

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ



ΘΕΜΑ: “ ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΤΩΝ ΠΛΟΙΩΝ.”

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ : ΧΟΝΔΡΟΜΠΙΛΑΣ ΘΕΟΔΩΡΟΣ 7408
ΨΙΑΚΗΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ 7484

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΣΠΥΡΙΔΑΚΟΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ

CAMBAYS WATER

Φουντάρουμε καραμοσάλι στο ποτάμι.
Είχε ο πιλότος μας το κούτελο βαμμένο
“κι αν λείψεις χίλια χρόνια θα σε περιμένω”
ωστόσο οι κάβοι σου σκληρύναν την παλάμη.

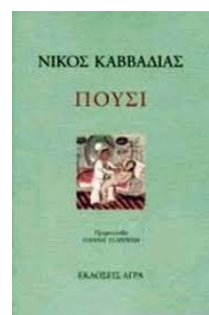
Θολά νερά και μίλια τέσσερα το ρέμα,
οι κουλήδες τρώνε σκυφτοί ρύζι με κάρι,
ο καπετάνιος μας κοιτάζει το φεγγάρι,
που ναι θολό και κατακόκκινο σαν αίμα.

Το ρυμουλκό σφύριζε τρεις και πάει για πέρα,
σαράντα μέρες όλο εμέτραγες τα μίλια,
μ' απόψε λέω φαρμάκι κόμπρα είχες στα χείλια,
την ώρα που 'πες με θυμό: “θα βγώ άλλη μέρα.....”

Την νύχτα σου' πα στο καμπούνι μια ιστορία,
την ίδια που όλοι οι ναυτικοί λένε στην ράδα,
τα μάτια σου τα κυβερνούσε σοροκάδα
κι όλο μουρμούριζες βραχνά: “φάλτσο η πορεία....”

Σαλπάρουμε! Μας περιμένουν στο Μπραζίλι,
το πρόσωπό σου θα το μούσκεψε το αγιάζι,
Ζεστόν αγέρα κατεβάζει το μπουγάζι
μα ούτε φουστάνι στη στεριά ούτε μαντήλι.

(από την συλλογή “Πούσι”)



ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ.....σελ. 6	
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
1.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Α2.1-Συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών	σελ. 14
1.1.1 Κατευθυντήρια γραμμή Β2.1.1-Καταγραφή της απασχόλησης.....	σελ. 16
1.2 Ο κανονισμός 2.2-Μισθοί.....σελ. 16	
1.2.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Α2.2-Μισθοί.....σελ. 16	
1.2.2 Κατευθυντήρια γραμμή Β2.2.....σελ. 17	
1.2.2.1 Ειδικοί ορισμοί.....σελ. 17	
1.2.2.2 Υπολογισμός και πληρωμή.....σελ. 17	
1.2.2.3 Ο ελάχιστος μισθός.....σελ. 19	
1.2.2.4 Ελάχιστος μηνιαίος βασικός μισθός ή ποσοστό των μισθών για τους ικανούς ναυτικούς.....σελ. 19	
1.3 Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης Κανόνας 2.3.....σελ. 19	
1.3.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Α2.3.....σελ. 19	
1.3.2 Η κατευθυντήρια γραμμή Β2.3.....σελ. 21	
1.3.2.1 Νέοι ναυτικοί. (Κατευθυντήρια γραμμή Β2.3.1).....σελ. 21	
1.4 Δικαίωμα αδειας.....σελ. 22	
1.4.1 Κανονισμός Α2.4.....σελ. 22	
1.4.2 Κατευθυντήρια γραμμή Β2.4.....σελ. 22	
1.4.2.1 Υπολογισμός των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων.....σελ. 22	
1.4.2.2 Διεξαγωγή της ετήσιας άδειας.....σελ. 23	
1.4.2.3 Διαίρεση και συσσώρευση.....σελ. 23	
1.4.2.4 Νέοι ναυτικών.....σελ. 23	
1.5 Επαναπατρισμός.....σελ. 23	
1.5.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ.....σελ. 24	
1.5.2 Κατευθυντήρια γραμμή Β2.5-Επαναπατρισμός.....σελ. 24	
1.5.2.1 Δικαίωμα.....σελ. 25	
1.5.2.2 Εφαρμογή από τα Μέλη.....σελ. 26	
1.6 Αποζημίωση ναυτικών σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου.....σελ. 27	
1.6.1 Αποζημίωση ναυτικών σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου.....σελ. 27	
1.6.2 Αποζημίωση ναυτικών σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου.....σελ. 27	
1.6.2.1 Υπολογισμός της αποζημίωσης κατά την ανεργία.....σελ. 27	
1.7 Επίπεδα επάνδρωσης.....σελ. 27	
1.7.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Α2.7.....σελ. 28	
1.7.2 Κατευθυντήρια γραμμή Β2.7.....σελ. 28	
1.7.2.1 Επίλυση διαφορών.....σελ. 28	
1.8 Προοπτικές σταδιοδρομίας, ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς.....σελ. 28	

1.8.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ Α2.8.....σελ. 28	σελ. 28
1.8.2 Καριέρα, ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς.....σελ. 29	σελ. 29
1.8.2.1 Μέτρα για την προώθηση της σταδιοδρομίας, ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς.....σελ. 29	σελ. 29
1.8.2.2 Μητρώων ναυτικών.....σελ. 29	σελ. 29

