**ΕΝΟΤΗΤΑ ΕΝΔΕΚΑΤΗ**

**Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ - MLC (Maritime Labour Convention)**

**11.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ Η MLC**

Η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας (ΔΣΕ) εγκρίθηκε από τη Διεθνή Συνδιάσκεψη Εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) τον Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη της Ελβετίας. Διασφαλίζει τα δικαιώματα των ναυτικών για αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και συμβάλλει στη δημιουργία συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού για τους εφοπλιστές. Σκοπός της είναι να είναι εφαρμόσιμη σε παγκόσμια κλίμακα, εύκολα προσαρμόσιμη και να επιβάλλεται ομοιόμορφα σε όλα τα μέλη. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 έχει σχεδιαστεί για να γίνει ο «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, συμπληρώνοντας τις βασικές συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού ΙΜΟ (SOLAS, STCW, MARPOL).

Η MLC 2006 προβλέπει ένα ολοκληρωμένο σύνολο παγκόσμιων προτύπων, βασιζόμενη σε στοιχεία της ήδη υπάρχουσας ναυτικής εργασίας (Συμβάσεις και Συστάσεις), που εγκρίθηκε από τη ΔΟΕ το 1920 έως το 1996. Η Σύμβαση ενοποιεί και αναθεωρεί το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο σε όλα αυτά τα θέματα. Σε πλοία που φέρουν τις σημαίες των χωρών που δεν ασκούν αποτελεσματική δικαιοδοσία και έλεγχο, όπως απαιτεί το διεθνές δίκαιο, οι ναυτικοί πρέπει συχνά να εργάζονται κάτω από αμφιλεγόμενες συνθήκες, σε βάρος της ευημερίας, της υγείας και της ασφάλειάς τους, αλλά και της ασφάλειας των πλοίων όπου εργάζονται.

Τα πρότυπα που ορίζονται από την MLC οφείλουν να εφαρμόζονται και σε εθνικό επίπεδο, ιδίως από τις κυβερνήσεις που έχουν πλοία και τους επιτρέπουν να φέρουν τη σημαία της χώρας τους. Η διεθνής αυτή σύμβαση αναφέρεται στην εξασφάλιση και της ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Οι χώρες και οι πλοιοκτήτες που εφαρμόζουν πιστά τους κανονισμούς αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό και υπονομεύονται από τους εφοπλιστές που λειτουργούν υποβαθμισμένα πλοία. Οι απαιτήσεις της MLC 2006 αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη «ίσων όρων ανταγωνισμού» (level playing field) διεθνώς. Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

• συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους ναυτικούς

• ενδιαίτησης και τροφοδοσίας των πληρωμάτων

• ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας των εργαζομένων

• ιατρικής περίθαλψης και αποτελεσματικής προστασίας της υγείας των ναυτικών

Η απόφαση της ΔΟΕ (ILO) να κινηθεί για να δημιουργηθεί η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας ήταν το αποτέλεσμα ενός κοινού ψηφίσματος το 2001 από τις διεθνείς οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών. Στη συνέχεια υποστηρίχθηκε από διάφορες ενδιαφερόμενες κυβερνήσεις. Τότε τονίστηκε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η "πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία του κόσμου», η οποία «απαιτεί μια διεθνή ρυθμιστική αντίδραση από κατάλληλα παγκόσμια πρότυπα που ισχύουν για το σύνολο του κλάδου».

Η ναυτιλιακή βιομηχανία ζήτησε από την ΔΟΕ να αναπτύξει "ένα (νομικό και οργανωτικό) μέσο το οποίο θα συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο το υφιστάμενο σύνολο των μέσων της ΔΟΕ, όπως αποδεικνύεται δυνατόν να επιτευχθεί «κατά προτεραιότητα», προκειμένου να βελτιωθεί η συνάφεια των εν λόγω προτύπων ως προς τις ανάγκες όλων των ενδιαφερομένων μερών του τομέα της ναυτιλίας". Θεωρήθηκε ότι ο πολύ μεγάλος αριθμός των υφιστάμενων ναυτικών συμβάσεων, πολλές από τις οποίες είναι πολύ λεπτομερείς, κατέστησε δύσκολο για τις κυβερνήσεις να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν όλα τα υπάρχοντα διεθνή πρότυπα εργασίας. Πολλές από τις υπάρχουσες συμβάσεις ναυτικής εργασίας ήταν ήδη ξεπερασμένες και δεν αντανακλούσαν τις σύγχρονες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων. Επιπλέον, υπήρχε η ανάγκη να αναπτυχθεί ένα πιο αποτελεσματικό σύστημα εφαρμογής και συμμόρφωσης, που θα βοηθήσει να εξαλειφθούν τα υποβαθμισμένα πλοία και θα μπορούσε να λειτουργήσει στο πλαίσιο του καθιερωμένου διεθνούς συστήματος για την επιβολή των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων και την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος που εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η MLC, 2006, σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει ειδικά αυτές τις ανησυχίες. Περισσότερη προστασία των ναυτικών θα επιτευχθεί με την έγκαιρη επικύρωση και εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της νέας σύμβασης από την συντριπτική πλειοψηφία των μελών της ΔΟΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (MLC, 2006).

