές εταιρείες, στελέχη της ναυτιλιακής διοίκησης, υπαλλήλους αναγνωρισμένων οργανισμών καθώς και εκπροσώπους έτερων οργανώσεων – φορέων ναυτιλιακού ενδιαφέροντος. Ο λόγος επιλογής ενός τόσο εξειδικευμένου δείγματος απορρέει από την αναγκαιότητα να διαθέτουν οι συμμετέχοντες επαρκή γνώση των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 και κατά συνέπεια να είναι σε θέση να αξιολογήσουν τις εν λόγω διατάξεις και να καταγράψουν τυχόν δυσχέρειες που έχουν εντοπίσει σε σχέση με την εφαρμογή τους.

#### **4.5.2 Ευρήματα και Ανάλυση Αποτελεσμάτων**

Κατά τη διάρκεια της έρευνας διανεμήθηκαν περισσότερα από εκατόν πενήντα (150) ερωτηματολόγια και κατέστη δυνατή η συγκέντρωση εκατό (100) εξ' αυτών από συμμετέχοντες που ανήκουν στις ακόλουθες κατηγορίες:

**Πίνακας 1  
Συμμετέχοντες ανά κατηγορία**

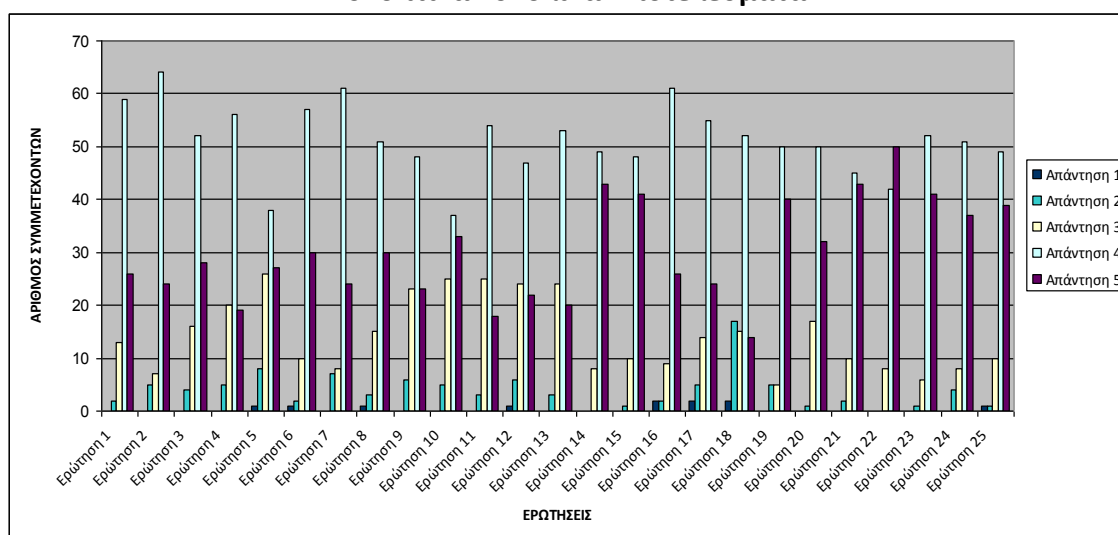
<b>Κατηγορίες</b>	<b>Κωδικοποίηση</b>	<b>Αριθμός Συμμετεχόντων</b>
A	Ναυτιλιακή Εταιρεία	15
B	Ναυτικοί	56
Γ	Ναυτιλιακή Διοίκηση	15
Δ	Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί	3
E	Άλλο	11

Όπως προαναφέρθηκε, κατεβλήθη προσπάθεια ώστε στο δείγμα να συμπεριληφθούν όσο το δυνατόν περισσότεροι ναυτικοί, στους οποίους έχουν άμεσο αντίκτυπο οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006. Όσον αφορά στους εκπροσώπους των ναυτιλιακών διοικήσεων, σημειώνεται ότι πέραν της Ελληνικής ναυτιλιακής διοίκησης, απαντήσεις ελήφθησαν και από στελέχη των ναυτιλιακών διοικήσεων της Αυστραλίας, του Ηνωμένου Βασιλείου, του Καναδά, της Κύπρου, της Μάλτας καθώς

και από εκπρόσωπο της αρμόδιας διεύθυνσης της Ευρ. Επιτροπής. Στην κατηγορία Ε περιέχονται απαντήσεις, μεταξύ άλλων, εκπροσώπων οργανώσεων ναυτικών και πλοιοκτητών, όπως της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού, της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές, της Ένωσης Ναυτικών Ινδίας, του Nautilus International, του UK Chamber of Shipping καθώς και οργανισμών, όπως του Merchant Navy Welfare Board και της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας για την Ασφάλεια στη Θάλασσα (EMSA).

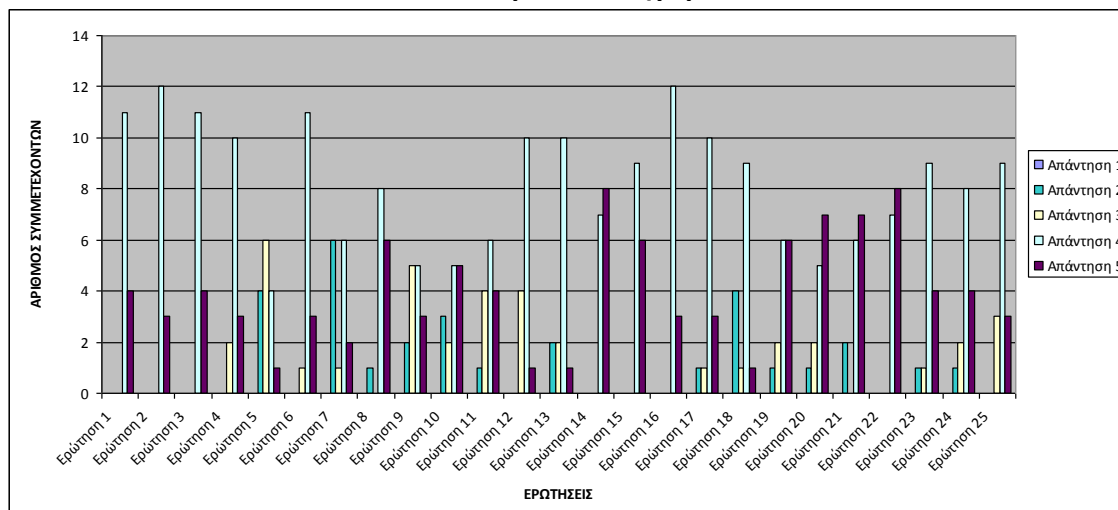
Συνοπτικά, τα συνολικά αποτελέσματα της έρευνας παρουσιάζονται στο ακόλουθο Διάγραμμα:

**Διάγραμμα 1**  
**Συνοπτικά Συνολικά Αποτελέσματα**

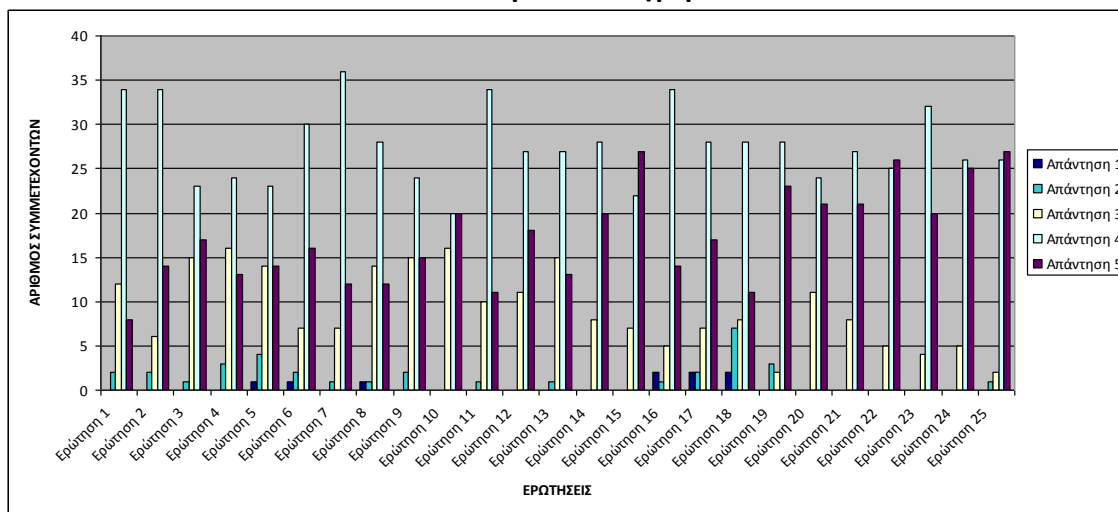


Συναφώς, τα αποτελέσματα ανά κατηγορία συμμετεχόντων παρατίθενται ως εξής:

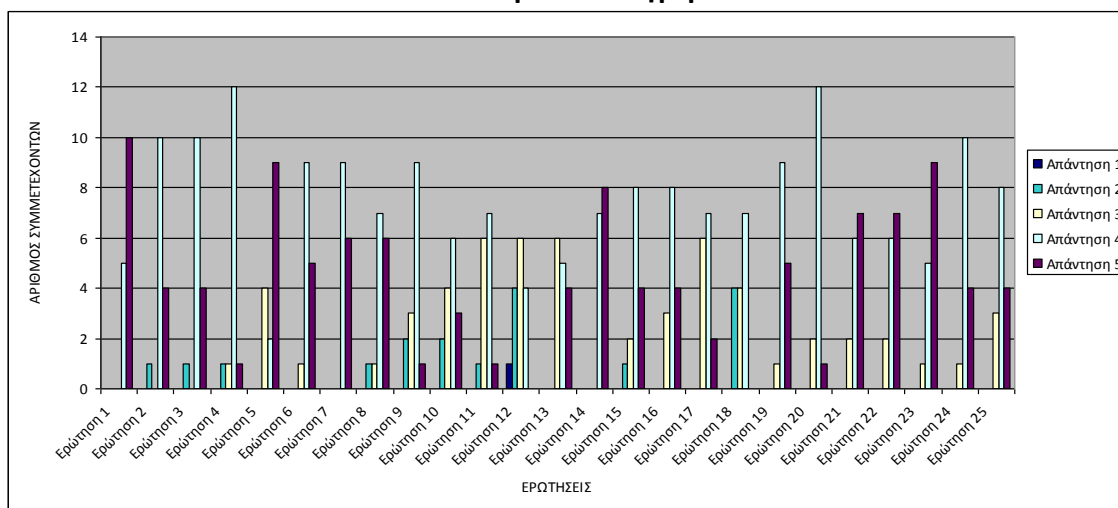
**Διάγραμμα 2**  
**Αποτελέσματα Κατηγορία Α**



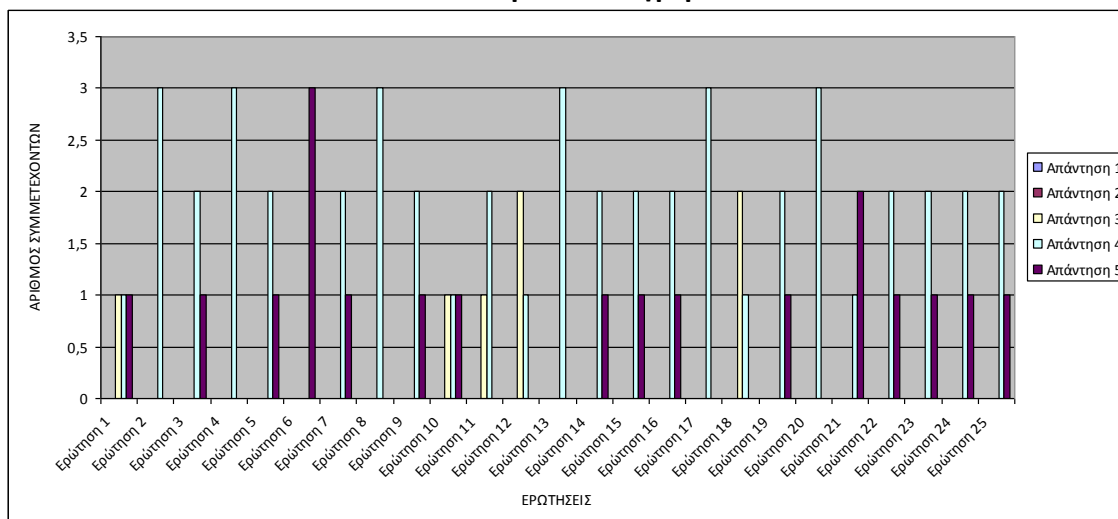
**Διάγραμμα 3  
Αποτελέσματα Κατηγορία Β**



**Διάγραμμα 4  
Αποτελέσματα Κατηγορία Γ**

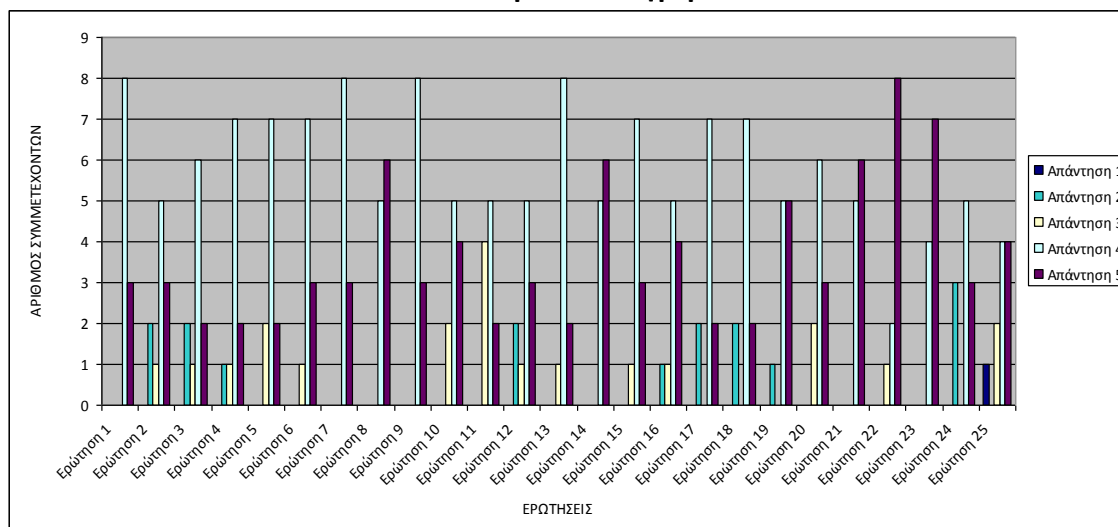


**Διάγραμμα 5  
Αποτελέσματα Κατηγορία Δ**





**Διάγραμμα 6**  
**Αποτελέσματα Κατηγορία Ε**



Από μία πρώτη ματιά γίνεται αντιληπτό ότι κατά κύριο λόγο οι απαντήσεις των συμμετεχόντων σε όλες τις κατηγορίες θα μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως θετικές, καθόσον στο σύνολο των ερωτήσεων η πλειοψηφία τους επέλεξε τις απαντήσεις υπ' αριθμ. 4 και 5 που αντιστοιχούν στις επιλογές «συμφωνώ» και «συμφωνώ πλήρως». Αντίθετα, οι απαντήσεις υπ' αριθμ. 1 και 2 που αντιστοιχούν στις επιλογές «διαφωνώ πλήρως» και «διαφωνώ», σημειώνουν χαμηλά ποσοστά επιλογής μέχρι και μηδενικά σε ορισμένες εκ των ερωτήσεων.