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ

2.1 Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά.....σελ. 30	σελ. 30
2.1.1 Πρότυπο Α4.1.....σελ. 30	σελ. 30
2.1.2.1 Παροχή ιατρικής περίθαλψης.....σελ. 31	σελ. 31
2.1.2.2 Μορφή ιατρικής έκθεσης.....σελ. 33	σελ. 33
2.1.2.3 Ιατρική φροντίδα στην ξηρά.....σελ. 33	σελ. 33
2.1.2.4 Ιατρική βοήθεια σε άλλα πλοία και διεθνής συνεργασία.....σελ. 33	σελ. 33
2.1.2.5 Οι εξαρτώμενοι από τους ναυτικούς.....σελ. 34	σελ. 34
2.2 Ευθύνες πλοιοκτητών.....σελ. 34	σελ. 34
2.2.1 Πρότυπο Α4.2.....σελ. 34	σελ. 34
2.2.2 Ευθύνη εφοπλιστών.....σελ. 35	σελ. 35
2.3 Υγεία και ασφάλεια προστασίας & πρόληψης ατυχημάτων.....σελ. 36	σελ. 36
2.3.1 Πρότυπο Α4.3.....σελ. 36	σελ. 36
2.3.2.1 Διατάξεις για τα εργατικά ατυχήματα, τραυματισμούς και ασθένειες.....σελ. 38	σελ. 38
2.3.2.2 Η έκθεση σε θόρυβο.....σελ. 38	σελ. 38
2.3.2.3 Η έκθεση σε δονήσεις.....σελ. 39	σελ. 39
2.3.2.4 Υποχρεώσεις των πλοιοκτητών.....σελ. 39	σελ. 39
2.3.2.5 Πληροφόρηση και συλλογή των στατιστικών στοιχείων.....σελ. 40	σελ. 40
2.3.2.6 Έρευνες.....σελ. 40	σελ. 40
2.3.2.7 Εθνικά προγράμματα πρόληψης και προστασίας.....σελ. 40	σελ. 40
2.3.2.8 Περιεχόμενο των προγραμμάτων πρόληψης και προστασίας.....σελ. 41	σελ. 41
2.3.2.9 Οδηγίες για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων.....σελ. 41	σελ. 41
2.3.2.10 Εκπαίδευση για την ασφάλεια και την υγεία των νέων ναυτικών.....σελ. 42	σελ. 42
2.3.2.11 Διεθνής συνεργασία	
2.4 Πρόσβαση στα μέσα πρόνοιας που βρίσκονται στην ξηρά.....σελ. 43	σελ. 43
2.4.1 Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις πρόνοιας στην ξηρά.....σελ. 43	σελ. 43
2.4.2.1 Αρμοδιότητες των βουλευτών.....σελ. 44	σελ. 44
2.4.2.2 Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Πρόνοιας, σε λιμάνια.....σελ. 44	σελ. 44
2.4.2.3 Επιτροπές Πρόνοιας.....σελ. 45	σελ. 45
2.4.2.4 Χρηματοδότηση των εγκαταστάσεων πρόνοιας.....σελ. 45	σελ. 45
2.4.2.5 Διάδοση των μέτρων ενημέρωσης και διευκόλυνσης.....σελ. 46	σελ. 46
2.4.2.6 Οι ναυτικοί σε ξένο λιμάνι.....σελ. 46	σελ. 46
2.5 Κοινωνική ασφάλιση.....σελ. 47	σελ. 47
2.5.1 Πρότυπο Α4.....σελ. 47	σελ. 47

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΚΑΡΑΒΙ

3.1 Κατώτατο όριο ηλικίας.....σελ. 49	σελ. 49
3.2 Ελάχιστη ηλικία.....σελ. 50	σελ. 50

3.3	Ιατρικό πιστοποιητικό.....σελ.	50
3.3.1	Διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές.....σελ.	50
3.4	Εκπαίδευση και προσόντα.....σελ.	51
3.5	Πρόσληψη και τοποθέτηση.....σελ.	52
3.5.1	Πρότυπο Α1.4.....σελ.	52
3.5.2	Οργανωτική και επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές.....σελ.	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ.....σελ.		57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....σελ.		63
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....σελ.		66



ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΟ ΣΗΜΕΙΩΜΑ

Είναι γνωστό και αποδεκτό από πολλούς πως από μνημειώδη χρόνια, μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων (cargoes) μεταφερόνταν και ακόμη μεταφέρονται από πλοία στις θάλασσες. Στο παρελθόν τα ιστιοφόρα πλοία ήταν τα μόνα μέσα για τις μεταφορές στη θάλασσα, τα οποία ήταν πρωτίστως για την ανταλλαγή προϊόντων μεταξύ των χωρών με μόνο σκοπό τους την αύξηση του κέρδους. Σταδιακά η ανάγκη για τις μεταφορές αυξήθηκε γιατί οι άνθρωποι που ζούσαν στο άλλο μισό του πλανήτη και είχαν ανάγκη από απαραίτητα υλικά για την επιβίωση τους όπως το λάδι, το φαγητό, ύφασμα και κατασκευαστικά υλικά κτλ. Τα οποία ήταν σε αφθονία στο άλλο μέρος του πλανήτη. Σταδιακά όμως, τα ιστιοφόρα πλοία έδωσαν τη θέση τους σε μηχανοκίνητα πλοία που με τις μεγάλες μηχανές τους μπορούσαν να ανταπεξέλθουν καλύτερα σε ένα υπερατλαντικό ταξίδι και μπορούσαν να μεταφέρουν και μεγαλύτερα φορτία. Όντως σήμερα αυτά τα πλοία είναι το πιο σημαντικό συστατικό για την ευεξία της ανθρωπότητας. Κάποια διαπρεπή άτομα υποστηρίζουν πως αν τα πλοία σταματήσουν να μεταφέρουν υλικά στον κόσμο, τότε το μισό του πλανήτη θα πεθάνει από την πείνα και το άλλο μισό θα παγώσει μέχρι θανάτου.

Βέβαια όμως τα πλοία δεν μπορούν να λειτουργήσουν μόνα τους, μόνο με το πετρέλαιο, τον καθαρό αέρα και τον εξειδικευμένο εξοπλισμό τους. Όλα αυτά θα πρέπει να λειτουργήσουν από ένα μεγάλο αριθμό, άριστα εκπαιδευμένων ατόμων. Προνομιούχοι και με μεγάλη εμπειρία ναυτικοί, για να μπορεί το πλοίο να διασχίσει τους ωκεανούς με ασφάλεια και τα προϊόντα να τοποθετηθούν και να μεταφερθούν στον προορισμό τους με την απαραίτητη φροντίδα, έτσι ακριβώς δηλαδή όπως τα παρέλαβαν.