Η MLC αναφέρεται σε όλα τα πρόσωπα που απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή εργάζονται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο και στα οποία εφαρμόζεται η Σύμβαση. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επομένως όχι μόνο το πλήρωμα που συμμετέχει στην πλοήγηση ή τη λειτουργία του πλοίου, αλλά και προσωπικό του ξενοδοχείου που καλύπτει άλλους ρόλους. Υπάρχουν ενδεχομένως περιπτώσεις όπου δεν είναι σαφές εάν μια κατηγορία εργαζομένων πρέπει να θεωρούνται ως «ναυτικοί» που καλύπτονται από τη Σύμβαση. Το άρθρο ΙΙ, παράγραφος 3, αντιμετωπίζει αυτή την κατάσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η αρμόδια εθνική αρχή πρέπει να αποφανθεί σχετικά με το ζήτημα μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Το 2006, όταν το Διεθνές Συνέδριο Εργασίας εξέδωσε την MLC, ενέκρινε επίσης ψήφισμα σχετικά με την πληροφόρηση σχετικά με τις υπό εξέταση επαγγελματικές ομάδες.

**11.2 Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ MLC**

Η Σύμβαση αποτελείται από τρία διαφορετικά, αλλά διασυνδεόμενα, μέρη: α) τα Άρθρα, β) τους Κανονισμούς και γ) τον Κώδικα. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί παραθέτουν τα κύρια δικαιώματα και αρχές, καθώς και τις βασικές υποχρεώσεις των Μελών που επικυρώνουν τη Σύμβαση. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί μπορούν να μεταβληθούν μόνο από τη Συνδιάσκεψη, στο πλαίσιο του άρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης. Ο Κώδικας περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες για την εφαρμογή των Κανονισμών. Αποτελείται από το Μέρος Α (Πρότυπα) υποχρεωτικής εφαρμογής και από το Μέρος Β (Κατευθυντήριες Οδηγίες) μη υποχρεωτικής εφαρμογής, που όμως πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη για την εφαρμογή των υποχρεωτικών απαιτήσεων, επιτρέποντας έναν σημαντικό βαθμό ευελιξίας στον τρόπο με τον οποίο τα Μέλη υλοποιούν τις εν λόγω υποχρεώσεις, δικαιώματα και αρχές.

Συγκεκριμένα, η MLC, 2006 περιέχει:

1. Άρθρα, με τα οποία ρυθμίζονται τα ακόλουθα:

α) Γενικές υποχρεώσεις των Μελών,

β) Ορισμοί και πεδίο εφαρμογής,

γ) Θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές,

δ) Εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών,

ε) Υποχρεώσεις των κρατών σε σχέση με την εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεών της,

στ) Τρόπος εφαρμογής των Κανονισμών και του Μέρους Α και Β του Κώδικα,

ζ) Διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών,

η) Όροι θέσης της Σύμβασης σε ισχύ,

θ) Όροι και διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης,

ι) Αποτελέσματα της θέσης της Σύμβασης σε ισχύ,

ια) Καθήκοντα του Γενικού Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ως Θεματοφύλακα της Σύμβασης,

ιβ) Αρμοδιότητες και τρόπος λειτουργίας της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής,

ιγ) Διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης και του Κώδικα αυτής,

ιδ) Αυθεντικές γλώσσες του κειμένου της Σύμβασης.