Προκειμένου όμως να γίνουν πλήρως κατανοητές οι απαντήσεις των συμμετεχόντων, κρίνεται απαραίτητη η παρουσίαση τους ανά ερώτηση και ανά κατηγορία, που επιχειρείται υπό τη μορφή πινάκων ως ακολούθως:

**Πίνακας 2**  
**Ερώτηση 1**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 1: Η ΣΝΕ, 2006 δικαιολογημένα χαρακτηρίζεται ως Χάρτα Δικαιωμάτων των ναυτικών.	Κατηγορία Α	0	0	0	11	4
	Κατηγορία Β	0	2	12	34	8
	Κατηγορία Γ	0	0	0	5	10
	Κατηγορία Δ	0	0	1	1	1
	Κατηγορία Ε	0	0	0	8	3
<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>2</b>	<b>13</b>	<b>59</b>	<b>26</b>

**Πίνακας 3  
Ερώτηση 2**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 2: Οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 διασφαλίζουν την ενιαία και ομοιόμορφη προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο.	Κατηγορία Α	0	0	0	12	3
	Κατηγορία Β	0	2	6	34	14
	Κατηγορία Γ	0	1	0	10	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	3	0
	Κατηγορία Ε	0	2	1	5	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>5</b>	<b>7</b>	<b>64</b>

**Πίνακας 4  
Ερώτηση 3**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 3: Οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 διαμορφώνουν κοινές και ενιαίες υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες σε διεθνές επίπεδο.	Κατηγορία Α	0	0	0	11	4
	Κατηγορία Β	0	1	15	23	17
	Κατηγορία Γ	0	1	0	10	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	2	1	6	2
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>4</b>	<b>16</b>	<b>52</b>

**Πίνακας 5  
Ερώτηση 4**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 4: Οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 διαφυλάσσουν, στα πλοία που αυτή έχει εφαρμογή, το δικαίωμα όλων των ναυτικών σε αξιοπρεπή εργασία.	Κατηγορία Α	0	0	2	10	3
	Κατηγορία Β	0	3	16	24	13
	Κατηγορία Γ	0	1	1	12	1
	Κατηγορία Δ	0	0	0	3	0
	Κατηγορία Ε	0	1	1	7	2
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>56</b>

Από τους παραπάνω πίνακες συνάγεται ότι περίπου το 25% των ναυτικών που συμμετείχαν στην έρευνα τηρούν μία μάλλον επιφυλακτική στάση ως προς την προστασία που τους παρέχει η ΣΝΕ, 2006, απαντώντας είτε ουδέτερα ή και αρνητικά στις πιο πάνω ερωτήσεις. Αξίζει επιπλέον να σημειωθεί ότι ανάλογη στάση, κυρίως ως προς τη διαμόρφωση ενιαίου επιπέδου προστασίας για όλους τους ναυτικούς και κοινών υποχρεώσεων για όλους τους πλοιοκτήτες, τηρεί και μια μερίδα των οργανώσεων ναυτικών και πλοιοκτητών που αντικατοπτρίζεται στις απαντήσεις της κατηγορίας Ε.

**Πίνακας 6  
Ερώτηση 5**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 5: Ο όρος περί «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» της ΣΝΕ, 2006 συμβάλλει στην εξάλειψη του αθέμιτου ανταγωνισμού στο πεδίο των όρων και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών στα πλοία.	Κατηγορία Α	0	4	6	4	1
	Κατηγορία Β	1	4	14	23	14
	Κατηγορία Γ	0	0	4	2	9
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	0	2	7	2
	<b>Σύνολο:</b>		<b>1</b>	<b>8</b>	<b>26</b>	<b>38</b>

Στην προκειμένη ερώτηση, πέρα από την επιφυλακτικότητα των ναυτικών η οποία και παραμένει, είναι σχεδόν το 66% των πλοιοκτητών που «αμφισβητεί» την ικανότητα του όρου «περί μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» να συμβάλλει στην εξάλειψη φαινομένων αθέμιτου ανταγωνισμού από πλοία που δεν εφαρμόζουν τα διεθνή θεσμοθετημένα πρότυπα για τους όρους και τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

**Πίνακας 7  
Ερώτηση 6**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 6: Η πιστοποίηση των υπόχρεων πλοίων σε συνδυασμό με τους ελέγχους εφαρμογής από τις Αρχές του κράτους σημαίας του πλοίου και των κρατών λιμένα, εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006.	Κατηγορία Α	0	0	1	11	3
	Κατηγορία Β	1	2	7	30	16
	Κατηγορία Γ	0	0	1	9	5
	Κατηγορία Δ	0	0	0	0	3
	Κατηγορία Ε	0	0	1	7	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>1</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>57</b>

**Πίνακας 8  
Ερώτηση 7**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 7: Η δυνατότητα απαγόρευσης απόπλου πλοίου από Αρχές κράτους λιμένα στις περιπτώσεις που προβλέπεται από τη ΣΝΕ, 2006 προασπίζει την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των ναυτικών.	Κατηγορία Α	0	6	1	6	2
	Κατηγορία Β	0	1	7	36	12
	Κατηγορία Γ	0	0	0	9	6
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	0	0	8	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>7</b>	<b>8</b>	<b>61</b>

Αν και η πιστοποίηση των πλοίων σε συνδυασμό με τους ελέγχους από τα κράτη σημαίας και τα κράτη λιμένα συγκεντρώνει τη συναίνεση της πλειοψηφίας των συμμετεχόντων ως μέσο διασφάλισης της εφαρμογής των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 από τα υπόχρεα πλοία, η δυνατότητα απαγόρευσης απόπλου από αρχές κράτους λιμένα φέρεται να μην γίνεται αποδεκτή από ένα ποσοστό των εκπροσωπών των

ναυτιλιακών εταιρειών, ως μέσο προστασίας της ασφάλειας και της υγείας των ναυτικών.

**Πίνακας 9  
Ερώτηση 8**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 8: Η ΣΝΕ, 2006 θα πρέπει να τηρείται υπό συνεχή επισκόπηση και, όταν απαιτείται, να αναθεωρείται ώστε να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.	Κατηγορία Α	0	1	0	8	6
	Κατηγορία Β	1	1	14	28	12
	Κατηγορία Γ	0	1	1	7	6
	Κατηγορία Δ	0	0	0	3	0
	Κατηγορία Ε	0	0	0	5	6
	<b>Σύνολο:</b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>51</b>

**Πίνακας 10  
Ερώτηση 9**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 9: Η προβλεπόμενη διαδικασία αναθεώρησης του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006 είναι ορθολογική ώστε να διασφαλίζεται η ταχεία και αποτελεσματική επικαιροποίηση της Σύμβασης.	Κατηγορία Α	0	2	5	5	3
	Κατηγορία Β	0	2	15	24	15
	Κατηγορία Γ	0	2	3	9	1
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	0	0	8	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>6</b>	<b>23</b>	<b>48</b>

Όσον αφορά στον τρόπο λειτουργίας της Σύμβασης, στη τήρηση δηλαδή των διατάξεών αυτής υπό συνεχή επισκόπηση αλλά κυρίως όσον αφορά στην προβλεπόμενη διαδικασία αναθεώρησης του Κώδικα της, αντίρρηση εκφράζεται τόσο από ορισμένα στελέχη ναυτιλιακών διοικήσεων όσο και από τους πλοιοκτήτες, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι απαιτείται ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο δεν

είναι πρακτικό αλλά και εποικοδομητικό να τροποποιείται ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

**Πίνακας 11**  
**Ερώτηση 10**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 10: Η μεταφορά μέρους των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 στο ενωσιακό κεκτημένο ενισχύει την εφαρμογή της Σύμβασης σε επίπεδο Ε.Ε.						
	Κατηγορία Α	0	3	2	5	5
	Κατηγορία Β	0	0	16	20	20
	Κατηγορία Γ	0	2	4	6	3
	Κατηγορία Δ	0	0	1	1	1
	Κατηγορία Ε	0	0	2	5	4
<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>5</b>	<b>25</b>	<b>37</b>	<b>33</b>

**Πίνακας 12**  
**Ερώτηση 11**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 11: Η υιοθέτηση των σχετικών ενωσιακών διατάξεων εξασφαλίζει τόσο την πληρέστερη προστασία των κοινοτικών ναυτικών όσο και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της Ε.Ε..						
	Κατηγορία Α	0	1	4	6	4
	Κατηγορία Β	0	1	10	34	11
	Κατηγορία Γ	0	1	6	7	1
	Κατηγορία Δ	0	0	1	2	0
	Κατηγορία Ε	0	0	4	5	2
<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>54</b>	<b>18</b>

**Πίνακας 13  
Ερώτηση 12**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
<b>Ερώτηση 12:</b> Είναι αναγκαία/ σκόπιμη η ρύθμιση σε ενωσιακό επίπεδο και του θέματος της εύρεσης εργασίας και τοποθέτησης ναυτικών σε πλοία, κατά τα προβλεπόμενα στη ΣΝΕ, 2006.	<b>Κατηγορία Α</b>	0	0	4	10	1
	<b>Κατηγορία Β</b>	0	0	11	27	18
	<b>Κατηγορία Γ</b>	1	4	6	4	0
	<b>Κατηγορία Δ</b>	0	0	2	1	0
	<b>Κατηγορία Ε</b>	0	2	1	5	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>1</b>	<b>6</b>	<b>24</b>	<b>47</b>

Ως προς την ενωσιακή διάσταση της ΣΝΕ, 2006 καταγράφεται πληθώρα απόψεων σε όλες τις κατηγορίες των συμμετεχόντων, με την πλειοψηφία να συντάσσεται με τα πλεονεκτήματα που αποφέρει η μεταφορά των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 στο κοινοτικό κεκτημένο και ορισμένους να θεωρούν ότι το θέμα καλύπτεται επαρκώς σε διεθνές επίπεδο και ως εκ τούτου δεν απαιτείται περαιτέρω δράση από την Ένωση. Ιδιαίτερα στην ερώτηση 12, παρατηρείται ότι κυρίως οι ναυτιλιακές διοικήσεις είναι μάλλον αρνητικές ως προς τη ρύθμιση σε ενωσιακό επίπεδο του θέματος της εύρεσης εργασίας και τοποθέτησης ναυτικών σε πλοία, το οποίο επί του παρόντος παραμένει εκτός του Ευρωπαϊκού δικαίου. Παρόλα αυτά η Ευρ. Επιτροπή εξετάζει ήδη το εν λόγω θέμα και εξελίξεις αναμένονται στο πλαίσιο της έκθεσης που θα υποβάλλει η Επιτροπή έως την 31η Δεκεμβρίου 2018 στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και στο Συμβούλιο σε σχέση με την υλοποίηση και εφαρμογή του Κανονισμού 5.3 της ΣΝΕ, 2006 σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής εργατικού δυναμικού, κατά τα προβλεπόμενα στο άρθρο 6 της Οδηγίας 2013/54/ΕΕ.

**Πίνακας 14  
Ερώτηση 13**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 13: Οι διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας εφαρμόζουν επαρκώς τις σχετικές διεθνείς και ενωσιακές απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006.	Κατηγορία Α	0	2	2	10	1
	Κατηγορία Β	0	1	15	27	13
	Κατηγορία Γ	0	0	6	5	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	3	0
	Κατηγορία Ε	0	0	1	8	2
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	<b>53</b>

Από την άλλη πλευρά, η εθνική νομοθεσία που εφαρμόζει τις διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 φέρεται να ικανοποιεί σε γενικές γραμμές τους συμμετέχοντες, χωρίς και σε αυτήν την περίπτωση να λείπουν οι αντιρρήσεις κυρίως εκ μέρους των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Σημειώνεται ότι η αυξημένη έκφραση ουδετερότητας στην υπό εξέταση ερώτηση απορρέει από το γεγονός ότι οι συμμετέχοντες από το εξωτερικό δεν διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις και κατ' επέκταση τη δυνατότητα αξιολόγησης της Ελληνικής νομοθεσίας.