Η έρευνα που θα σας παρουσιάσουμε έχει βασιστεί σε κανόνες του διεθνούς ναυτικού δικαίου και παρουσιάζονται ξεχωριστά σε κάθε παράγραφο. Η τυφλή υπακοή στους κανόνες είναι δεδομένη για τις εταιρείες που πρέπει να τις τηρούνε και να λειτουργούν υπό την προστασία που παρέχουν οι κανόνες από μόνοι τους. Κάθε πλήρωμα πρέπει να περάσει από από μια σειρά διαδικασιών, όπως στο να έχουν στην κατοχή τους ιατρικά πιστοποιητικά με τις απαραίτητες εξετάσεις που επιβάλλει ο εκάστοτε νόμος, να έχει τις απαραίτητες μαθησιακές γνώσεις και το πτυχίο που απαιτεί το κάθε αξίωμα στο πλοίο και πολλά άλλα που θα αναφέρουμε στην συνέχεια.

Καταληκτικά θα πρέπει να αναφέρουμε πως κανένα πλοίο δεν λειτουργεί αυτόνομα και δεν επιλέγει δική του πορεία αντίθετη από αυτή που ορίζονται από τους κανόνες. Η ανυπακοή στους κανόνες που αναφέρονται στην συνέχεια της εργασίας διώκεται ποινικό από τις αρμόδιες αρχές. Η πραγματοποίηση ενός υπερατλαντικού ταξιδιού είναι μια χρονοβόρα και επίπονη διαδικασία για όλους τους ναυτικούς και τους εργαζομένους σε ένα καράβι, η μεγάλη αποχή από την πατρίδα τους αλλά και την οικογένεια τους δημιουργεί προβλήματα προσωπικά που πρέπει να τα διαχειριστεί το πλήρωμα σε κάθε μεμονωμένο περιστατικό. Οι κανόνες που έχουν δημιουργηθεί αποσκοπούν στην καταπολέμηση των περισσότερων προβλημάτων που υπάρχει περίπτωση να δημιουργηθούν και έχουν θεσπιστεί από καταξιωμένους ανθρώπους που έχουν επεξεργαστεί παλαιότερα περιστατικά και μπορούν να τα κατανοήσουν και να τα καταπολεμήσουν σε ένα ικανοποιητικό βαθμό.

Η ανάγκη για διεθνής μεταφορές θα κάνει το επάγγελμα του ναυτικού ανεπιτόμητο και περιζήτητο. Άρα θα πρέπει να υπάρχουν σωστές επιλογές στις κέριες θέσεις των πλοίων και συνεχής βελτίωση των ικανοτήτων αλλά και του γνωστικού επιπέδου. Αυτά έχουμε καλεσθεί να παρουσιάσουμε στην συγκεκριμένη εργασία, μέσα από διεθνής κανόνες αλλά και από βιβλιοθήκες πανεπιστημίων συλλέξαμε τα απαραίτητα στοιχεία για να αναλύσουμε τις μεθόδους και τις τακτικές που χρησιμοποιούν οι crewing managers ανά τον κόσμο, βέβαια χρειάζονται και τα απαραίτητα πιστοποιητικά υγείας και μορφώσεως που είναι και αυτά αναλύτικα διατυπωμένα στην συνέχεια. Τέλος στην εργασία μας υπάρχουν οι απόψεις τριών καταξιωμένων ανθρώπων του χώρου που με τις γνώσεις τους μας βοήθησαν και μας έλυσαν όλες τις απορίες που μας είχαν δημιουργηθεί.

Λειτουργίες που πρέπει να πραγματοποιηθούν από τους αξιωματικούς του πλοίου.

Προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος, ο παγκόσμιος ναυτιλιακός οργανισμός (IMO) δημιούργησε την σύμβαση συγκεκριμένης εκπαίδευσης , πιστοποίησης και επιφυλακής για ναυτικούς. (Conventions on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers – STCW). Με αυτή την σύμβαση πιστοποιείται πως το πλοίο είναι επανδρωμένο με ειδικευμένους ναυτικούς που μπορούν να λειτουργήσουν το πλοίο στο μέγιστο των δυνατοτήτων του χωρίς επιπλοκές κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού.

1. Πλοήγηση σημαίνει να κατευθύνεις το πλοίο από ένα μέρος του χάρτη σε ένα άλλο αποφεύγοντας όλους τους πιθανούς κινδύνους.
 1. Διακίνηση φορτίου και στοίβασμα, σημαίνει να φροντίζεις το φορτίο από την ώρα που θα γίνει η φόρτωση του πλοίου μέχρι την στιγμή της εκφόρτωσης όταν φτάσει στον προορισμό του.
 1. Να έχεις τον έλεγχο του πλοίου και να νοιάζεσαι για την φροντίδα των επιβατών, σημαίνει πως πρέπει να εξασφαλιστεί η ασφαλής λειτουργία των μηχανημάτων χωρίς να μολύνεται ταυτόχρονα και το περιβάλλον κατά την διάρκεια ολόκληρου του ταξιδιού.
 2. Θαλάσσια μηχανική σημαίνει καλή διαχείριση και σωστή χρησιμοποίηση των μηχανημάτων του πλοίου είτε στο κατάστρωμα είτε στο μηχανοστάσιο με ασφαλές τρόπο.
 3. Έλεγχος των ηλεκτρικών συστημάτων ενός πλοίου σημαίνει η πλήρης γνώση των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων , συμπεριλαμβανομένου και του πίνακα ελέγχου σε άριστο επίπεδο.
 4. Συντήρηση και επισκευή σημαίνει η φροντίδα των εξαρτημάτων, του εξοπλισμού και των μηχανημάτων του πλοίου ώστε η λειτουργία του να γίνεται κανονικά χωρίς καμία αναποδιά.
 5. Ραδιοεπικοινωνίες σημαίνει να εξασφαλίζεις τη συνεχόμενη επικοινωνία μεταξύ του πλοίου και της ναυτιλιακής εταιρείας για την ασφάλεια του αλλά και για την ζωή και το περιβάλλον εντός του πλοίου κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Οι αξιωματικοί πλοήγησης εκπαιδεύονται , ειδικεύονται και αποκτούν διπλώματα για να είναι αρμόδια για τις λειτουργίες 1,2,3 και 7 , ενώ οι μηχανικοί εκπαιδεύονται για να είναι αρμόδιοι για τις λειτουργίες 3,4,5 και 6. λίγα άτομα εκπαιδεύονται και αξιοποιούνται για την υποστήριξη των αξιωματικών για τις παραπάνω λειτουργίες.

Έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης (minimum safe manning document)

Προκειμένου να εξασφαλιστεί ότι κάθε πλοίο είναι επανδρωμένο με έναν επαρκή αριθμό ναυτικών που είναι ανταγωνιστικοί και ικανοί για να φέρουν εις πέρας τις παραπάνω λειτουργίες, η IMO (International Maritime Organization) έχει ορίσει βάση του κανονισμού 14 του άρθρου 5 για την ασφάλεια της ζωής στην θάλασσα (safety of life at sea - SOLAS) τις εξής συμβάσεις :

- Κάθε πολιτεία θα πρέπει να υιοθετήσει μέτρα για να εξασφαλίσει ότι, από την άποψη της ασφαλής ζωής στην θάλασσα (SOLAS) όλα τα πλοία είναι επανδρωμένα αποτελεσματικά και με τα επαρκή άτομα.
- Όλα τα πλοία που πλέουν σε διεθνή ύδατα θα πρέπει να έχουν ένα έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης (Safe Manning Document) που έχει εκδοθεί από την σημαία του κράτους. (η πολιτεία που το πλοίο είναι εγγεγραμμένο).

Η IMO, με σκοπό να βοηθήσει το κράτος να εκδώσει το κατάλληλο έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης των πλοίων τους, έχει ορίσει τις αρχές για να αποφασιστεί η ακριβής ελάχιστη ασφαλής επάνδρωση διαφορετικών πλοίων, με το ψήφισμα της Ν^ο A890 (21) το οποίο τροποποιήθηκε μεταγενέστερα με το ψήφισμα Ν^ο A955 (23). Αυτές οι αρχές είναι οι ακόλουθες:

- **Διατήρηση ασφαλούς μηχανικής πλοήγησης και παρακολούθηση ασυρμάτου.** Αυτό σημαίνει ότι ένας συγκεκριμένος αριθμός από ναυτικούς με προσόντα πρέπει να είναι στο καθήκον, στο κατάστρωμα, στη γέφυρα, στο μηχανοστάσιο όλο το εικοσιτετράωρο είτε το καράβι είναι στο λιμάνι, είτε όχι. Τα προσόντα αυτών των ναυτικών περιγράφονται σε άλλη σύμβαση της IMO όπου αναφέρονται τα πρότυπα της εκπαίδευσης, πιστοποίησης και παρακολούθηση που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί.
- **Διατήρηση της γενικής εποπτείας του πλοίου.** Αυτό σημαίνει ότι μερικά άτομα ορίζονται να γυρίζουν μέσα και έξω το πλοίο και έτσι να σιγουρεύουν ότι κανένα ανεπιθύμητο περιστατικό δεν θα συμβεί που μπορεί να βλάψει το πλοίο, το φορτίο ή το πλήρωμα.
- **Ασφάλεια σε αγκυροβολημένο και μη αγκυροβολημένο πλοίο.** Αυτό σημαίνει ότι μερικά άτομα ορίζονται να γυρίζουν μέσα και έξω το πλοίο και έτσι να σιγουρεύουν ότι κανένα ανεπιθύμητο περιστατικό δεν θα συμβεί που μπορεί να βλάψει το πλοίο, το φορτίο ή το πλήρωμα.
- **Επίτευξη ασφαλών λειτουργιών του πλοίου όταν βρίσκεται σταματημένο ή σχεδόν σταματημένο στη θάλασσα.** Η ασφάλεια του πλοίου και του έμψυχου δυναμικού στη θάλασσα έχει ύψιστη σημασία και αυτή η λειτουργία εφαρμόζεται πρακτικά σε όλους τους ναυτικούς.
- **Εκτελούνται δραστηριότητες για να αποφευχθεί ζημιά στο θαλάσσιο περιβάλλον.** Όλοι στις μέρες μας είναι ευαισθητοποιημένοι στο να προστατεύουν το θαλάσσιο περιβάλλον. Ως εκ τούτου υπεύθυνοι ναυτικοί που βρίσκονται στο πλοίο πρέπει να χειρίζονται το πλοίο με οικολογικούς τρόπους.
- **Διατήρηση ασφαλών διευθετίσεων και καθαριότητας όλων των τμημάτων για να μειωθεί το ρίσκο της φωτιάς.** Η πρόληψη είναι καλύτερη της θεραπείας. Ως εκ τούτου οι ναυτικοί του πλοίου παίρνουν μέτρα για τη μείωση ή την εξάλειψη πιθανοτήτων που προκαλούν φωτιά. Επίσης, πρέπει να έχουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για την κατάσβεση πιθανής φωτιάς.
- **Παρέχεται ιατρική περίθαλψη στα πλοία.** Τα πλοία δεν έχουν έναν εξειδικευμένο γιατρό, επειδή υπάρχουν ελάχιστα άτομα επί του πλοίου. Ως εκ τούτου γίνεται απαραίτητο ορισμένοι ναυτικοί να είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι για την αντιμετώπιση έκτατων περιστατικών μέχρι ένας εξειδικευμένος γιατρός από την στεριά έρθει να επαλειφθεί της κατάστασης.
- **Εξασφάλιση των εμπορευμάτων κατά την μεταφορά.** Τα εμπορεύματα έχουν μεγάλη αξία και σημασία για τους ιδιοκτήτες των πλοίων γιατί είναι αυτά που μεγιστοποιούν το κέρδος τους. Ως εκ τούτου το πλοίο θα πρέπει να έχει καλά εκπαιδευμένα άτομα για να φροντίσουν το εμπόρευμα μέχρι να φτάσει στον προορισμό του και ξεφορτωθεί στο λιμάνι.
- **Επιθεώρηση και διατήρηση της δομικής ακεραιότητας του πλοίου.** Εάν ένα πλοίο είναι φτιαγμένο για να κάνει υπερατλαντικά ταξίδια για όλη την διάρκεια της ζωής του με οποιαδήποτε δυσκολία και με οποιαδήποτε καιρική κατάσταση, είναι απαραίτητο οι ναυτικοί που επιβαίνουν στο πλοίο να κάνουν συνεχώς ελέγχους περιμετρικά του πλοίου για να εξακριβώσουν άμα η δύναμη και η ακεραιότητα του πλοίου είναι σωστή και έτσι επιτυγχάνουν την ασφάλεια του πλοίου αλλά και την δικιά τους.