2. Κανονισμούς και Κώδικα Προτύπων και Κατευθυντήριων Οδηγιών, οργανωμένα σε γενικές θεματικές ενότητες υπό πέντε Τίτλους, με τους οποίους ρυθμίζονται τα εξής θέματα:

Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου

-Ελάχιστο όριο ηλικίας

-Ιατρικό πιστοποιητικό

-Εκπαίδευση και προσόντα

-Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας

Συνθήκες εργασίας

-Συμβάσεις Εργασίας Ναυτικών

-Μισθοί

-Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης

-Δικαίωμα αδείας

-Παλιννόστηση

-Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου

-Επίπεδα στελέχωσης

-Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών

Ενδιαίτηση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία

-Ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής

-Διατροφή και τροφοδοσία

Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, ευημερία και προστασία κοινωνικής ασφάλειας

-Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

-Ευθύνη πλοιοκτητών

-Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων

-Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας

-Κοινωνική ασφάλιση

Συμμόρφωση και Επιβολή

-Υποχρεώσεις Κράτους Σημαίας

-Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών

-Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και Δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας

-Επιθεώρηση και επιβολή

-Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου

-Ναυτικά ατυχήματα

-Υποχρεώσεις Κράτους Λιμένα

- Επιθεωρήσεις σε λιμένα

- Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά

- Υποχρεώσεις Κρατών ναυτεργατικού δυναμικού

Για κάθε έναν από τους τίτλους υπάρχουν γενικά πρότυπα, τα οποία διευκρινίζονται στους υποχρεωτικούς κανονισμούς, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές. Οι κατευθυντήριες γραμμές σχηματίζουν γενικά μια μορφή εφαρμογής του κανονισμού, σύμφωνα με τις καθορισθείσες απαιτήσεις, αλλά τα κράτη είναι ελεύθερα να νομοθετήσουν διαφορετικά μέτρα εφαρμογής. Οι κανονισμοί θα πρέπει κατ 'αρχήν να εφαρμόζονται πλήρως, αλλά μια χώρα μπορεί να εφαρμόσει μια «ουσιαστικά ισοδύναμη ρύθμιση», την οποία θα πρέπει να δηλώσει κατά την επικύρωση.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα του κώδικα χωρίζονται σε 4 μέρη και συνοψίζονται κατωτέρω (N. 4078/2012):

• Ελάχιστες απαιτήσεις ηλικίας: η ηλικία mimimum είναι 16 ετών (18 για νυχτερινή εργασία και εργασία σε επικίνδυνες περιοχές).

• Ιατρική καταλληλότητα (Fitness): οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι υγιείς και ικανοί για τα καθήκοντα που εκτελούν. Οι χώρες θα πρέπει να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά όπως ορίζεται στην STCW.

• Εκπαίδευση: Οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδευτούν για τα καθήκοντά τους.

• Πρόσληψη / τοποθέτηση υπηρεσίας από κράτη μέλη στα πλοία που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών με κατάλληλες διαδικασίες τοποθέτησης, καταχώρισης και δικαίωμα διαδικασιών καταγγελίας.

**11.3 ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ MLC**

Η MLC έχει θέσει τους εξής βασικούς στόχους (N. 4078/2012):

• Να εξασφαλίσει η συνολική παγκόσμια προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών.

• Να δημιουργήσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τις χώρες και τους εφοπλιστές. Να παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, την προστασία τους από τον αθέμιτο ανταγωνισμό από την πλευρά των υποβαθμισμένων πλοίων.

**11.4 Η ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΓΙΑ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΗΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ**

Το τμήμα της Σύμβασης το οποίο αναμένεται να χρειάζεται ενημέρωση από καιρού εις καιρόν μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με την ταχεία διαδικασία που προβλέπονται στο άρθρο XV. Η διαδικασία αυτή, η οποία βασίζεται σε κάποιο βαθμό από την διαδικασία που ήδη έχει εδραιωθεί σε άλλο οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), θα επιτρέψει αλλαγές στον κώδικα για να τεθεί σε ισχύ και να επικυρωθεί, για όλες ή σχεδόν όλες της χώρες, εντός τριών έως τεσσάρων ετών από τη στιγμή που προτείνεται. Αυτό θα οδηγήσει σε μια σύμβαση που θα είναι πιο ενημερωμένη από την υφιστάμενη.

Ήδη η 1η τροποποίηση της MLC, 2006 αποφασίσθηκε στην International Labour Conference, 2014 και τέθηκε σε ισχύ την 18η Ιανουαρίου 2017. Η τροποποίηση αφορά κυρίως σε αποζημιώσεις που πρέπει να καταβάλλονται στους ναυτικούς σε περιπτώσεις εγκατάληψης, θανάτου, αναπηρίας, ασθενείας ή κινδύνου.\*

\* First amendments to the MLC 2006 come into force

The first amendments to the Maritime Labour Convention, 2006 (MLC, 2006) which ensure better protection to seafarers and their families in case of abandonment, death and long-term disability entered into force on 18 January 2017. The amendments were approved by the International Labour Conference in 2014.