**Πίνακας 15  
Ερώτηση 14**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 14: Η απαίτηση της ΣΝΕ, 2006 για το ελάχιστο όριο ηλικίας συμβάλλει στην εξάλειψη της παιδικής εργασίας.	Κατηγορία Α	0	0	0	7	8
	Κατηγορία Β	0	0	8	28	20
	Κατηγορία Γ	0	0	0	7	8
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	0	0	5	6
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>49</b>



**Πίνακας 16  
Ερώτηση 15**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 15: Η απαίτηση κατοχής έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού από όλους τους ναυτικούς για ναυτολόγηση σε πλοία διασφαλίζει την υγειονομική καταλληλότητα των ναυτικών για την άσκηση των καθηκόντων τους.	Κατηγορία Α	0	0	0	9	6
	Κατηγορία Β	0	0	7	22	27
	Κατηγορία Γ	0	1	2	8	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	0	1	7	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>48</b>

Περνώντας στις επιμέρους διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 και συγκεκριμένα στις διατάξεις αυτής που αφορούν στο ελάχιστο όριο ηλικίας και στην υποχρέωση κατοχής έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού για ναυτολόγηση σε πλοία, παρατηρείται ότι αυτές χρήζουν ευρείας αποδοχής, συγκεντρώνοντας σχεδόν το 90% της θετικής και απόλυτα θετικής άποψης των συμμετεχόντων.

**Πίνακας 17  
Ερώτηση 16**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 16: Η συμπερίληψη των όρων και συνθηκών ναυτολόγησης σε γραπτή σύμβαση ναυτολόγησης κατοχυρώνει τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών και εξασφαλίζει την απόδειξη των συμφωνηθέντων	Κατηγορία Α	0	0	0	12	3
	Κατηγορία Β	2	1	5	34	14
	Κατηγορία Γ	0	0	3	8	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	1	1	5	4
	<b>Σύνολο:</b>		<b>2</b>	<b>2</b>	<b>9</b>	<b>61</b>

**Πίνακας 18  
Ερώτηση 17**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
<b>Ερώτηση 17:</b> Οι προβλέψεις περί μισθών εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους τακτικά και στο ακέραιο σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησής τους.	<b>Κατηγορία Α</b>	0	1	1	10	3
	<b>Κατηγορία Β</b>	2	2	7	28	17
	<b>Κατηγορία Γ</b>	0	0	6	7	2
	<b>Κατηγορία Δ</b>	0	0	0	3	0
	<b>Κατηγορία Ε</b>	0	2	0	7	2
<b>Σύνολο:</b>		<b>2</b>	<b>5</b>	<b>14</b>	<b>55</b>	<b>24</b>

**Πίνακας 19  
Ερώτηση 18**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
<b>Ερώτηση 18:</b> Τα θεσπισμένα όρια ωρών εργασίας ή ωρών ανάπαυσης εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί αναπαύονται επαρκώς και ελαχιστοποιείται η κόπωσή τους, με σκοπό την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων τους και τη διαμόρφωση όρων αξιοπρεπούς εργασίας επί του πλοίου.	<b>Κατηγορία Α</b>	0	4	1	9	1
	<b>Κατηγορία Β</b>	2	7	8	28	11
	<b>Κατηγορία Γ</b>	0	4	4	7	0
	<b>Κατηγορία Δ</b>	0	0	2	1	0
	<b>Κατηγορία Ε</b>	0	2	0	7	2
<b>Σύνολο:</b>		<b>2</b>	<b>17</b>	<b>15</b>	<b>52</b>	<b>14</b>

Η ίδια με πιο πάνω διαπίστωση δεν δύναται να καταγραφεί και όσον αφορά στις προβλέψεις της ΣΝΕ, 2006 για τις συμβάσεις εργασίας των ναυτικών, τους

μισθούς και κυρίως τις ώρες εργασίας και ανάπαυσής τους, οι οποίες συγκεντρώνουν ένα σημαντικό ποσοστό αρνητικών απαντήσεων. Η διαφωνία των συμμετεχόντων δεν αφορά τόσο το περιεχόμενο των υπό εξέταση διατάξεων, όσο στην εφαρμογή και τον έλεγχο εφαρμογής τους. Παρατηρούνται περιπτώσεις όπου ναυτικοί προκειμένου να διατηρήσουν την εργασία τους υποχρεούνται να υπογράψουν συμβάσεις εργασίας, αποδείξεις μισθοδοσίας και αρχεία ωρών εργασίας και ανάπαυσης, τα οποία δεν ανταποκρίνονται σε πραγματικά δεδομένα. Στις περιπτώσεις αυτές οι ενδεχόμενοι έλεγχοι από τα κράτη σημαίας ή/ και λιμένα δεν αναδεικνύουν το πρόβλημα καθώς όλα τα απαιτούμενα έγγραφα του πλοίου είναι τυπικώς ορθά και ακόμη και προσωπικές συνεντεύξεις με τους ίδιους τους ναυτικούς συχνά δεν έχουν αποτέλεσμα αφού οι ναυτικοί δεν καταγγέλλουν τα πραγματικά γεγονότα υπό το φόβο της απόλυσης. Με τα ανωτέρω δεδομένα, ορισμένοι εκ των συμμετεχόντων δεν θεωρούν ότι οι υπόψη διατάξεις προστατεύουν επαρκώς τους ναυτικούς ώστε να τους διασφαλίζουν όρους αξιοπρεπούς εργασίας.

**Πίνακας 20  
Ερώτηση 19**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
<b>Ερώτηση 19:</b> Η προβλεπόμενη παλιννόστηση διασφαλίζει ένα δικαίωμα ιδιαίτερης σημασίας για τους ναυτικούς.	<b>Κατηγορία Α</b>	0	1	2	6	6
	<b>Κατηγορία Β</b>	0	3	2	28	23
	<b>Κατηγορία Γ</b>	0	0	1	9	5
	<b>Κατηγορία Δ</b>	0	0	0	2	1
	<b>Κατηγορία Ε</b>	0	1	0	5	5
<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>50</b>	<b>40</b>

Η σημασία της διασφάλισης του δικαιώματος των ναυτικών να επιστρέφουν στο σπίτι τους αναγνωρίζεται από το 90% των συμμετεχόντων, γεγονός που συνάδει και με τις πρόσφατες τροποποιήσεις του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006, οι οποίες στοχεύουν στη μεγαλύτερη δυνατή προστασία των ναυτικών στην περίπτωση εγκατάλειψής τους από τον πλοιοκτήτη.

**Πίνακας 21  
Ερώτηση 20**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 20: Οι απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 για την ενδιαίτηση, τις ευκολίες αναψυχής, τη διατροφή και την τροφοδοσία αναβαθμίζουν τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών επί πλοίων.	Κατηγορία Α	0	1	2	5	7
	Κατηγορία Β	0	0	11	24	21
	Κατηγορία Γ	0	0	2	12	1
	Κατηγορία Δ	0	0	0	3	0
	Κατηγορία Ε	0	0	2	6	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>17</b>	<b>50</b>

Αντίστοιχα, ποσοστό άνω του 80% των συμμετεχόντων αξιολογεί θετικά τις διατάξεις που περιέχονται στο Κεφάλαιο 3 της ΣΝΕ, 2006 και οι οποίες αφορούν στην ενδιαίτηση, τις ευκολίες αναψυχής, τη διατροφή και την τροφοδοσία, θεωρώντας ότι οι εν λόγω διατάξεις αναβαθμίζουν τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών επί των πλοίων.

**Πίνακας 22  
Ερώτηση 21**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 21: Η παροχή ιατρικής περίθαλψης επί πλοίου και στη ξηρά είναι προαπαιτούμενη για την προστασία της υγείας των ναυτικών.	Κατηγορία Α	0	2	0	6	7
	Κατηγορία Β	0	0	8	27	21
	Κατηγορία Γ	0	0	2	6	7
	Κατηγορία Δ	0	0	0	1	2
	Κατηγορία Ε	0	0	0	5	6
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>2</b>	<b>10</b>	<b>45</b>

**Πίνακας 23  
Ερώτηση 22**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
<b>Ερώτηση 22:</b> Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να αναλαμβάνουν την ευθύνη παροχής υλικής βοήθειας και υποστήριξης σε ναυτικούς σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που οφείλεται στην εργασία επί του πλοίου.	<b>Κατηγορία Α</b>	0	0	0	7	8
	<b>Κατηγορία Β</b>	0	0	5	25	26
	<b>Κατηγορία Γ</b>	0	0	2	6	7
	<b>Κατηγορία Δ</b>	0	0	0	2	1
	<b>Κατηγορία Ε</b>	0	0	1	2	8
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>8</b>	<b>42</b>

**Πίνακας 24  
Ερώτηση 23**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
<b>Ερώτηση 23:</b> Είναι προς όφελος των πλοιοκτητών η εξασφάλιση ότι το εργασιακό περιβάλλον επί του πλοίου προωθεί την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία των ναυτικών.	<b>Κατηγορία Α</b>	0	1	1	9	4
	<b>Κατηγορία Β</b>	0	0	4	32	20
	<b>Κατηγορία Γ</b>	0	0	1	5	9
	<b>Κατηγορία Δ</b>	0	0	0	2	1
	<b>Κατηγορία Ε</b>	0	0	0	4	7
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>6</b>	<b>52</b>

Αναφορικά με τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 που έχουν ως κύριο σκοπό την προστασία της υγείας των ναυτικών μέσω της παροχής ιατρικής περίθαλψης επί πλοίου και στη ξηρά, της θεσμοθέτησης ευθύνης των πλοιοκτητών σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου ναυτικού που οφείλεται στην εργασία επί του

πλοίου καθώς και μέσω της πρόληψης εργατικών ατυχημάτων, σχεδόν το 90% των συμμετεχόντων συμφωνεί ότι η εφαρμογή των παραπάνω διατάξεων είναι προς όφελος όχι μόνο των ναυτικών αλλά και των πλοιοκτητών, καθώς διασφαλίζοντας την ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών διασφαλίζεται και η ασφάλεια του πλοίου.

**Πίνακας 25**  
**Ερώτηση 24**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 24: Η ευθύνη του πλοιοκτήτη να διατίθενται επί του πλοίου κατάλληλες διαδικασίες για την ταχεία, δίκαιη και αποτελεσματική διαχείριση παραπόνων των ναυτικών, προάγει τα επίπεδα εργασίας στο πλοίο και εξασφαλίζει τη διατήρηση της εργασιακής ειρήνης επί αυτού.	Κατηγορία Α	0	1	2	8	4
	Κατηγορία Β	0	0	5	26	25
	Κατηγορία Γ	0	0	1	10	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	0	3	0	5	3
	<b>Σύνολο:</b>		<b>0</b>	<b>4</b>	<b>8</b>	<b>51</b>

Η προσπάθεια επίλυσης παραπόνων των ναυτικών επί του πλοίου μέσω της ύπαρξης κατάλληλων διαδικασιών θεωρείται ιδιαίτερα σημαντική από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων, καθώς προαπαιτεί συνεργασία και συνεννόηση μεταξύ των ναυτικών, προάγοντας κατά αυτόν τον τρόπο τις εργασιακές σχέσεις και κατ' επέκταση την εργασιακή ειρήνη. Η ύπαρξη καλών σχέσεων μεταξύ των ναυτικών είναι ουσιώδης για την ομαλή λειτουργία ενός πλοίου, καθώς η συνεργασία και η ομαδική δουλειά είναι απαραίτητη στον περιορισμένο χώρο του πλοίου, προκειμένου να αποφεύγονται προβλήματα στην καθημερινή διαβίωση των ναυτικών.

**Πίνακας 26**  
**Ερώτηση 25**

Ερώτηση	Κατηγορίες	Απαντήσεις				
		Απάντηση 1	Απάντηση 2	Απάντηση 3	Απάντηση 4	Απάντηση 5
Ερώτηση 25: Η υιοθέτηση και εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 συμβάλλει θετικά όχι μόνο στην προστασία των υφιστάμενων ναυτικών αλλά και στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.	Κατηγορία Α	0	0	3	9	3
	Κατηγορία Β	0	1	2	26	27
	Κατηγορία Γ	0	0	3	8	4
	Κατηγορία Δ	0	0	0	2	1
	Κατηγορία Ε	1	0	2	4	4
	<b>Σύνολο:</b>		<b>1</b>	<b>1</b>	<b>10</b>	<b>49</b>

Η έλλειψη προσοντούχων ναυτικών αποτελεί μία από τις κύριες προκλήσεις που καλείται να αντιμετωπίσει η παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία. Υπολογίζεται ότι μέχρι το τέλος του έτους 2019 θα απαιτούνται επιπλέον 42.500 αξιωματικοί προκειμένου να ανταποκριθούν στην αύξηση του παγκόσμιου στόλου<sup>424</sup>. Αλλά και η Ευρωπαϊκή ναυτιλιακή βιομηχανία υποφέρει από την αυξανόμενη έλλειψη Ευρωπαίων ναυτικών και ιδιαίτερα αξιωματικών. Η έλλειψη αυτή, που είναι πιθανόν να αυξηθεί τα επόμενα χρόνια, θεωρείται ιδιαίτερα επιβλαβής για τη ναυτιλία που έχει ανάγκη από ναυτιλιακή εξειδίκευση και εμπειρία<sup>425</sup>. Στο πλαίσιο αυτό, παρατηρείται ότι ποσοστό ανώτερο από το 80% των συμμετεχόντων έχει την άποψη ότι η υιοθέτηση και εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 θα μπορούσε να λειτουργήσει ως αντιστάθμισμα στην καταγραφόμενη έλλειψη ναυτικών και να συνδράμει τόσο στη διατήρηση των υπάρχοντων όσο και στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.

Περαιτέρω και σε σχέση με τις γενικές παρατηρήσεις των συμμετεχόντων, συγκρατούνται ιδιαίτερως τα ακόλουθα ανά κατηγορία:

- ❖ **Κατηγορία Α:** Τονίζεται εκ νέου το θέμα της τήρησης μη πραγματικών αρχείων ωρών εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών και παράλληλα

<sup>424</sup> Seafarers Rights International, (2015), «Ship Officer Shortage Receding», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://seafarersrights.org/ship-officer-shortage-receding/>.