- **Να λειτουργούν με βάση το σχέδιο ασφαλείας του πλοίου.** Εξασφαλίζοντας την ασφάλεια του πλοίου επιτυγχάνεται και η προστασία των ναυτικών που επιβαίνουν πάνω σε αυτό. Έχει γίνει απαραίτητο καθήκον η σωστή λειτουργία των πλοίων και γι αυτό κάποιοι αναλαμβάνουν αυτήν την ευθύνη συνήθως όταν το καράβι βρίσκεται στο λιμάνι.
- **Σωστή λειτουργία όλων των συστημάτων ασφαλείας.** Όλα τα είδη πλοίων έχουν συστήματα αυτόματου καθαρισμού για να μην κρατάνε τα απόβλητα σε όλο το ταξίδι. Αυτά με συνεχής ελέγχους από εξειδικευμένα άτομα είναι φιλικά προς το περιβάλλον, αλλά θα πρέπει να προσέχουν όταν γίνεται η ανακύκλωση του νερού στα αμπάρια να μην μπει θαλάσσιο νερό και υπάρχουν επιπλοκές.
- **Λειτουργία και συντήρηση όλων για την καταπολέμηση προβλημάτων και σωστικά μέσα.** Εάν η φωτιά εμφανίζεται ποτέ στη θάλασσα, τον κατάλληλο εξοπλισμό θα έχουν για να σβήσουν. Ομοίως, στην απίθανη περίπτωση που το πλοίο βυθίζεται στη θάλασσα αυτός κατάλληλο εξοπλισμό θα πρέπει να εκτελούνται επίσης προς την εγκατάλειψη του πλοίου σε σωσίβιες λέμβους και σχεδίες. Να εξασφαλίσει ότι αυτά τα λειτουργία εξοπλισμού σωστά κατά τη διάρκεια έκτακτης ανάγκης, αυτοί έχουν να διατηρηθεί και να ελέγχονται περιοδικά. Επιφορτισμένα με όλες αυτές τις λειτουργίες επαρκής αριθμός καταρτισμένων ναυτικών πρέπει να είναι διαθέσιμος στο πλοίο.
- **Συγκέντρωση και να πως θα αποβιβαστούν όλα τα άτομα επί του σκάφους.** Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης για την εγκατάλειψη του πλοίου, όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο, πρέπει να έχει εξασφαλιστεί ότι όλο το πλήρωμα των πλοίων είναι σωστά συγκεντρωμένο ώστε να γίνει η αποβίβαση με ένα πειθαρχημένο και ελεγχόμενο τρόπο, έτσι ώστε κάθε ναυτικός να δραπετεύει ασφάλεια. Για το σκοπό αυτό, ένας επαρκής αριθμός καταρτισμένων ναυτικών πρέπει να είναι διαθέσιμος στο πλοίο.
- **Να λειτουργήσουν και να διατηρήσουν τα κύρια και βοηθητικά μηχανήματα.** Κάθε πλοίο παρέχεται με σημαντικό ποσό μηχανημάτων πρόωσης, παραγωγής ενέργειας, ψύξης, κλιματισμού, θέρμανσης συστήματα, εργασίες φορτοεκφόρτωσης, αντιρρυπαντικό εξοπλισμό, κ.λπ., για τη σωστή λειτουργία και τη διατήρηση όλων αυτών των μηχανημάτων χρειάζεται επαρκής αριθμός καταρτισμένων ναυτικών πάνω στο πλοίο κατά την διάρκεια του ταξιδιού.

Σύμφωνα με τους ανωτέρω κανονισμούς και τις αρχές, όλα τα κράτη σημαίας πρέπει να εκδώσουν έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης στα πλοία τους. Αυτό το έγγραφο είναι ένα από τα πολλά πιστοποιητικά που κάθε πλοίο πρέπει να φέρει πριν από αυτό να επιτρέπεται να πάει στη θάλασσα.

Το ασφαλές Manning προσδιορίζεται με βάση τα ακόλουθα κριτήρια:

- Τύποι πλοίων: επιβατικά, ρόλος επιβατικού πλοίου, ειδικό εμπορικό επιβατικό πλοίο. Πετρελαίου, τάνκερ με χημικά και υγραέριο, άλλα φορτηγά πλοία, πλοία ειδικών σκοπών.
- Ολική χωρητικότητα του πλοίου
- Περιοχή λειτουργίας – Διεθνές ταξίδι, παράκτιο ταξίδι, παράκτιο εμπόριο στην Ινδία, μέγιστη απόσταση από την ακτή, ήπια ή σχεδόν ήπια θάλασσα.