The 2014 amendments require that a financial security system be put in place to ensure that shipowners ensure compensation to seafarers and their families in the event of abandonment, death or long-term disability due to an occupational injury, illness or hazard. Mandatory certificates and other evidence will be required to be carried on board ships to establish that the financial security system is in place to protect the seafarers working on board.

Foreign ships entering the ports of States for which the MLC, 2006 is in force will be inspected for compliance by port State control authorities and action will be taken if the documentation is missing or incomplete.

It is expected that this new requirement of the MLC, 2006 will prevent the unfortunate situation of seafarers being stranded in port for long periods when shipowners abandon their crews without paying their wages or repatriating them to their home countries. In the past, abandoned seafarers would often be reluctant to leave their ship until it was sold in a judicial sale to pay outstanding claims, including claims for unpaid wages. Now, the payment of such claims will be expedited by the financial security system. Furthermore, payment of outstanding claims to seafarers or their families in cases of death or long-term disability resulting from their employment will also be expedited.

Of the 81 States that have ratified the Convention, only two have formally expressed their disagreement with the 2014 amendments. Two others have requested to defer their entry into force until 18 January 2018, while several others are yet to submit a formal declaration of acceptance.

Besides addressing the immediate issues of protecting seafarers and their families in case of abandonment, death and long-term disability, the development and entry into force of the amendments demonstrate that the MLC, 2006 can effectively be updated to meet the pressing needs of seafarers and the shipping industry.

(Πηγή: in Major issues, Seafarers 18 January 2017)

**11.5 Η MLC ΚΑΙ Η ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΗΣ**

Η MLC, ως διεθνές νομικό μέσο, δεν εφαρμόζεται άμεσα για τους πλοιοκτήτες, τα πλοία και τους ναυτικούς. Αντιθέτως, όπως όλες οι διεθνείς νομοθεσίες, εξαρτάται από την εφαρμογή από τις χώρες μέσω της εθνικής τους νομοθεσίας ή άλλων μέτρων. Η MLC, καθορίζει τα ελάχιστα πρότυπα που πρέπει να εφαρμόζονται από όλες τις χώρες που την έχουν επικυρώσει. Τα πρότυπα αυτά πρέπει να αντικατοπτρίζονται στα εθνικά πρότυπα ή απαιτήσεις και να υπόκεινται στον συνήθη ρόλο εποπτείας λαμβάνοντας από την Επιτροπή Εμπειρογνωμόνων το πλαίσιο του εποπτικού συστήματος της ΔΟΕ.

Η Ελλάδα ψήφισε στις 12 Σεπτεμβρίου 2012 το νόμο για την «κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας». Στις 4 Ιανουαρίου 2013, η κυβέρνηση της Ελλάδας κατέθεσε μαζί με το Διεθνές Γραφείο Εργασίας το έγγραφο επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006. Έτσι η Ελλάδα έγινε το 32ο κράτος μέλος του ΔΟΕ και το δέκατο κράτος μέλος της ΕΕ που είχε επικυρώσει αυτή τη σύμβαση ορόσημο.

**11.6 ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ MLC**

Η MLC έχει σχεδιαστεί για να επιτύχει ένα υψηλότερο επίπεδο κύρωσης από τις προηγούμενες συμβάσεις. Στόχος της MLC είναι να επιτευχθεί καθολική επικύρωση, η οποία να καλύπτει ακόμα και τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση. Καλύπτει επίσης όλα τα άτομα που εργάζονται στη θάλασσα. Μέχρι τώρα δεν ήταν σαφές ότι όλοι αυτοί οι εργαζόμενοι, ιδιαίτερα, για παράδειγμα, εκείνοι που εργάζονται σε πλοία, αλλά δεν εμπλέκονται άμεσα στην πλοήγηση ή τη λειτουργία του πλοίου, θα μπορούσαν να θεωρηθούν ναυτικοί. Η MLC, αποσκοπεί επίσης να δημιουργήσει μια συνεχή «ευαισθητοποίηση συμμόρφωσης» σε κάθε στάδιο, από τα εθνικά συστήματα προστασίας μέχρι το διεθνές σύστημα. Η MLC ξεκινά με τα ατομικά δικαιώματα των ναυτικών, οι οποίοι πρέπει να είναι σωστά ενημερωμένοι για τα δικαιώματά τους και τα ένδικα μέσα σε περίπτωση καταγγελίας για μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της σύμβασης. Οι ναυτικοί δικαιούνται να κάνουν καταγγελίες σχετικά με παραβιάσεις της Σύμβασης.