<sup>425</sup> Ευρ. Επιτροπή, Mobility and Transport, Maritime, «Seafarers», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: [http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/index_en.htm).

σημειώνεται η αναγκαιότητα εξέτασης της παραμέτρου των διαφορετικών εθνικοτήτων ναυτικών που καλούνται να συνυπάρξουν στο ίδιο πλοίο.

- ❖ **Κατηγορία Β:** Ενώ αναγνωρίζεται η σημασία των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 ιδιαίτερη επιφυλακτικότητα εκφράζεται ως προς την εφαρμογή των σχετικών διατάξεων. Και πάλι τα θέματα των μισθών και των ωρών εργασίας τίθενται ως τα πλέον καίρια, με την παρατήρηση ότι οι ναυτικοί πολλές φορές παραιτούνται των δικαιωμάτων τους στην προσπάθεια εύρεσης ή διατήρησης μίας θέσης εργασίας. Τα επίπεδα στελέχωσης των πλοίων θεωρούνται ο κύριος λόγος καταστρατήγησης των ωρών εργασίας, ενώ συγχρόνως κρίνεται αναγκαία η αναβάθμιση της εκπαίδευσης των ναυτικών. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται για τα πλοία εσωτερικών πλόων τα οποία δεν υπόκεινται σε ελέγχους κρατών λιμένα και στα οποία η εφαρμογή των διατάξεων της Σύμβασης θεωρείται ακόμη πιο ανεπαρκής.
- ❖ **Κατηγορία Γ:** Από την πλευρά των ναυτιλιακών διοικήσεων καταρχήν σημειώνεται ότι απαιτείται επιπλέον χρόνος προκειμένου να εξαχθούν ασφαλή συμπεράσματα ως προς τα αποτελέσματα εφαρμογής της ΣΝΕ, 2006. Παράλληλα, καταγράφονται ορισμένες προτάσεις για συμπερίληψη νέων διατάξεων στη Σύμβαση που αφορούν στην επέκταση των δικαιωμάτων κοινωνικής ασφάλισης των ναυτικών καθώς και στην πρόσβασή τους σε υπηρεσίες τεχνολογίας – διαδικτύου. Ταυτόχρονα, τονίζεται η αναγκαιότητα διευκρίνισης ήδη υπάρχοντων διατάξεων οι οποίες δεν θεωρούνται επαρκώς σαφείς και οι οποίες συμπεριλαμβάνουν την έννοια του όρου «πλοιοκτήτη» και την ευελιξία εφαρμογής της Σύμβασης σε μικρότερα πλοία. Η ύπαρξη μεγαλύτερης σαφήνειας και ο συνεπής έλεγχος εφαρμογής των απαιτήσεων της Σύμβασης θεωρούνται ως βασικά στοιχεία για την αποτελεσματική εφαρμογή της, χωρίς να παραβλέπονται τα μέσα και οι πόροι που απαιτείται να διαθέσουν οι διοικήσεις προκειμένου να ανταποκριθούν στο έργο που τους αναθέτει η ΣΝΕ, 2006.
- ❖ **Κατηγορία Δ:** Και από τους αναγνωρισμένους οργανισμούς ζητούνται διευκρινήσεις για ορισμένες διατάξεις της Σύμβασης, όπως για τον ορισμό του όρου «πλοιοκτήτη», ενώ επιφυλακτικότητα διατυπώνεται ως προς τη



συνέπεια κάποιων εθνικών νομοθεσιών που εφαρμόζουν τις απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006. Απαραίτητη από την εν λόγω κατηγορία θεωρείται η διατήρηση των συνεχών ελέγχων εφαρμογής από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των πλοιοκτητών, των ναυτιλιακών διοικήσεων αλλά και των ίδιων των αναγνωρισμένων οργανισμών, ενώ καταγράφεται και η ανάγκη διατήρησης από τη ΔΟΕ περισσότερων στοιχείων που να αφορούν στην εφαρμογή της Σύμβασης από κάθε χώρα που την έχει κυρώσει και τα οποία να είναι προσβάσιμα σε κάθε ενδιαφερόμενο.

- ❖ **Κατηγορία Ε:** Από την υπό εξέταση κατηγορία σημειώνεται ότι η ΣΝΕ, 2006 θέτει τα ελάχιστα αποδεκτά πρότυπα, τα οποία όμως δεν είναι πάντοτε και ομοιόμορφα, με δεδομένη την ευελιξία που παρέχει η Σύμβαση και η οποία στοχεύει στην επικύρωσή της από όσο το δυνατόν περισσότερες χώρες. Για ακόμη μία φορά τα θέματα των μισθών και των ωραρίων εργασίας είναι στο επίκεντρο των παρατηρήσεων, με τους συμμετέχοντες να τονίζουν την αναγκαιότητα ορθής εφαρμογής των σχετικών διατάξεων. Συναφώς, ο έλεγχος εφαρμογής α) από τα αρμόδια όργανα της ΔΟΕ όσον αφορά στη νομοθεσία και τις διαδικασίες που έχουν υιοθετηθεί από τις χώρες που έχουν κυρώσει τη Σύμβαση καθώς και β) από τις αρμόδιες αρχές των κρατών σημαίας και λιμένα, υποστηρίζεται ότι μπορεί να καταδείξει εάν η φιλοδοξία της Σύμβασης να αποτελέσει «Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών» έχει ουσιαστικό αντίκρισμα.

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σχεδόν δεκαπέντε (15) χρόνια έχουν περάσει από τότε που οι κοινωνικοί εταίροι της ναυτιλίας συμφώνησαν στην ενοποίηση των περισσότερων ναυτιλιακών Διεθνών Συμβάσεων της ΔΟΕ σε ένα ενιαίο και συνεκτικό όργανο και μόλις ξεκινάμε να βλέπουμε τα πρώτα πραγματικά αποτελέσματα από την εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006. Η καθυστέρηση αυτή οφείλεται εν μέρει στη διαδικασία κύρωσης των Διεθνών Συμβάσεων από τις χώρες προκειμένου αυτές να τεθούν σε ισχύ, σύμφωνα με τους σχετικούς όρους κάθε Σύμβασης<sup>426</sup>.

Η ΣΝΕ, 2006 αδιαμφισβήτητα αποτελεί ένα σημαντικό βήμα προς την προώθηση των δικαιωμάτων ναυτικών. Και μόνο η συγκέντρωση όλων των διατάξεων που αφορούν στη ναυτική εργασία σε ένα κείμενο στο οποίο θα μπορούν να στρέφονται οι ναυτικοί προκειμένου να γνωρίσουν και να κατανοήσουν τα δικαιώματά τους, συμβάλει ουσιαστικά στην καλύτερη προστασία τους<sup>427</sup>.

Η επιτυχία της Σύμβασης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την παγκόσμια αποδοχή της<sup>428</sup>. Οι αυστηροί όροι της θέσης αυτής σε ισχύ καταδεικνύουν ότι απαιτείται ευρεία διεθνής συνεργασία ώστε να καταστεί η Σύμβαση αποτελεσματική<sup>429</sup>. Η θέση της ΣΝΕ, 2006 σε ισχύ σηματοδότησε σημαντική πρόοδο στην αναγνώριση του ρόλου των ναυτικών, τονίζοντας την αναγκαιότητα διαφύλαξης της ευημερίας και των συνθηκών εργασίας τους<sup>430</sup>, απαιτείται όμως συνεχής επαγρύπνηση.

Θεωρείται βέβαιο ότι η μεγαλύτερη πρόκληση σε σχέση με τη ΣΝΕ, 2006 είναι η διαμόρφωση κατάλληλων μηχανισμών ελέγχου εφαρμογής των διατάξεών της. Ο

---

<sup>426</sup> Richard K. Gardiner, (2003), «International Law», Pearson Education Limited, ISBN: 0582369762, σελ. 418.

<sup>427</sup> Paul J. Bauer, (2008), «The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?», Chicago Journal of International Law, Volume 8, Number 2, Article 12, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://chicagounbound.uchicago.edu/cjil/vol8/iss2/12>, σελ. 659.

<sup>428</sup> Larry Kaye, (2007), «The New ILO Consolidated Maritime Labour Convention – Charting Labour Standards For The Future», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/MLC0107.asp>.

<sup>429</sup> Oana Adăscălițe, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector», Procedia - Social and Behavioral Sciences 149 ( 2014 ) 8 – 13, Elsevier Ltd, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814048393>, σελ. 12.

<sup>430</sup> ΔΝΟ, «IMO Secretary-General welcomes entry into force of Maritime Labour Convention», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-MLC.aspx#.VjpmNlrKUK>.

έλεγχος από τη ΔΟΕ των κρατών σημαίας ως προς την υποχρέωσή τους να ελέγχουν και να πιστοποιούν τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, κατά τα προβλεπόμενα στη Σύμβαση, είναι προαπαιτούμενος για την εξασφάλιση της βελτίωσης των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων. Παράλληλα, οι έλεγχοι από τα κράτη λιμένα είναι απολύτως αναγκαίοι ώστε να διαπιστώνεται ότι οι συνθήκες αυτές παραμένουν πάντα σε συμφωνία με τις διατάξεις της Σύμβασης<sup>431</sup>.

Από τα πρώτα αποτελέσματα των ελέγχων των κρατών λιμένα προκύπτει ότι υφίστανται αρκετές ελλείψεις στα πλοία όσον αφορά στους όρους και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών, οι οποίες χρήζουν άμεσης αποκατάστασης. Ανησυχία δε προκαλεί ότι ορισμένες από τις ελλείψεις αυτές διαπιστώθηκαν σε πλοία που έφεραν Πιστοποιητικό Ναυτικής Εργασίας, θέτοντας υπό αμφισβήτηση την επάρκεια της διαδικασίας πιστοποίησης των πλοίων σύμφωνα με τις διατάξεις της ΣΝΕ, 2006<sup>432</sup>. Οι πλοιοκτήτες που αποτυγχάνουν να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις προς τους ναυτικούς τους δεν περνούν πλέον απαρατήρητοι. Είναι προς το συμφέρον όλης της ναυτιλιακής βιομηχανίας όσοι δεν εφαρμόζουν επαρκή πρότυπα να έρχονται αντιμέτωποι με τις συνέπειες που προβλέπει η Σύμβαση<sup>433</sup>.

Είναι γεγονός ότι η ΣΝΕ, 2006 στοχεύει στο να καθιερώσει βελτιωμένα πρότυπα για τους όρους και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών στα πλοία και για την προστασία των δικαιωμάτων τους και το γεγονός αυτό αναγνωρίζεται από το σύνολο της ναυτιλιακής κοινότητας. Με δεδομένο όμως ότι «οι πράξεις μιλούν πιο δυνατά από τις λέξεις», είναι ο χρόνος εκείνος που θα αποδείξει εάν όσα έχουν αποτυπωθεί στη Σύμβαση μπορούν να μετατραπούν σε έργα, ώστε να αποφέρουν τα προσδοκώμενα αποτελέσματα<sup>434</sup>.

---

<sup>431</sup> Sara Ruano Albertos - Arántzazu Vicente Palacio, (2013), «Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control», Beijing Law Review, 2013. Vol.4, No.4, 141-146, διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://dx.doi.org/10.4236/blr.2013.44018>, σελ. 146.

<sup>432</sup> Bentleys, Stokes and Lowless, (2014), « Maritime Labour Convention 2006 update», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.bentleys.co.uk/assets/articles/personalInjuryUpdate/March%202014/maritimeLabourConvention2006Update.html>.

<sup>433</sup> Bentleys, Stokes and Lowless, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006: one year on and is the pressure building for PSC?», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://www.bentleys.co.uk/assets/articles/personalInjuryUpdate/September%202014/maritimeLabourConvention2006.html>.

<sup>434</sup> Stavros Kairis, (2013), «MLC 2006, a Ship Without Rudder and Compass? Time Will Tell...», διαθέσιμο στην ηλεκτρονική διεύθυνση: <http://officerofthewatch.com/2013/08/20/mlc-2006-a-ship-without-rudder-and-compass-time-will-tell/>.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ – ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ – ΠΗΓΕΣ**

### **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

#### **Ελληνόγλωσση Βιβλιογραφία**

Παπαγιάννης Δ., (2011), «Ευρωπαϊκό Δίκαιο», Τέταρτη Έκδοση, Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 978-960-15-2483-2.

Ληξουριώτης Δ. Ι., (2005), «Διεθνές Εργατικό Δίκαιο. Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και Θεμελιώδη Εργασιακά Δικαιώματα. Η εφαρμογή των κανόνων Διεθνούς Εργατικού Δικαίου από την Ελλάδα», Εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη, ISBN: 960-272-329-7.

Γκίκας Β.-Λιάκουρας Π., (2005), «Η κύρωση των Διεθνών Συνθηκών στο σύγχρονο δημοκρατικό κράτος: Η άποψη του εθνικού και του διεθνούς δικαίου», Εκδόσεις Αντ. Ν. Σάκκουλα, Αθήνα – Κομοτηνή, ISBN: 960-15-1362-0.

#### **Ξενόγλωσση Βιβλιογραφία**

F. Bernal – F. Piniella, (2015), «A New International Law to Protect Abandoned Seafarers: Amendments to MLC, 2006» περιέχεται στο: «Safety of Marine Transport: Marine Navigation and Safety of Sea Transportation», Edited by: Adam Weintrit and Tomasz Neumann, CRC Press/Balkema, Taylor & Francis Group, London, UK, ISBN: 978-1-315-67261-8.

Laura Carballo Piñeiro, (2015), «International Maritime Labour Law», Springer – Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-662-47032-9.

Denis Nifontov, (2014), «Seafarer abandonment insurance: a system of financial security for seafarers» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7.

Lorenzo Mechi, (2014), «Between Community Building and External Relations: ILO-EEC Cooperation from the Treaty of Rome to the Charter of Social Rights (1958-1989)», περιέχεται στο: «Networks of Global Governance International Organisations and European Integration in a Historical Perspective», Edited by: Lorenzo Mechi, Guia Migani and Francesco Petrini, Cambridge Scholars Publishing, ISBN: 978-1-4438-5655-3.