Μερικά τυπικά παραδείγματα safe manning ακολουθούν παρακάτω:

Είδος πλοίου	Μικτό φορτίο	Περιοχή λειτουργίας	Κατηγορία	Πτυχίο	Αριθμός
Ειδικό εμπόριο επιβατηγό	Καθόλου	Διεθνής	Επικεφαλής Διευθύνων σύμβουλος Φύλακες Αξιωματικός Χειριστής GMDSS Αξιολογήσεις φυλάκων Άλλες αξιολογήσεις Μάγειρας	Μεταπτυχιακό FG Πρώτου υποπλοιάρχου FG Δεύτερου υποπλοιάρχου FG GMDSS COP W/K COP Τίποτα επικυρωμένος	1 1 2 1* 3 3** 1
Ειδικό εμπόριο επιβατηγό	Καθόλου	Άλλη εκτός διεθνή	Επικεφαλής Διευθύνων σύμβουλος Φύλακες Αξιωματικός Χειριστής GMDSS Αξιολογήσεις φυλάκων Άλλες αξιολογήσεις Μάγειρας	Μεταπτυχιακό NCV Πρώτου υποπλοιάρχου NCV Δεύτερου υποπλοιάρχου NCV GMDSS COP W/K COP Τίποτα επικυρωμένος	1 1 1 2 1* 3** 1
Φορτηγά πλοία συμπεριλαμβανομένου τάνκερ	>3000	Διεθνής	Επικεφαλής Διευθύνων σύμβουλος Φύλακες Αξιωματικός Χειριστής GMDSS Αξιολογήσεις φυλάκων Άλλες αξιολογήσεις Μάγειρας	Μεταπτυχιακό FG Πρώτου υποπλοιάρχου FG Δεύτερου υποπλοιάρχου FG GMDSS COP W/K COP Τίποτα επικυρωμένος	1 1 2 1* 3 3** 1

Φορτηγά πλοία	>500	Ακτές Ινδίας	Επικεφαλής Διευθύνων σύμβουλος Φύλακες Αξιωματικός Χειριστής GMDSS Αξιολογήσεις φυλάκων Άλλες αξιολογήσεις Μάγειρας	Μεταπτυχιακό NCV Πρώτου υποπλοιάρχου NCV Δεύτερου υποπλοιάρχου NCV GMDSS COP W/K COP Τίποτα επικυρωμένος	1 1 1 1* 2 1** 1
Πετρελαίου, τάνκερ, χημικών ή υγραερίου	>3000	Παράκτια ταξίδια	Επικεφαλής Διευθύνων σύμβουλος Φύλακες Αξιωματικός Χειριστής GMDSS Αξιολογήσεις φυλάκων Άλλες αξιολογήσεις Μάγειρας	Μεταπτυχιακό NCV Πρώτου υποπλοιάρχου NCV Δεύτερου υποπλοιάρχου NCV GMDSS COP W/K COP Τίποτα επικυρωμένος	1 1 1 1* 3 3** 1

Ο κάθε ένας από τους παραπάνω αξιωματικούς μπορούν να έχουν GMDSS COP και να προσδιοριστούν ως χειριστές GMDSS.

** -Ένα ή περισσότερα μπορεί να κρατήσει σε θέση ναυτικός COP σύμφωνα με 2010 τροποποίηση σύμβασης STCW.

F.G - Foreign Going

NCV - Near Coastal voyage

GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System

COP - Certificate of proficiency

Ελάχιστη ασφαλούς επάνδρωσης των ινδικών πλοία από μηχανικών αξιωματικών και βαθμολογία.

Το έγγραφο ασφαλούς επάνδρωσης του πλοίου έχει συνταγογραφεί βάση των ακόλουθων κριτηρίων.

- Από τον τύπο του πλοίου. (Πετρελαιοφόρο, μεταφορικό πλοίο κτλ.)
- Κιλοβάτ ισχύος της μηχανής προώσεως.
- Κατάσταση της μηχανής - είτε τα πλοία είναι επανδρωμένα ή μη επανδρωμένα-μηχανοστάσιο (UMS)
- Περιοχή της λειτουργία - διεθνές δρομολόγιο, κοντά σε παράκτιες εμπορίου της Ινδίας, λεία ή μερικώς ομαλή νερά.

***Για πλοία με μηχανική ισχύ 3000 – 6000 KW που κάνουν ταξίδια διάρκειας <= 24h δεν είναι απαραίτητη η επίβλεψη μηχανικού.

Παρατηρήσεις

Ορίζουμε τη σύνθεση του εγγράφου ασφαλούς επάνδρωσης για κάθε πλοίο που κινείται σε διεθνή ύδατα.

Η IMO έχει προσφέρει μεγάλη υπηρεσία στους ναυτικούς ορίζοντας ότι κάθε πλοίο πρέπει να διαθέτει ένα αρχείο ασφαλούς επάνδρωσης. Επιπλέον, έχουν καθοριστεί σαφείς και λεπτομερείς αρχές που πρέπει να τηρηθούν από όλα τα κράτη που έχουν σκοπό να εκτελέσουν αυτήν την απαίτηση. Επιπροσθέτως, έχουν ορίσει με λεπτομέρειες τα προσόντα και την εκπαίδευση των υπαλλήλων και αξιολογήσεις που πρέπει να αποτελέσουν την ελάχιστη ασφαλή επάνδρωση του πλοίου. Έχοντας κάνει τόσα πολλά, η IMO πρέπει να κάνει ένα επιπλέον βήμα ορίζοντας την ακριβή έκθεση του εγγράφου ασφαλούς επάνδρωσης για όλα τα πλοία, αντί να το αφήσει στο αντίστοιχο κράτος να αποφασίσει από τι πραγματικά αποτελείται το safe manning των πλοίων τους. Είναι γνωστό ότι πολλά πλοία είναι εγγεγραμμένα και ελέγχονται από συγκεκριμένα κράτη που συνήθως αναφέρονται ως Flag of Convenience (FOC). Τέτοια κράτη δεν ενδιαφέρονται για την εφαρμογή υψηλών προδιαγραφών ασφαλείας. Οι κανονισμοί και οι αποφάσεις λαμβάνονται από τον ιδιοκτήτη των πλοίων και άλλες από εμπορικές επιχειρήσεις που προφανώς θέλουν να περιοριστούν στην ελάχιστη επάνδρωση των πλοίων για να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους. Μετά από ένα χρονικό διάστημα είναι βέβαιο ότι αυτό θα οδηγήσει σε απώλειες που δε θα μπορούμε να αντέξουμε οικονομικά.