Ένα άλλο σκέλος της Σύμβασης αφορά τους εφοπλιστές. Όσοι κατέχουν ή εκμεταλλεύονται πλοία 500 GT και άνω, τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια ή δρομολόγια μεταξύ εθνικών λιμένων και λιμένων του εξωτερικού οφείλουν να εξασφαλίζουν ότι θα τηρούνται οι ισχύοντες εθνικοί νόμοι, κανονισμοί ή άλλα μέτρα που αναφέρονται στην MLC 2006. Οι εφοπλιστές δηλώνουν ότι οι πλοίαρχοι είναι υπεύθυνοι για την εκτέλεση των σχεδίων και την τήρηση των κατάλληλων βιβλίων ως απόδειξη για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης. Στο πλαίσιο της τροποποίησης των ευθυνών της για τις επιθεωρήσεις εργασίας για πλοία 500 GT ή άνω που εκτελούν διεθνή δρομολόγια ή δρομολόγια μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, το κράτος σημαίας θα επανεξετάσει τα σχέδια των πλοιοκτητών και θα ελέγξει και θα πιστοποιήσει ότι πράγματι υλοποιούνται. Τα πλοία θα έχουν την υποχρέωση να φέρουν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας επί του πλοίου.

Τα κράτη σημαίας θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι εθνικές νομοθεσίες και κανονισμοί για την εφαρμογή των προτύπων της σύμβασης τηρούνται και σε μικρότερα πλοία που δεν καλύπτονται από το σύστημα πιστοποίησης. Τα κράτη σημαίας θα διενεργούν τακτικές αξιολογήσεις της ποιότητας της αποτελεσματικότητας των εθνικών τους συστημάτων συμμόρφωσης, καθώς και τις εκθέσεις τους στη ΔΟΕ, και σύμφωνα με το άρθρο 22 του Συντάγματος θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την επιθεώρηση και τα συστήματα πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων αξιολόγησης της ποιότητας. Το γενικό σύστημα ελέγχου του κράτους σημαίας συμπληρώνεται από τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε χώρες που είναι επίσης πηγή εφοδιασμού του κόσμου των ναυτικών. Το σύστημα ενισχύεται περαιτέρω από προαιρετικά μέτρα για τις επιθεωρήσεις σε ξένα λιμάνια (MLC, 2006).

Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα της παρούσας Σύμβασης Εργασίας της ΔΟΕ, όχι μόνο για τους ναυτικούς, αλλά και για τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις.

Πιο συγκεκριμένα:

Πλεονεκτήματα για τους ναυτικούς:

• Μια ολοκληρωμένη σειρά βασικών αρχών ναυτικής εργασίας καθώς και των θεμελιωδών δικαιωμάτων της ΔΟΕ

• Η Συνθήκη διατυπώνει τα βασικά εργασιακά δικαιώματα στη σαφή γλώσσα των ναυτικών

• Οι ναυτικοί είναι πλέον καλύτερα ενημερωμένοι για τα δικαιώματά τους και για τα μέσα που διαθέτουν

• Βελτιωμένη επιβολή ελάχιστων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης

• Δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελίες τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά

• Ο σαφής προσδιορισμός του ποιος είναι ο πλοιοκτήτης, ο οποίος έχει τη γενική ευθύνη, για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης

Πλεονεκτήματα για τους πλοιοκτήτες:

• Με πιο ενιαίες πράξεις συμβάλει στην εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού και να περιθωριοποιήσει τα υποβαθμισμένα πλοία

• Επωφελούνται από ένα σύστημα πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας πιστοποίησης για πλοία κάτω των 500 GT, αν το ζητήσει ο εφοπλιστής

• Μια πιο υπεύθυνη κοινωνικά ναυτιλιακή βιομηχανία

• Καλύτερα προστατευμένο και πιο αποτελεσματικό εργατικό δυναμικό

• Η νέα Σύμβαση εξασφαλίζει ότι τα πλοία λειτουργούν με ασφάλεια άρα λιγότερα προβλήματα και λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια

• Η νέα σύμβαση περιέχει τα ελάχιστα πρότυπα που είναι απαραίτητα μέσα στην τρέχουσα πρακτική της βιομηχανίας και θα πρέπει να εφαρμοστεί από τους περισσότερους εφοπλιστές προς όφελος τους

Πλεονεκτήματα για τις κυβερνήσεις:

• Απλούστευση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων

• Ευρύτερες εξουσίες επιβολής σε όλα τα πλοία

• Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ναυτιλίας

• Βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος

• Πρόσθετη ευελιξία με σταθερότητα των δικαιωμάτων και ευέλικτο τρόπο εφαρμογής, καθιστώντας ευκολότερο να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τη Σύμβαση

Σύστημα πιστοποίησης με υποχρεωτική εφαρμογή μόνο για τα πλοία άνω των 500 GT

• Πλεονεκτήματα που δίνονται στα πλοία των χωρών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση

• Προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των υποβαθμισμένων πλοίων μέσω της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» για τα πλοία των χωρών που δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση

**11.7 ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΕΣ ΠΕΡΙΠΤΩΣΕΙΣ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ**

Η MLC 2006 προβλέπει ότι όλα τα πλοία θα πρέπει να είναι επανδρωμένα με επαρκή αριθμό ναυτικών ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλής και αποτελεσματική λειτουργία τους. Λόγω της αυτοματοποίησης των πλοίων αλλά και για λόγους κόστους, ο αριθμός των μελών των πληρωμάτων εμφανίζει τάσεις μείωσης. Αυτό θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, της ανθρώπινης ζωής αλλά και αποτελεί απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον λόγω των ατυχημάτων που οφείλονται στην μειωμένη ασφάλεια του πλοίου. Επίσης η MLC ασχολείται με το θέμα της κόπωσης των ναυτικών λόγω την υψηλών εργασιακών απαιτήσεων και των πολλών ωρών εργασίας στις βάρδιες. Σύμφωνα με την MLC οι ανώτατες ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες ανά ημέρα και τις 72 ανά βδομάδα.

Συγκεκριμένα στη Σύμβαση προβλέπονται τα εξής:

• Ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες σε διάστημα 24 ωρών και τις 72 ώρες σε διάστημα 7 ημερών ή διαφορετικά οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερες από 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και λιγότερες από 77 ώρες σε περίοδο 7 ημερών

• Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να χωρίζονται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μια εκ των οποίων να είναι τουλάχιστον 6 ώρες. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες

• Ισχύει η αρχή της μιας κανονικής εργάσιμης ημέρας οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες

• Στους ναυτικούς που εφημερεύουν θα πρέπει να παρέχεται αντισταθμιστική περίοδος ανάπαυσης εφόσον η κανονική περίοδος ανάπαυσης τους διαταράσσεται από κλήσεις

• Τα παραπάνω ισχύουν για όλους τους ναυτικούς στο πλοίο

Επιπροσθέτως στη Σύμβαση υπάρχουν διατάξεις που σκοπό έχουν να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της απομόνωσης των ναυτικών. Τα πλοία τα τελευταία χρόνια, λόγω της τεχνολογικής εξέλιξης αλλά και των αυξημένων απαιτήσεων, έχουν μειώσει το χρόνο παραμονής τους στα λιμάνια με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να μην έρχονται σε επαφή με τον κοινωνικό περίγυρο. Εκτός αυτού, από το 2004 όπου τέθηκε σε ισχύ ο ISPS Code για τη ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων, η πρόσβαση των ναυτικών σε περιοχές δίπλα από το πλοίο έχει απαγορευτεί. Η νέα Σύμβαση προτείνει μέτρα για να μειωθεί η απομόνωση των ναυτικών όπως η βελτίωση της επικοινωνίας με την ξηρά σε λογικές χρεώσεις και πρόσβαση όλων των βαθμίδων. Επιπρόσθετα η ΣΝΕ 2006 εξασφαλίζει την πρόσβαση όλων των ναυτικών σε εγκαταστάσεις πληροφοριών, ψυχαγωγίας και ιατρικής φροντίδας. Όλα τα προαναφερθέντα μέτρα σκοπό έχουν όχι μόνο την προστασία της υγείας αλλά και την βελτίωση της ποιότητας ζωής των ναυτικών κατά τη διάρκεια της ναυτολογήσεώς τους.