Ariadne Abel, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006 in the European Union» περιέχεται στο: «The Maritime Labour Convention 2006: International Labour Law Redefined», Edited by: Jennifer Lavelle, Informa Law from Routledge, ISBN: 978-1-315-85682-7.

Filippo Lorenzon, (2014), «Safety and Compliance», περιέχεται στο: «Maritime Law: Third Edition», Edited by: Yvonne Baatz, Informa Law from Routledge, ISBN: 9781317616870.

Moira L. McConnell, (2012), «Forging or Foregoing the “Genuine Link”? A Reflection on the Maritime Labour Convention, 2006 and Other Approaches», περιέχεται στο: «The

- Regulation of International Shipping: International and Comparative Perspectives: Essays in Honour of Edgar Gold», Edited by: Aldo Chircop, Norman Letalik, Ted L. McDorman, Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, Koninklijke Brill NV, Leiden, The Netherlands, ISBN: 9789004202443.
- Moira L. McConnell-Dominick Devlin-Cleopatra Doumbia-Henry, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006: a legal primer to an emerging international regime», Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 978-90-04-18375-9.
- Prof. Dr Roger Blanpain - Desislava Nikolaeva Dimitrova, (2010), «Seafarers' Rights in the Globalized Maritime Industry», Kluwer Law International, ISBN: 978-90-411-3349-6.
- Dik Gregory and Paul Shanahan, (2010), «The Human Element: a guide to human behaviour in the shipping industry», The Stationery Office (TSO), ISBN: 9780115531200.
- Reto Dürler, (2010), «The Maritime Labour Convention 2006 A major step forward in maritime law», περιέχεται στο: «Serving the Rule of International Maritime Law: Essays in Honour of Professor David Joseph Attard», Edited by: Norman A. Martínez Gutiérrez, Routledge, ISBN: 0-203-86322-4.
- Peter B. Payoyo, (2009), «The Contribution of the 2006 ILO Maritime Labour Convention», περιέχεται στο: «The future of ocean regime-building: Essays in tribute to Douglas M. Johnston», Edited by: Aldo Chircop, Ted L. McDorman, & Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 978-90-04-17267-8.
- Moira L. McConnell, (2009), «Making Labour History and the Maritime Labour Convention: Implications for the International Law Making (and Responses to the Dynamics of Globalization)», περιέχεται στο: «The future of ocean regime-building: Essays in tribute to Douglas M. Johnston», Edited by: Aldo Chircop, Ted L. McDorman, & Susan J. Rolston, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 978-90-04-17267-8.
- Dr. Iliana Christodoulou – Varotsi, (2009), «Maritime Safety Law and Policies of the European Union and the United States of America: Antagonism or Synergy?», Springer-Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-69874-6.
- Lisa Tortell, Rudi Delarue and Jeffrey Kenner, (2009), «The EU and the ILO Maritime Labour Convention 'In our common interest and in the interest of the world'», περιέχεται στο: «The European Union and the Social Dimension of Globalization, How the EU influences the World», Edited by: Jan Orbie and Lisa Tortell, Routledge/GARNET series: Europe in the World, ISBN: 0-203-69681-6.
- Dmitry A. Pentsov, (2008), «Standards of the International Labour Organization (ILO)», περιέχεται στο: «Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers», Edited by: Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi & Dmitry A. Pentsov, Springer – Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-72751-4.
- Nathan Lillie, (2008), «The ILO Maritime Labour Convention, 2006: A new paradigm for global labour rights implementation», περιέχεται στο: «CROSS-BORDER SOCIAL DIALOGUE AND AGREEMENTS: An emerging global industrial relations framework?», Editor: Konstantinos Papadakis, International Institute for Labour Studies, Geneva - International Labour Office

Geneva, ISBN: 978-92-9014-863-0.

Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi, (2008), «The European Union (EU) and the Protection of Maritime Labour», περιέχεται στο: «Maritime Work Law Fundamentals: Responsible Shipowners, Reliable Seafarers», Edited by: Dr. Iliana Christodoulou-Varotsi & Dmitry A. Pentsov, Springer-Verlag Berlin Heidelberg, ISBN: 978-3-540-72751-4.

Wang Hui, (2006), «Recent Developments in the EU Marine Oil Pollution Damage», περιέχεται στο: «Prevention and Compensation of Marine Pollution Damage, Recent Developments in Europe, China and the US», Edited by: Michael G. Faure and James Hu, Kluwer Law International, ISBN: 90-411-2338-5.

Patrick Macklem, (2005), «The Right to Bargain Collectively in International Law: Workers' Right, Human Right, International Right?», περιέχεται στο: «Labour Rights as Human Rights», Edited by: Philip Alston, Academy of European Law, European University Institute in collaboration with the Center for Human Rights and Global Justice, New York University School of Law, Oxford University Press, ISBN: 0-19-928106-8.

T. Alderton, M. Bloor, E. Kahveci, T. Lane, H. Sampson, M. Thomas, N. Winchester, B. Wu and M. Zhao, (2004), «The Global Seafarer: Living and working conditions in a globalized industry», International Labour Office in collaboration with the Seafarers International Research Centre, ISBN: 92-2-112713-3.

Richard K. Gardiner, (2003), «International Law», Pearson Education Limited, ISBN: 0582369762.

Bill Gillham, (2000), «Developing a Questionnaire», Continuum London – New York, ISBN: 0826447953.

Antony Aust, (2000), «Modern Treaty Law and Practice», Cambridge University Press, ISBN: 0521591538.

Robin R Churchill with the assistance of Christopher Hedley, (2000), «The Meaning of the "Genuine Link" Requirement in relation to the Nationality of Ships», A Study prepared for the International Transport Workers' Federation, ISBN:0901969508.

G.E. Kurz, (1999), «Implementing IMO Regulations and Oceans Policy», περιέχεται στο: «Current Maritime Issues and the International Maritime Organization», Edited by: Myron H. Nordquist and John Norton Moore, Kluwer Law International, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 90-411-1293-6.

Cesare P.R. Romano, (1996), «The ILO System of Supervision and Compliance Control: A Review and Lessons for Multilateral Environmental Agreements», International Institute for Applied Systems Analysis, Austria, ISBN: 3-7045-0127-1.

Virginia A. Leary, (1996), «The Paradox of Workers' Rights as Human Rights», περιέχεται στο: «Human Rights, Labour Rights, and International Trade», Edited by: Lance A. Compa and Stephen F. Diamond, University of Pennsylvania Press, Philadelphia, ISBN: 0-8122-3340-9.

Nicolas Valticos, (1994), «Once more about the ILO System of Supervision: In What respect is it

Still a Model?», περιέχεται στο: «Towards More Effective Supervision by International Organizations, Essays in Honour of Henry G. Schermers», Volume I, Edited by: Niels Blokker & Sam Muller, Martinus Nijhoff Publishers, ISBN: 0-7923-3159-1.

Victor-Yves Ghebali, (1989), «The International Labour Organization: A case study on the evolution of U.N. Specialised Agencies», International Organization and the evolution of world society, Vol.3, Martinus Nijhoff publishers, ISBN: 0792300254.

R. R. Churchill and A. V. Lowe, (1988), «The law of the sea», Manchester University Press, ISBN: 0719026342.

Nicolas Valticos, (1979), «International labour law», Kluwer, Deventer, The Netherlands, ISBN: 978-94-017-4402-7.

W. S. Lindsay, (1874-Digitally printed version 2013), «History of Merchant Shipping and Ancient Commerce», Volume 1, Cambridge University Press, ISBN: 978-1-108-05762-2.

## **ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ**

Oana Adăscălițe, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006- a Long-Awaited Change in the Maritime Sector», Procedia - Social and Behavioral Sciences 149 ( 2014 ) 8 – 13, Elsevier Ltd.

Bentleys, Stokes and Lowless, (2014), «Maritime Labour Convention 2006 update».

Bentleys, Stokes and Lowless, (2014), «The Maritime Labour Convention 2006: one year on and is the pressure building for PSC?».

Maria Progoulaki, Aikaterini Katradi, Ioannis Theotokas, (2013), «Developing and Promoting Seafarers' Welfare under the Maritime Labour Convention: A Research Agenda», SPOUDAI Journal of Economics and Business, Vol. 63 (2013), Issue 3-4.

Julija Brsakoska Bazerkoska, (2013) «Making the most of the EU's external competences in the social affairs' area: the EU and the International Labour Organisation», Croatian Yearbook of European Law and Policy, Vol. 9 (2013).

Sara Ruano Albertos - Arántzazu Vicente Palacio, (2013), «Adapting European Legislation to the Maritime Labour Convention 2006 Regulations in Relation to the State Responsibilities of Both the Flag State and the Control of Ships by Port State Control», Beijing Law Review, 2013. Vol.4, No.4.

Jaime GONZALEZ-GIL, (2013), «Port State control as the framework for success of the Maritime Labour Convention, 2006», Revue de droit comparé du travail et de la sécurité sociale, COMPTRASEC - UMR 5114, 2013/3, ISSN 2262-9815.

Francisco PINIELLA, Jose Maria SILOS and Francisca BERNAL, (2013), «Who will give effect to the ILO's Maritime Labour Convention, 2006?», International Labour Review, Vol. 152 (2013), No. 1.

Stavros Kairis, (2013), «MLC 2006, a Ship Without Rudder and Compass? Time Will Tell...».

Cleopatra Doumbia-Henry, (2012), «The Maritime Labour Convention, 2006: An ILO landmark Convention», Corporate Strategy and Industrial Development (CSID), University of the Witwatersrand, Global Labour Column, Number 110.

Simon Markland, (2012), «A Brief History of Maritime Shipping».

Virginia Mantouvalou, (2012), «Are Labour Rights Human Rights?», European Labour Law Journal, 2012 Vol. 2.

Moira L. McConnell, (2011), «The ILO's Maritime Labour Convention, 2006: Filling a Gap in the Law of the Sea», Mepielan E Bulletin.

Moira L. McConnell, (2011), «The Maritime Labour Convention, 2006—reflections on challenges for flag State implementation», World Maritime University, WMU J Marit Affairs (2011) 10:127–141, DOI 10.1007/s13437-011-0012-z.

Nivedita M. Hosanee, (2009), «A Critical Analysis of Flag State Duties as Laid down under Article 94 of the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea», Oceans and Law of the Sea, Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, The United Nations New York.

Heather Whipps, (2008), «How Ancient Trade Changed the World».

Paul J. Bauer, (2008), «The Maritime Labour Convention: An Adequate Guarantee of Seafarer Rights, or an Impediment to True Reforms?», Chicago Journal of International Law, Volume 8, Number 2, Article 12.

David Glen, (2008), «What do we know about the labour market for seafarers? A view from the UK», Elsevier Ltd., ScienceDirect, Marine Policy 32 (2008).

Larry Kaye, (2007), «The New ILO Consolidated Maritime Labour Convention – Charting Labour Standards For The Future».

Doumbia-Henry, Devlin & McConnell, (2006), «The Maritime Labour Convention, 2006 Consolidates Seafarers' Labour Instruments», American Society of International Law, Volume: 10, Issue: 23.

Edward T. Swaine, (2003), «Unsigning», 55 Stan. L. Rev. 2061, GW Law Faculty Publications & Other Works.

Κούτρης Α.Ν., (1985), «Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας και οι Αναπτυσσόμενες Χώρες», Επιθεώρηση Κοινωνικών Ερευνών, Οκτ. 1985, ISSN 2241-8512, Εθνικό Κέντρο Κοινωνικών Ερευνών.

## **ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΚΕΙΜΕΝΑ ΤΕΚΜΗΡΙΩΣΗΣ**

### **Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός**

Διεθνής Σύμβαση «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974» (SOLAS).



Διεθνής Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978» (STCW).

Διεθνής Σύμβαση «Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία, 1973 και το Πρωτόκολλο της του έτους 1978» (MARPOL).

Απόφαση (Resolution) A.930(22) «Οδηγίες για την παροχή χρηματοοικονομικής εγγύησης σε περίπτωση εγκατάλειψης ναυτικών».

Απόφαση (Resolution) A.931(22) «Οδηγίες για την ευθύνη πλοιοκτητών σε σχέση με συμβατικές απαιτήσεις από τραυματισμό ή θάνατο ναυτικών».

«IMO Secretary-General welcomes entry into force of Maritime Labour Convention».

### **Διεθνής Οργάνωση Εργασίας**

«Constitution of the International Labour Organisation and selected texts».

«Rules of the Game: A brief introduction to International Labour Standards», ISBN: 978-92-2-129064-3, International Labour Office. - Geneva: ILO, Third Revised Edition 2014.

«International labour standards A global approach», ISBN 92-2-112668-4, International Labour Office, 2002.

International Labour Conference, «Rules for the Conference».

«The impact on seafarers' living and working conditions of changes in the structure of the shipping industry», Report for discussion at the 29th Session of the Joint Maritime Commission, JMC/29/2001/3.

«Report of the 29th Session of the Joint Maritime Commission (Geneva, 22-26 January 2001)», GB.280/5(Corr.).

«Final Report High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards», TWGMLS/2001/10.

Preparatory Technical Maritime Conference, «Record of Proceedings 2D», Geneva, 13-24 September 2004.

Tripartite Intersessional Meeting on the Follow-up to the Preparatory Technical Maritime Conference, «Report of the discussion», PTMC/2005/23.

International Labour Conference, Ninety-fourth (Maritime) Session, Geneva, 2006, «Provisional Record 17».

International Labour Conference, Ninety-fourth (Maritime) Session, Geneva, 2006, «Provisional Record 16».

«Resolutions adopted by the International Labour Conference at its 94th (Maritime) Session»

Joint IMO/ILO Ad Hoc Expert Working Group on Liability and Compensation Regarding Claims for Death, Personal Injury and Abandonment of Seafarers, «Final Report», ILO/IMO/WGPS/9/2009/10, ISBN 978-92-2-122762-5.