Ως εκ τούτου η IMO θα αποφασίσει να ορίσει την ακριβή σύνθεση του εγγράφου ασφαλούς επάνδρωσης για όλα τα πλοία που κινούνται σε διεθνή ύδατα, στηριζόμενη στα ακόλουθα κριτήρια:

- Τύπος πλοίου
- Ολική χωρητικότητα πλοίου
- Η ισχύς της μηχανής προώθησης σε KW
- Μέγιστη απόσταση από την ξηρά και μέγιστη διάρκεια ταξιδιού

Η προετοιμασία και το σερβίρισμα του φαγητού ως αρχή της ασφαλούς επάνδρωσης.

Η IMO έχει κάνει μία μεγάλη προσπάθεια να θεσπίσει τις αρχές που πρέπει να ληφθούν υπόψη για να αποφασιστεί η κατώτερη ασφαλή επάνδρωση του πλοίου. Για κάποιες άγνωστες αιτίες δεν έχουν σκεφτεί να συμπεριλάβουν την λειτουργία και τη δουλειά του μαγειρέματος και το σερβίρισμα του φαγητού σαν μία από τις βασικές λειτουργίες που πρέπει να διενεργούνται για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Εάν δεν γίνουν οι απαραίτητες διενέργειες για την παροχή φαγητού καλή ποιότητας και επαρκής ποσότητας, για το μαγείρεμα σε υγιεινές συνθήκες από εξειδικευμένο μάγειρα, τότε η υγεία των ναυτικών που βρίσκονται στο πλοίο είναι βέβαιο ότι θα επηρεαστεί αρνητικά, έτσι θα μειωθεί η αποδοτικότητά τους η οποία τελικά θα οδηγήσει σε καταστροφή. Αυτό το γεγονός έχει αναγνωριστεί και έχει αποδεχτεί από τον International Labour Organization (ILO) που έχει εκδώσει το τελευταίο Marine Labour Convention (MLC) που πρέπει να ισχύσει σύντομα.

Ο κανονισμός 3,2 που συμπεριλαμβάνει τις σχετικές παραγράφους των κωδικών Α και Β της σύμβασης έχει ως εξής:

Όλα τα πλοία θα μεταφέρουν και Σερβίρετε σε συνθήκες υγιεινής δωρεάν τροφίμων και πόσιμο νερού appropriate ποιότητα, θρεπτική αξία, ποικιλία και ποσότητα, λαμβάνοντας υπόψη τις διαφορετικές κουλτούρες και θρησκευτικό υπόβαθρο.

Θα πρέπει να υπάρχει μάγειρας στο πλήρωμα και να έχει τα παρακάτω προσόντα.

Θα πρέπει να έχει κλείσει το 18 έτος της ηλικίας του. Αυτός υποβάλλεται σε ένα εγκεκριμένο εκπαιδευτικό πρόγραμμα που καλύπτουν πρακτικά cookery, τροφίμων και προσωπικής υγιεινής, αποθήκευση των τροφίμων, τον έλεγχο των αποθεμάτων και προστασίας του περιβάλλοντος.

Ακόμα θα πρέπει να έχει προϋπηρεσία στην θάλασσα και τέλος θα πρέπει να υποβάλλονται σε εξετάσεις και να πάρουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά.

- Εξειδικευμένος μάγειρας μπορεί να μην τοποθετηθεί σε πλοίο που επιβαίνουν δέκα ή λιγότεροι επιβάτες. Πάνω απ αυτόν τον αριθμό ατόμων ο μάγειρας είναι απαραίτητος.
- Άμα υπάρχει προσωπικό catering θα πρέπει να είναι και αυτό κατάλληλα εκπαιδευμένο.

Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω απαιτήσεις της σύμβασης του MLS, είναι προφανές ότι οι αρχές για τον ελάχιστο ασφαλή επάνδρωση που εκδίδονται από τον IMO πρέπει επίσης να περιλαμβάνει τη λειτουργία του την προετοιμασία και το σερβίρισμα υγιεινό φαγητό καλής ποιότητας και ποσότητας, ανάλογα με τις ανάγκες των μελών του πληρώματος του πλοίου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ



Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν μια δίκαιη σύμβαση εργασίας.

1. Οι όροι και οι προϋποθέσεις απασχόλησης των ναυτικών πρέπει να καθορίζονται ή να αναφέρονται σε σαφή, γραπτή και νομικώς εκτελεστή συμφωνία και να είναι σύμφωνοι με τα πρότυπα που καθορίζονται στον κώδικα.
2. Οι συμφωνίες για την απασχόληση των ναυτικών πρέπει να συμφωνηθούν από τον ναυτικό με τις προϋποθέσεις που του διασφαλίζουν ότι θα έχει την ευκαιρία να επανεξετάσει και να ζητήσει συμβουλές σχετικά με τους όρους και τις προϋποθέσεις της συμφωνίας και να τους αποδεχτεί ελεύθερα πριν από την υπογραφή.
3. Στο βαθμό που συνάδει με την εθνική νομοθεσία και πρακτική των Μελών, οι συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών θεωρούνται ότι ενσωματώνουν τις εκάστοτε ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

1.1 Συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών (ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.1)

1. Κάθε Μέλος θεσπίζει νόμους ή κανονισμούς που απαιτούν ότι τα πλοία που φέρουν τη σημαία του να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) οι ναυτικοί που εργάζονται στα πλοία που φέρουν τη σημαία κράτους μέλους πρέπει να έχουν συνάψει συμφωνία απασχόλησης υπογεγραμμένη τόσο από τον ναυτικό και τον πλοιοκτήτη ή του εκπροσώπου του πλοιοκτήτη (ή, όπου δεν είναι υπάλληλοι, αποδεικτικά στοιχεία συμβατικών ή συναφών ρυθμίσεων), παρέχοντάς τους αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, όπως απαιτείται από την παρούσα σύμβαση?

(β) οι ναυτικοί υπογράφοντας τη συμφωνία για την απασχόληση θα πρέπει να τους δίνεται η ευκαιρία να εξετάζουν και να ζητούν συμβουλές σχετικά με αυτήν πριν από την υπογραφή της, καθώς και άλλες διευκολύνσεις που είναι απαραίτητες για να εξασφαλιστεί ότι έχουν εισέλθει ελεύθερα σε μια συμφωνία με επαρκή κατανόηση των δικαιωμάτων και των ευθυνών τους?