Διοικητικό Συμβούλιο ΔΟΕ, 322<sup>η</sup> σύνοδος, (2014), «Report of the first meeting of the Special Tripartite Committee established under Article XIII of the Maritime Labour Convention, 2006», GB.322/LILS/3.

«Guidelines for flag State inspections under the Maritime Labour Convention, 2006», ISBN: 978-92-2-121742-8.

«Guidelines for port State control officers carrying out inspections under the Maritime Labour Convention, 2006», ISBN: 978-92-2-121744-2.

«The ILO and the EU, partners for decent work and social justice: Impact of ten years of cooperation», ILO Office, November 2012.

Maternity Protection Coalition, (2003), Maternity Protection Campaign Kit, Section 4, «ILO and the Ratification Process».

«1998 Declaration on Fundamental Principles and Rights at Work»

«Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) Frequently Asked Questions (FAQ)»

### **Ευρωπαϊκή Ένωση**

European Commission, Directorate-General for mobility and transport, Directorate C – Maritime transport, (2011), «STUDY ON EU SEAFARERS EMPLOYMENT, Final Report», MOVE/C1/2010/148/SI2.588190.

Commission of the European Communities, Communication from the Commission, «Third package of legislative measures on maritime safety in the European Union», COM(2005) 585 final.

Ευρ. Επιτροπή, Ανακοίνωση της Επιτροπής της 15ης Ιουνίου 2006 βάσει του άρθρου 138 παράγραφος 2 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας για την ενίσχυση των προτύπων ναυτικής εργασίας, COM(2006) 287.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2006), «Πρόταση Απόφασης του Συμβουλίου για εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, την ενοποιημένη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», COM (2006)288 final/ 2006/0103 (CNS)/15.6.2006.

Ευρ. Επιτροπή, (2010), «Οι διατάξεις της ΕΕ για την κοινωνική ασφάλιση. Τα δικαιώματά σας όταν μετακινείστε εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης», Υπηρεσία Εκδόσεων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ISBN 978-92-79-17664-7.

Ευρ. Επιτροπή, Directorate General for Energy and Transport, (2009), «Adoption of the Third Maritime Safety Package».

Ευρ. Επιτροπή, (2012), «Proposal for a DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL concerning flag State responsibilities for the enforcement of Council Directive 2009/13/EC implementing the Agreement concluded by the European Community Shipowners' Associations (ECSA) and the European Transport Workers' Federation (ETF) on the Maritime Labour Convention, 2006, and amending Directive 1999/63/EC, Explanatory Memorandum», COM (2012) 134 final 2012/0065 (COD)/23.3.2012.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2007), «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Συμβούλιο, στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Μια ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική για την Ευρωπαϊκή Ένωση», COM (2007) 575 final/ 10.10.2007.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2007), «Σχέδιο δράσης με αντικείμενο την ολοκληρωμένη θαλάσσια πολιτική», SEC/2007/1278 final/10.10.2007.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2009), «Έκθεση της Επιτροπής προς το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Έκθεση προόδου επί της Ολοκληρωμένης Θαλάσσιας Πολιτικής της ΕΕ», COM(2009)540 final/ 15.10.2009.

Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, (2009), «Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, στο Συμβούλιο, στην Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και στην Επιτροπή των Περιφερειών: Στρατηγικοί στόχοι και συστάσεις πολιτικής της ΕΕ για τις θαλάσσιες μεταφορές μέχρι το 2018», COM (2009) 8 final/ 21.1.2009.

Ευρ. Επιτροπή, Mobility and Transport, Maritime, «Social Agenda for Maritime Transport».

Ευρ. Επιτροπή, (2012), «Έκθεση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Η πρόοδος που έχει σημειωθεί όσον αφορά την Ολοκληρωμένη Θαλάσσια Πολιτική της ΕΕ», COM(2012)491 final/ 11.09.2012.

Συμβούλιο ΕΕ, (2007), «Συμπεράσματα Προεδρίας Ευρωπαϊκού Συμβουλίου», 16616/07 CONCL 3/14.12.2007.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Επιτροπή Απασχόλησης και Κοινωνικών Υποθέσεων, «Έκθεση σχετικά με την πρόταση οδηγίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις αρμοδιότητες του κράτους σημαίας όσον αφορά την εφαρμογή της οδηγίας 2009/13/ΕΚ του Συμβουλίου για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ECSA) και η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για την τροποποίηση της οδηγίας 1999/63/ΕΚ» (COM(2012)0134 – C7-0083/2012 – 2012/0065(COD)), A7-0037/2013/ 31.1.2013, Αιτιολογική Έκθεση.

Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, (1999), «Fundamental Social Rights in Europe», Social Affairs Series, SOCI 104 EN, PE 168.629.

Task Force on Maritime Employment and Competitiveness, (2011), «Report of the Task Force on Maritime Employment and Competitiveness and Policy Recommendations to the European

Commission», 09.06.2011.

Cyprus Presidency of the Council of the European Union, (2012), «Declaration of the European Ministers responsible for the Integrated Maritime Policy and the European Commission, on a Marine and Maritime Agenda for growth and jobs the “Limassol Declaration”».

Jaime Gonzalez Gil, (2015), «MLC, 2006 – Two years of implementation», European Maritime Safety Agency, Training on MLC 2006.

### **Κοινοτική Νομοθεσία**

Συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. (Τελευταία ενοποιημένη απόδοση: E.E. C E 321/1/29.12.2006).

Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση. (E.E. C 306/1/17.12.2007).

Συνθήκη Λειτουργίας Ευρωπαϊκής Ένωσης. (E.E. C 306/1/17.12.2007).

Χάρτης Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης (E.E. C 364/1/18.12.2000).

Κανονισμός 391/2009/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με κοινούς κανόνες και πρότυπα για τους οργανισμούς επιθεώρησης και ελέγχου πλοίων. (E.E. L 131/11/28.5.2009).

Κανονισμός 883/2004/ΕΚ της 29ης Απριλίου 2004, για τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλειας. (E.E. L 166/1/30.04.2004), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει.

Κανονισμός 859/2003/ΕΚ της 14ης Μαΐου 2003, για την επέκταση των διατάξεων του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1408/71 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 574/72 στους υπηκόους τρίτων χωρών οι οποίοι δεν καλύπτονται ήδη από τις διατάξεις αυτές μόνον λόγω της ιθαγένειάς τους. (E.E. L 124/1/20.5.2003).

Κανονισμός 1408/71/ΕΟΚ της 14ης Ιουνίου 1971, περί εφαρμογής των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης στους μισθωτούς και τις οικογένειές τους που διακινούνται εντός της Κοινότητας. (E.E. L 149/2/5.7.1971).

Οδηγία 2013/54/ΕΕ της 20ης Νοεμβρίου 2013, σχετικά με ορισμένες υποχρεώσεις του κράτους σημαίας για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και την εφαρμογή της σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006. (E.E. L 329/1/10.12.2013).

Οδηγία 2013/38/ΕΕ της 12ης Αυγούστου 2013, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/16/ΕΚ σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. (E.E. L 218/1/14.8.2013).

Οδηγία 2009/21/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009, για την τήρηση των υποχρεώσεων του κράτους σημαίας. (E.E. L 131/132/28.5.2009).

Οδηγία 2009/16/ΕΚ της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τον έλεγχο των πλοίων από το κράτος λιμένα. (E.E. L 131/57/28.5.2009).

Οδηγία 2009/13/ΕΚ της 16ης Φεβρουαρίου 2009, του Συμβουλίου για την εφαρμογή της συμφωνίας που συνήψαν η Ένωση Εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η

Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία των Ενώσεων Εργαζομένων στις Μεταφορές (ETF) σχετικά με τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 και για τροποποίηση της Οδηγίας 1999/63/ΕΚ. (Ε.Ε. L 124/30/20.05.2009).

Οδηγία 2002/14/ΕΚ της 11ης Μαρτίου 2002, περί θεσπίσεως γενικού πλαισίου ενημερώσεως και διαβουλεύσεως των εργαζομένων στην Ευρωπαϊκή Κοινότητα. (Ε.Ε. L 080/29/23.03.2002).

Οδηγία 1999/63/ΕΚ της 21ης Ιουνίου 1999, σχετικά με τη συμφωνία για την οργάνωση του χρόνου εργασίας των ναυτικών, που σύναψαν η ένωση εφοπλιστών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕCSA) και η ομοσπονδία των ενώσεων εργαζομένων στις μεταφορές, στην Ευρωπαϊκή Ένωση (FST). (Ε.Ε. L 167/33/2.7.1999).

Οδηγία 94/33/ΕΚ της 22ας Ιουνίου 1994, για την προστασία των νέων κατά την εργασία. (Ε.Ε. L 216/12/20.8.1994).

Οδηγία 91/533/ΕΟΚ της 14ης Οκτωβρίου 1991, σχετικά με την υποχρέωση του εργοδότη να ενημερώνει τον εργαζόμενο για τους όρους που διέπουν τη σύμβαση ή τη σχέση εργασίας. (Ε.Ε. L 288/32/18.10.1991).

Οδηγία 89/391/ΕΟΚ της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία (Ε.Ε. L 183/1/29.6.1989).

Απόφαση του Συμβουλίου 2007/431/ΕΚ της 7ης Ιουνίου 2007, για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας. (Ε.Ε. L 161/63/22.6.2007).

### **Νομολογία Δικαστηρίου Ευρωπαϊκής Ένωσης**

Υπόθεση C-188/07: Απόφαση του Δικαστηρίου (τμήμα μείζονος συνθέσεως) της 24ης Ιουνίου 2008. Commune de Mesquer κατά Total France SA και Total International Ltd. Αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως: Cour de cassation - Γαλλία.  
Συλλογή της Νομολογίας 2008 I-04501.

Υπόθεση C-151/96: Απόφαση του Δικαστηρίου (πέμπτο τμήμα) της 12ης Ιουνίου 1997.  
Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ιρλανδίας.  
Συλλογή της Νομολογίας 1997 I-03327.

Υπόθεση C-62/96: Απόφαση του Δικαστηρίου (πέμπτο τμήμα) της 27ης Νοεμβρίου 1997.  
Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ελληνικής Δημοκρατίας.  
Συλλογή της Νομολογίας 1997 I-06725.

Υπόθεση C-334/94: Απόφαση του Δικαστηρίου της 7ης Μαρτίου 1996.  
Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Γαλλικής Δημοκρατίας.  
Συλλογή της Νομολογίας 1996 I-01307.

Υπόθεση C-246/89: : Απόφαση του Δικαστηρίου της 4ης Οκτωβρίου 1991.  
Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Ηνωμένου Βασιλείου της Μεγάλης Βρετανίας και της Βόρειας Ιρλανδίας.

Συλλογή της Νομολογίας 1991 I-04585.

Υπόθεση C-221/89: Απόφαση του Δικαστηρίου της 25ης Ιουλίου 1991.

The Queen κατά Secretary of State for Transport, ex parte Factortame Ltd and others. Αίτηση για την έκδοση προδικαστικής αποφάσεως: High Court of Justice of England and Wales, Queen's Bench Division.

Συλλογή της Νομολογίας 1991 I-03905.

### **Εθνική Νομοθεσία – Κείμενα Τεκμηρίωσης**

N. 4078/2012 «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» (ΦΕΚ Α' 179/20.09.2012).

ΠΔ 171/2014 «Προσαρμογή της ελληνικής νομοθεσίας στις Οδηγίες 2009/13/ΕΚ (L 124) και 2013/54/ΕΕ (L 329)» (ΦΕΚ Α' 268/24.12.2014).

ΠΔ 166/2014 «Ενσωμάτωση της Οδηγίας 2013/38/ΕΕ (ΕΕ L 218/14.8.2013) του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 12ης Αυγούστου 2013, τροποποίηση του π.δ. 16/2011 «Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα» (Α' 36) και του π.δ. 159/2006 «Ίδρυση Σχολής Επιθεωρητών Ασφαλείας Πλοίων» (Α' 168)» (ΦΕΚ Α' 250/20.11.2014).

ΠΔ 16/2011 «Έλεγχος των πλοίων από το κράτος λιμένα, σύμφωνα με την Οδηγία 2009/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Απριλίου 2009» (ΦΕΚ Α' 36/04.03.2011).

ΠΔ 152/2003 «Περί οργάνωσης του χρόνου εργασίας των ναυτικών, σε συμμόρφωση προς τις Οδηγίες 1999/63/ΕΚ και 1999/95/ΕΚ» (ΦΕΚ Α' 124/23.05.2003).

Υπ' αριθμ. 641.28/ΑΣ3196/2014/11.12.2014 ΚΥΑ «Τροποποίηση της αριθμ. 4113.305/01/2013 κοινής απόφασης των Υπουργών Οικονομικών και Ναυτιλίας και Αιγαίου «Κανονισμοί για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας – Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα» (Β' 1553)» (ΦΕΚ Β' 3405/18.12.2014).

Υπ' αριθμ. 3522.2/08/2013/28.06.2013 ΚΥΑ «Κανονισμός για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας» (ΦΕΚ Β' 1671/05.07.2013).

Υπ' αριθμ. 4113.305/01/2013/17.06.2013 ΚΥΑ «Κανονισμοί για την εφαρμογή απαιτήσεων της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας – Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας και Λιμένα» (ΦΕΚ Β' 1553/21.06.2013).

Αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2014/15.01.2014 Εγκύκλιος ΥΝΑ.

Αριθ. πρωτ.: 3527.1.2/01/2013/10.09.2013/Μ.Ε. ΣΝΕ, 2006/01 Εγκύκλιος Υπουργείου Ναυτιλίας και Αιγαίου.

Αριθ. πρωτ.: 99/2013/19.02.2013 και 116/2013/05.03.2013 επιστολές κ. Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου προς τις ενώσεις εφοπλιστών – πλοιοκτητών και ναυτεργατών της Ελλάδας.

Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, (2013), Δελτίο Τύπου Α.Π. 5713 ΓΧ/ΙΣ/ΜΣ/25.07.2013.

Βουλή των Ελλήνων, (2012), «Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο Νόμου «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας».

Αριθ. πρωτ.: 3522.2/20/2010/05-11-2010 έγγραφο Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας/ Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας/ Τμήματος 2<sup>ου</sup>.

Αριθ. πρωτ.: 3522.2/03/2007/20-04-2007 έγγραφο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας/ Διεύθυνσης Ναυτικής Εργασίας/ Τμήματος 2<sup>ου</sup>.

Αριθ. πρωτ.: 3522.2/04/2007/20-04-2007 επιστολή του κ. Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας προς τον Γενικό Διευθυντή του ΔΓΕ.

### **Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών**

Σύμβαση για την Ανοιχτή Θάλασσα.

Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για το Δίκαιο της Θάλασσας (UNCLOS).

United Nations Conference on Trade and Development, (2014), «Review of Maritime Transport 2014», UNCTAD/RMT/2014, United Nations Publication, ISBN 978-92-1-056861-6.

United Nations Conference on Trade and Development, (2010), «Review of Maritime Transport 2010», UNCTAD/RMT/2010, United Nations Publication, ISBN 978-92-1-112810-9.

United Nations, Secretary-General Ban Ki-moon, (2013), «Secretary-General's message on the Day of the Seafarer».

### **Συμβούλιο της Ευρώπης**

Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την Προάσπιση των Δικαιωμάτων του Ανθρώπου και των Θεμελιωδών Ελευθεριών

Ευρωπαϊκός Κοινωνικός Χάρτης

## **ΠΗΓΕΣ ΣΤΟ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ**

<http://www.imo.org/en/OurWork/HumanElement/Pages/Default.aspx>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Documents/930.pdf>

<http://www.imo.org/en/OurWork/Legal/JointIMOILOWorkingGroupsOnSeafarerIssues/Documents/931.pdf>

<http://www.imo.org/en/MediaCentre/PressBriefings/Pages/38-MLC.aspx#.VjipimNlrKUK>

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

<http://www.ilo.org/global/standards/subjects-covered-by-international-labour-standards/seafarers/lang--en/index.htm>

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/country.htm>

<http://www.ilo.org/public/english/bureau/leg/download/constitution.pdf>

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_108393.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_108393.pdf)

<http://www.ilo.org/global/standards/lang--en/index.htm>

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_087692.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_087692.pdf)

<http://www.ilo.org/ilc/Rulesfortheconference/lang--en/index.htm>

<http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--en/index.htm>

[http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09\\_3\\_engl.pdf](http://www.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_3_engl.pdf)

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb280/pdf/gb-5.pdf>

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/gb/docs/gb283/pdf/twgmls-fr.pdf>

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/maritime/pdf/rp-2d.pdf>

<http://ilo-mirror.library.cornell.edu/public/english/dialogue/sector/techmeet/ptmc05/ptmc05-23.pdf>

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-17.pdf>

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300\\_INSTRUMENT\\_ID:312331](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331)



[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_088130.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088130.pdf)

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed\\_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_115389.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/@ed_norm/@relconf/documents/meetingdocument/wcms_115389.pdf)

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms\\_315447.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---relconf/documents/meetingdocument/wcms_315447.pdf)

[http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS\\_386809/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_386809/lang--en/index.htm)

[http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS\\_386796/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/special-tripartite-committee/WCMS_386796/lang--en/index.htm)

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_101788.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101788.pdf)

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_101787.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_101787.pdf)

<http://www.ilo.org/public/english/standards/relm/ilc/ilc94/pr-16.pdf>

<http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/decent-work-agenda/rights-at-work/lang--en/index.htm>

[http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62\\_LIST\\_ENTRIE\\_ID:2453911:NO](http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=1000:62:0::NO:62:P62_LIST_ENTRIE_ID:2453911:NO)

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-brussels/documents/publication/wcms\\_195135.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---europe/---ro-geneva/---ilo-brussels/documents/publication/wcms_195135.pdf)

[http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS\\_204588/lang--en/index.htm](http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_204588/lang--en/index.htm)

[http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed\\_norm/---normes/documents/publication/wcms\\_238010.pdf](http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_238010.pdf)

<http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/studies/doc/2011-05-20-seafarers-employment.pdf>

[http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/package3/en/communication\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/transport/maritime/safety/doc/package3/en/communication_en.pdf)

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/HTML/?uri=URISERV:c11801&from=EN>

<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/PDF/?uri=CELEX:02004R0883-20140101&qid=1443949806282&from=EL>

<http://www.emsa.europa.eu/implementation-tasks/port-state-control.html>

[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third\\_maritime\\_safety\\_package\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/safety/third_maritime_safety_package_en.htm)

[http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/index_en.htm)

<http://ec.europa.eu/transport/modes/maritime/seafarers/doc/2011-06-09-tfmec.pdf>

[http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy/documents/limassol_en.pdf)

<http://emsa.europa.eu/technical-assistance-to-member-states/trainings-for-member-states.html>

[http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/soci/pdf/104\\_en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/workingpapers/soci/pdf/104_en.pdf)

<http://www.hcg.gr/node/5538>

<http://www.hcg.gr/node/9157>

<http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egyklismlc160114.pdf>

<http://www.hcg.gr/sites/default/files/article/attach/egyklisof3.pdf>

<http://www.hellenicparliament.gr/UserFiles/2f026f42-950c-4efc-b950-340c4fb76a24/k-naftik-eis.pdf>

[http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2014_en.pdf)

<http://www.un.org/sg/STATEMENTS/index.asp?nid=6931>

[http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=16&Itemid=10](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=16&Itemid=10)

[http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=22&Itemid=35](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=22&Itemid=35)

[http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=category&id=25&Itemid=32](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=category&id=25&Itemid=32)

[http://unctad.org/en/Docs/rmt2010\\_en.pdf](http://unctad.org/en/Docs/rmt2010_en.pdf)

[http://www.un.org/depts/los/nippon/unnnf\\_programme\\_home/fellows\\_pages/fellows\\_papers/hosanee\\_0910\\_mauritious.pdf](http://www.un.org/depts/los/nippon/unnnf_programme_home/fellows_pages/fellows_papers/hosanee_0910_mauritious.pdf)

<https://www.parismou.org/publications-category/annual-reports>

[https://www.parismou.org/system/files/Press%20release%20preliminary%20results%20CIC%20OSTCW%20Hours%20of%20Rest%20%28final%202012014%29\\_.pdf](https://www.parismou.org/system/files/Press%20release%20preliminary%20results%20CIC%20OSTCW%20Hours%20of%20Rest%20%28final%202012014%29_.pdf)

<https://www.parismou.org/paris-mou-agreed-inspection-campaign-maritime-labour-convention-2016>

<https://www.parismou.org/about-us/history>

<https://www.parismou.org/about-us/organisation>

<http://www.tokyo-mou.org/doc/ANN14.pdf>

<http://www.historyinanehour.com/2012/10/08/a-brief-history-of-maritime-shipping/>

<http://www.livescience.com/4823-ancient-trade-changed-world.html>

<http://www.grsr.gr/index.php/ekke/article/view/775>

<http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877042814048393>

<http://www.cyelp.com/index.php/cyelp/article/view/171/110>

<http://dx.doi.org/10.4236/blr.2013.44018>

<http://www.nee.gr/default.asp?t=GreekShipping>

<http://www.tovima.gr/files/1/2015/06/18/ekthesi.pdf>

<http://www.waba.org.my/whatwedo/womenandwork/pdf/04.pdf>

[http://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2136&context=faculty\\_publications](http://scholarship.law.gwu.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2136&context=faculty_publications)

<http://www.asil.org/insights/volume/10/issue/23/maritime-labour-convention-2006-consolidates-seafarers-labour>

<http://www.pno.gr/dt/25-7-2013.pdf>

<http://www.itcilo.it/en/the-centre/areas-of-expertise/rights-at-work/international-labour-standards/maritime-labour-convention>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Port\\_State\\_Control](https://en.wikipedia.org/wiki/Port_State_Control)

[http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=basictexts&c=#n1368444860421\\_pointer](http://www.echr.coe.int/Pages/home.aspx?p=basictexts&c=#n1368444860421_pointer)

[http://www.coe.int/t/dghl/monitoring/socialcharter/Presentation/AboutCharter\\_en.asp#Les\\_droits\\_garantis\\_par\\_la\\_Charte](http://www.coe.int/t/dghl/monitoring/socialcharter/Presentation/AboutCharter_en.asp#Les_droits_garantis_par_la_Charte)

[http://seafarersrights.org/wp/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL\\_ARTICLE\\_GENUINE-LINK-REQUIREMENT-IN-NATIONALITY-OF-SHIPS\\_2000\\_ENG.pdf](http://seafarersrights.org/wp/wp-content/uploads/2014/11/INTERNATIONAL_ARTICLE_GENUINE-LINK-REQUIREMENT-IN-NATIONALITY-OF-SHIPS_2000_ENG.pdf)

[www.itfseafarers.org](http://www.itfseafarers.org)

<http://www.mepielan-ebulletin.gr/default.aspx?pid=18&CategoryId=2&ArticleId=55&Article=The-ILO%E2%80%99s-Maritime-Labour-Convention,-2006:-Filling-a-Gap-in-the-Law-of-the-Sea>

<http://chicagounbound.uchicago.edu/cjil/vol8/iss2/12>

[http://www.researchgate.net/publication/258832443\\_Who\\_will\\_give\\_effect\\_to\\_the\\_ILOs\\_Maritime\\_Labour\\_Convention\\_2006](http://www.researchgate.net/publication/258832443_Who_will_give_effect_to_the_ILOs_Maritime_Labour_Convention_2006)

<http://www.greek-language.gr/certification/research/lexicon/show.html?id=118>

<http://www.steamshipmutual.com/publications/Articles/MLC0107.asp>

<http://www.bentleys.co.uk/assets/articles/personalInjuryUpdate/March%202014/maritimeLabourConvention2006Update.html>

<http://www.bentleys.co.uk/assets/articles/personalInjuryUpdate/September%202014/maritimeLabourConvention2006.html>

<http://officerofthewatch.com/2013/08/20/mlc-2006-a-ship-without-rudder-and-compass-time-will-tell/>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

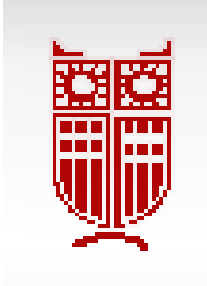
### ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΔΟΕ ΠΟΥ ΑΝΑΘΕΩΡΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗ ΣΝΕ, 2006

Σύμβαση υπ' αριθ. 7: Για το ελάχιστο όριο ηλικίας εισδοχής παιδών στη ναυτική εργασία, 1920.
Σύμβαση υπ' αριθ. 8: Για την αποζημίωση λόγω ανεργίας σε περίπτωση απώλειας πλοίου εκ ναυαγίου, 1920.
Σύμβαση υπ' αριθ. 9: Για την εύρεση εργασίας σε ναυτικούς, 1920.
Σύμβαση υπ' αριθ. 16: Για την υποχρεωτική ιατρική εξέταση παιδών και εφήβων εργαζομένων σε πλοία, 1921.
Σύμβαση υπ' αριθ. 22: Για τη σύμβαση πρόσληψης των ναυτικών, 1926.
Σύμβαση υπ' αριθ. 23: Για την παλιννόστηση των ναυτικών, 1926.
Σύμβαση υπ' αριθ. 53: Για τα πιστοποιητικά ικανότητας των πλοιάρχων και αξιωματικών της εμπορικής ναυτιλίας, 1936.
Σύμβαση υπ' αριθ. 54: Για τις ετήσιες άδειες με αποδοχές των ναυτικών, 1936.
Σύμβαση υπ' αριθ. 55: Για τις υποχρεώσεις του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ασθενείας ή θανάτου των ναυτικών, 1936.
Σύμβαση υπ' αριθ. 56: Για την ασφάλιση ασθενείας των ναυτικών, 1936.
Σύμβαση υπ' αριθ. 57: Για τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση πληρωμάτων των πλοίων, 1936.
Σύμβαση υπ' αριθ. 58: Για το κατώτατο όριο ηλικίας εισδοχής των παιδών στο ναυτικό επάγγελμα (αναθεωρητική), 1936.
Σύμβαση υπ' αριθ. 68: Για τη διατροφή και την τροφοδοσία των πληρωμάτων, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 69: Για τα πτυχία των μαγείρων των πλοίων, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 70: Για την κοινωνική ασφάλεια των ναυτικών, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 72: Για την άδεια με αποδοχές των ναυτικών, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 73: Για την ιατρική εξέταση των ναυτικών, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 74: Για τα διπλώματα ικανότητας ειδικευμένων ναυτών, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 75: Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων στα πλοία, 1946.
Σύμβαση υπ' αριθ. 76: Για τους μισθούς, τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση πληρωμάτων των πλοίων, 1946.

Σύμβαση υπ' αριθ. 91: Για τις άδειες με αποδοχές των ναυτικών (αναθεωρητική), 1949.
Σύμβαση υπ' αριθ. 92: Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων στα πλοία (αναθεωρητική), 1949.
Σύμβαση υπ' αριθ. 93: Για τους μισθούς, τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική), 1949.
Σύμβαση υπ' αριθ. 109: Για τους μισθούς, τις ώρες εργασίας και τη σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων (αναθεωρητική), 1958.
Σύμβαση υπ' αριθ. 133: Για την ενδιαίτηση των πληρωμάτων στα πλοία (συμπληρωματικές διατάξεις), 1970.
Σύμβαση υπ' αριθ. 134: Για την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών, 1970.
Σύμβαση υπ' αριθ. 145: Για τη συνέχεια της απασχόλησης των ναυτικών, 1976.
Σύμβαση υπ' αριθ. 146: Για την ετήσια άδεια με αποδοχές των ναυτικών, 1976.
Σύμβαση υπ' αριθ. 147: Για τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας των εμπορικών πλοίων, 1976.
Πρωτόκολλο 1996 σχετικό με τη Σύμβαση υπ' αριθ. 147: Για τα ελάχιστα επίπεδα ασφάλειας των εμπορικών πλοίων, 1976.
Σύμβαση υπ' αριθ. 163: Για την ευημερία των ναυτικών στη θάλασσα και στα λιμάνια, 1987.
Σύμβαση υπ' αριθ. 164: Για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη των ναυτικών, 1987.
Σύμβαση υπ' αριθ. 165: Για την κοινωνική ασφάλεια των ναυτικών (αναθεωρητική), 1987.
Σύμβαση υπ' αριθ. 166: Για την παλιννόστηση των ναυτικών (αναθεωρητική), 1987.
Σύμβαση υπ' αριθ. 178: Για την επιθεώρηση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, 1996.
Σύμβαση υπ' αριθ. 179: Για τη ναυτολόγηση και την εύρεση εργασίας ναυτικών, 1996.
Σύμβαση υπ' αριθ. 180: Για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και τη στελέχωση των πλοίων, 1996.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ



ΠΑΝΤΕΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ & ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ:  
“ΕΘΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΝΩΣΙΑΚΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ”  
ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2014-2015

Έρευνα - Research

# Χάρτα Δικαιωμάτων των Ναυτικών Seafarers' Bill of Rights

---

Επιβλέπων Καθηγητής: Δρ. ΔΟΝΑΤΟΣ ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΗΣ  
Supervised by Dr. DONATOS PAPAGIANNIS

Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια:  
Χαραλάμπος Μαρίνα  
(Α.Μ.: 7114Μ085)  
Student Name:  
Charalampous Marina  
(Student Nr.: 7114Μ085)

---

## Σκοπός - Purpose

Σκοπός της παρούσας έρευνας είναι η αξιολόγηση από τα εμπλεκόμενα μέρη του θεσμικού πλαισίου που διαμόρφωσε η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (ΣΝΕ, 2006) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας καθώς και των αποτελεσμάτων από τη θέση σε ισχύ αυτής (20 Αυγούστου 2013) και από την επακόλουθη εφαρμογή της.

The goal of the present research is the evaluation by all parties concerned of the institutional framework established by the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) of International Labour Organization as well as of the effects of its coming into force (20 August 2013) and its subsequent implementation.

---

## Συναίνεση - Consent

Παρακαλούμε σημειώστε τα ακόλουθα / Please be informed of the following:

1. Η συμμετοχή σας είναι οικειοθελής και μπορείτε να αποσυρθείτε από την παρούσα έρευνα κατά πάντα χρόνο και για οποιοδήποτε λόγο.

Your participation is voluntary and you may withdraw from this research interview at any time and for any reason.

2. Η παρούσα έρευνα υπακούει στην τήρηση των Κανόνων Δεοντολογίας της Διεθνούς Κοινωνιολογικής Εταιρείας.

The present research follows the Code of Ethics of International Sociological Association.

3. Όλες οι πληροφορίες που θα δοθούν θα χρησιμοποιηθούν ανώνυμα κατά την ανάλυση των αποτελεσμάτων.

All information given will be used anonymously at the analysis of results.

Στη διάθεσή σας για περαιτέρω διευκρινίσεις. Σας ευχαριστούμε για τη συμμετοχή.

At your disposal for additional clarifications. Thank you for participating.

---

## Συμμετοχή - Participation

Ημερομηνία  
Συμμετοχής  
Participation Date

Στοιχεία  
Συμμετέχοντα  
Participants Data

Εκπροσωπείτε - You Represent:

Ναυτιλιακή Εταιρεία Shipping Company	<input type="checkbox"/>	Ναυτικό Seafarer	<input type="checkbox"/>
Ναυτιλιακή Διοίκηση Maritime Authority	<input type="checkbox"/>	Αναγνωρισμένο Οργανισμό Recognized Organization	<input type="checkbox"/>
Άλλο Other	(Παρακαλούμε ορίστε) (Please state)		

---

## Γενικές Παρατηρήσεις - General Comments

Παρακαλούμε καταγράψτε γενικά σχόλια σε σχέση με τη ΣΝΕ, 2006, τυχόν δυσχέρειες στην εφαρμογή της καθώς και προτάσεις για περαιτέρω δικαιώματα - υποχρεώσεις που εκτιμάτε ότι θα ήταν σκόπιμο να συμπεριληφθούν στη Σύμβαση.

Please write down general comments in relation to MLC, 2006, possible difficulties in its implementation as well as proposals on additional rights - obligations that you find necessary to be added to the Convention.

.....

.....

.....



## Ερωτηματολόγιο - Questionnaire

Βαθμολογήστε τις ερωτήσεις σε κλίμακα από 1 έως 5. Rate questions on a scale of 1 to 5.	Διαφωνώ πλήρως Strongly disagree	Διαφωνώ Disagree	Είμαι ουδέτερος/η Neutral	Συμφωνώ Agree	Συμφωνώ πλήρως Strongly agree
	1	2	3	4	5
<p>1. Η ΣΝΕ, 2006 δικαιολογημένα χαρακτηρίζεται ως Χάρτα Δικαιωμάτων των ναυτικών.</p> <p>1. MLC, 2006 is justifiably characterized as Seafarers' Bill of Rights.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>2. Οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 διασφαλίζουν την ενιαία και ομοιόμορφη προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο.</p> <p>2. MLC, 2006 provisions ensure the single and uniform protection of seafarers' rights worldwide.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>3. Οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 διαμορφώνουν κοινές και ενιαίες υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες σε διεθνές επίπεδο.</p> <p>3. MLC, 2006 provisions establish common and uniform obligations for shipowners worldwide.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>4. Οι διατάξεις της ΣΝΕ, 2006 διαφυλάσσουν, στα πλοία που αυτή έχει εφαρμογή, το δικαίωμα όλων των ναυτικών σε αξιοπρεπή εργασία.</p> <p>4. MLC, 2006 provisions secure on board ships to which the Convention applies, the right of all seafarers to decent employment.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>5. Ο όρος περί «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» της ΣΝΕ, 2006 συμβάλλει στην εξάλειψη του αθέμιτου ανταγωνισμού στο πεδίο των όρων και συνθηκών διαβίωσης και εργασίας των ναυτικών στα πλοία.</p> <p>5. The "no more favourable treatment" clause of MLC, 2006 contributes to the elimination of unfair competition in the field of seafarers' living and working conditions on board ships.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>6. Η πιστοποίηση των υπόχρεων πλοίων σε συνδυασμό με τους ελέγχους εφαρμογής από τις Αρχές του κράτους σημαίας του πλοίου και των κρατών λιμένα, εξασφαλίζει την εφαρμογή των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006.</p> <p>6. The certification of due ships in combination with inspections by the authorities of the ship's flag state and port states, ensures the implementation of MLC, 2006 requirements.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>7. Η δυνατότητα απαγόρευσης απόπλου πλοίου από Αρχές κράτους λιμένα στις περιπτώσεις που προβλέπεται από τη ΣΝΕ, 2006 προασπίζει την προστασία της ασφάλειας και της υγείας των ναυτικών.</p> <p>7. The ability given to port state Authorities to detain a ship in the cases provided for in MLC, 2006 shields the protection of seafarers' safety, health and security.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>8. Η ΣΝΕ, 2006 θα πρέπει να τηρείται υπό συνεχή επισκόπηση και, όταν απαιτείται, να αναθεωρείται ώστε να προσαρμόζεται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.</p> <p>8. MLC, 2006 shall be kept under continuous review and, when necessary, shall be amended in order to adapt to the changing conditions of the shipping industry.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>9. Η προβλεπόμενη διαδικασία αναθεώρησης του Κώδικα της ΣΝΕ, 2006 είναι ορθολογική ώστε να διασφαλίζεται η ταχεία και αποτελεσματική επικαιροποίησή της Σύμβασης.</p> <p>9. The foreseen procedure of amendments to the Code of MLC, 2006 is rational in order to ensure the rapid and effective update of the Convention.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>10. Η μεταφορά μέρους των διατάξεων της ΣΝΕ, 2006 στο ενωσιακό κεκτημένο ενισχύει την εφαρμογή της Σύμβασης σε επίπεδο Ε.Ε.</p> <p>10. The transposition of part of MLC, 2006 provisions in the Union acquis reinforces the implementation of the Convention in EU level.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>11. Η υιοθέτηση των σχετικών ενωσιακών διατάξεων εξασφαλίζει τόσο την πληρέστερη προστασία των κοινοτικών ναυτικών όσο και την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του στόλου της Ε.Ε..</p> <p>11. The adoption of the relevant union requirements secures the complete protection of EU seafarers as well as the strengthening of EU fleet competitiveness.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>12. Είναι αναγκαία/ σκόπιμη η ρύθμιση σε ενωσιακό επίπεδο και του θέματος της εύρεσης εργασίας και τοποθέτησης ναυτικών σε πλοία, κατά τα προβλεπόμενα στη ΣΝΕ, 2006.</p> <p>12. It is necessary/ expedient to also address at EU level the issue of recruitment and placement of seafarers on board ships, in accordance the relevant provisions of MLC, 2006.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>13. Οι διατάξεις της Ελληνικής νομοθεσίας εφαρμόζουν επαρκώς τις σχετικές διεθνείς και ενωσιακές απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006.</p> <p>13. The provisions of the Greek legislation adequately implement the relevant international and EU requirements of MLC, 2006.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>14. Η απαίτηση της ΣΝΕ, 2006 για το ελάχιστο όριο ηλικίας συμβάλλει στην εξάλειψη της παιδικής εργασίας.</p> <p>14. MLC, 2006 minimum age requirement contributes to the elimination of child labour.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>15. Η απαίτηση κατοχής έγκυρου ιατρικού πιστοποιητικού από όλους τους ναυτικούς για ναυτολόγηση σε πλοία διασφαλίζει την υγειονομική καταλληλότητα των ναυτικών για την άσκηση των καθηκόντων τους.</p> <p>15. The requirement of possessing a valid medical certificate for signing on ships safeguards that seafarers are medically fit to perform their duties.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>16. Η συμπερίληψη των όρων και συνθηκών ναυτολόγησης σε γραπτή σύμβαση ναυτολόγησης κατοχυρώνει τα εργασιακά δικαιώματα των ναυτικών και εξασφαλίζει την απόδειξη των συμφωνηθέντων.</p> <p>16. The inclusion of the terms and conditions of employment in written seafarers' employment agreement ensures the labour rights of seafarers and provides evidence on the agreed terms.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>17. Οι προβλέψεις περί μισθών εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους τακτικά και στο ακέραιο σύμφωνα με τη σύμβαση ναυτολόγησής τους.</p> <p>17. The provisions for wages ensure that seafarers are paid for their services regularly and in full in accordance with their employment agreement.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>18. Τα θεσπισμένα όρια ωρών εργασίας ή ωρών ανάπαυσης εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί αναπαύονται επαρκώς και ελαχιστοποιείται η κόπωσή τους, με σκοπό την αποτελεσματική άσκηση των καθηκόντων τους και τη διαμόρφωση όρων αξιοπρεπούς εργασίας επί του πλοίου.</p> <p>18. The prescribed limits on hours of work or hours of rest secure that seafarers are adequately rested and their fatigue is mitigated, in order to effectively perform their duties and to create decent working conditions on board the ship.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>19. Η προβλεπόμενη παλιννόστηση διασφαλίζει ένα δικαίωμα ιδιαίτερης σημασίας για τους ναυτικούς.</p> <p>19. The foreseen repatriation safeguards a right of special importance for seafarers.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>20. Οι απαιτήσεις της ΣΝΕ, 2006 για την ενδιαιτήση, τις ευκολίες αναψυχής, τη διατροφή και την τροφοδοσία αναβαθμίζουν τις συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών επί πλοίων.</p> <p>20. The requirements of MLC, 2006 in relation to accommodation, recreational facilities, food and catering upgrade the seafarers living conditions on board ships.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>21. Η παροχή ιατρικής περίθαλψης επί πλοίου και στη ξηρά είναι προαπαιτούμενη για την προστασία της υγείας των ναυτικών.</p> <p>21. The access to medical care on board ship and ashore is prerequisite for the protection of seafarers' health.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

<p>22. Οι πλοιοκτήτες οφείλουν να αναλαμβάνουν την ευθύνη παροχής υλικής βοήθειας και υποστήριξης σε ναυτικούς σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες σε περίπτωση ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που οφείλεται στην εργασία επί του πλοίου.</p> <p>22. Shipowners shall be liable to provide material assistance and support to seafarers with respect to the financial consequences of sickness, injury or death, arising from their employment on board the ship.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>23. Είναι προς όφελος των πλοιοκτητών η εξασφάλιση ότι το εργασιακό περιβάλλον επί του πλοίου προωθεί την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία των ναυτικών.</p> <p>23. Shipowners benefit from ensuring that seafarers' working environment on board ships promotes occupational safety and health of seafarers.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>24. Η ευθύνη του πλοιοκτήτη να διατίθενται επί του πλοίου κατάλληλες διαδικασίες για την ταχεία, δίκαιη και αποτελεσματική διαχείριση παραπόνων των ναυτικών, προάγει τα επίπεδα εργασίας στο πλοίο και εξασφαλίζει τη διατήρηση της εργασιακής ειρήνης επί αυτού.</p> <p>24. The obligation of shipowners to have on board their ships procedures for the fair, effective and expeditious handling of seafarers' complaints promotes the employment level on the ship and secures the maintenance of labour peace.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
<p>25. Η υιοθέτηση και εφαρμογή της ΣΝΕ, 2006 συμβάλλει θετικά όχι μόνο στην προστασία των υφιστάμενων ναυτικών αλλά και στην προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα.</p> <p>25. The adoption and implementation of MLC, 2006 contributes positively not only to the protection of existing seafarers but also to the attraction of new personnel to the profession.</p>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>