(γ) ο πλοιοκτήτης όσο και ο ναυτικός πρέπει να έχουν έκαστος από ένα υπογεγραμμένο πρωτότυπο της συμφωνίας απασχόλησης των ναυτικών?

(δ) θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλιστεί, ότι σαφείς πληροφορίες ως προς τους όρους εργασίας τους, μπορούν εύκολα να ληφθούν από τους ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένου του πλοίαρχου του πλοίου, και ότι πληροφορίες που συμπεριλαμβάνουν αντίγραφο της σύμβασης εργασίας των ναυτικών, είναι επίσης προσβάσιμες για επανεξέταση από τους υπαλλήλους της αρμόδιας αρχής, συμπεριλαμβανομένων εκείνων στα λιμάνια που επισκέπτονται? και

(ε) στους ναυτικούς θα πρέπει να δοθεί ένα έγγραφο που περιέχει ένα αρχείο της απασχόλησής τους επί του πλοίου.

2. Στην περίπτωση που μια συλλογική σύμβαση εργασίας αποτελεί το σύνολο ή μέρος των συμφωνιών απασχόλησης των ναυτικών, αντίγραφο της εν λόγω συμφωνίας θα είναι διαθέσιμο επί του σκάφους. Σε περίπτωση που η συμφωνία απασχόλησης του ναυτικού και η ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας δεν είναι στα αγγλικά, θα πρέπει να είναι, καθώς επίσης και τα ακόλουθα (εξαιρούνται τα πλοία που εκτελούν αποκλειστικά εσωτερικά δρομολόγια):

(α) αντίγραφο του επίσημου εντύπου της σύμβασης? και

(β) τα μέρη της συλλογικής σύμβασης εργασίας που υπόκεινται σε καθορισμένο έλεγχο από το λιμένα σύμφωνα με τον κανονισμό 5.2.

3. Το έγγραφο που αναφέρεται στην παράγραφο 1 (ε) του παρόντος κανονισμού, δεν πρέπει να περιέχει καμία αναφορά στην ποιότητα της εργασίας των ναυτικών ή στις απολαβές τους. Η μορφή του εγγράφου, τα στοιχεία που πρέπει να καταγράφονται και ο τρόπος με τον οποίο οι εν λόγω λεπτομέρειες πρέπει να εγγραφούν, θα πρέπει να καθορίζονται από το εθνικό δίκαιο.

4. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίζει νόμους και τους κανονισμούς καθορίζοντας τα ζητήματα που πρέπει να περιλαμβάνονται στις συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών που διέπονται από το εθνικό του δίκαιο. Οι συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών πρέπει σε κάθε περίπτωση να περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία:

(α) το πλήρες όνομα του ναυτικού, την ημερομηνία γέννησης ή την ηλικία, και τον τόπο γέννησης?

(β) το όνομα και τη διεύθυνση του πλοιοκτήτη?

(γ) τον τόπο και την ημερομηνία της συμφωνίας απασχόλησης των ναυτικών?

(δ) την ιδιότητα με την οποία ο ναυτικός πρόκειται να απασχοληθεί?

(ε) το ύψος των αποδοχών του ναυτικού ή, κατά περίπτωση, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό τους?

(στ) το ποσό της ετήσιας άδειας ή, κατά περίπτωση, τον τύπο που χρησιμοποιείται για τον υπολογισμό αυτό?

(ζ) τη λήξη της σύμβασης και οι όροι αυτής, όπως οι εξής:

(i) εάν η συμφωνία έχει γίνει για αόριστο χρονικό διάστημα, οι συνθήκες μπορούν να επιτρέπουν σε οποιοδήποτε μέρος να την καταγγείλει, καθώς και η απαιτούμενη προθεσμία, η οποία δεν πρέπει να είναι μικρότερη για τον πλοιοκτήτη από ό, τι για τον ναυτικό.

(ii) εάν η συμφωνία έχει γίνει για μια ορισμένη χρονική περίοδο, την ημερομηνία που έχει οριστεί για τη λήξη της. και

(iii) εάν η συμφωνία έχει γίνει για ένα ταξίδι, το λιμάνι προορισμού και το χρόνο που πρέπει να λήξει μετά την άφιξη πριν να απολυθεί ο ναυτικός?

(η) τα οφέλη για την υγεία και την προστασία της κοινωνικής ασφάλισης που πρέπει να παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη.

(i) το δικαίωμα του ναυτικού για τον επαναπατρισμό.

(i) αναφορά στη συλλογική σύμβαση εργασίας, εφόσον εφαρμόζεται. και

(ια) οποιαδήποτε άλλα στοιχεία που μπορεί να απαιτήσει η εθνική νομοθεσία.

5. Κάθε Μέλος θεσπίζει νόμους ή κανονισμούς που καθορίζουν τις ελάχιστες περιόδους ειδοποίησης που πρέπει να δοθούν από τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες για την πρόωρη λήξη της σύμβασης εργασίας των ναυτικών. Η διάρκεια των εν λόγω ελάχιστων περιόδων καθορίζεται κατόπιν διαβούλευσης με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, αλλά δεν πρέπει να είναι μικρότερη από επτά ημέρες.

6. Περίοδος ειδοποίησης μικρότερη από την ελάχιστη είναι δυνατό να οριστεί σε περιπτώσεις που αναγνωρίζονται από την εθνική νομοθεσία ή κανονισμούς ή τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας, καθώς και η λύση της συμφωνίας απασχόλησης με προ ειδοποίηση ή χωρίς προειδοποίηση. Κατά τον καθορισμό των εν λόγω περιπτώσεων, τα Μέλη εξασφαλίζουν την ανάγκη του ναυτικού να καταγγείλει, χωρίς κυρώσεις, τη συμφωνία απασχόλησης με σύντομη προειδοποίηση ή άνευ προειδοποίησης για σοβαρούς οικογενειακούς ή άλλους επείγοντες λόγους που λαμβάνονται υπόψη.

1.1 Καταγραφή της απασχόλησης (Κατευθυντήρια γραμμή B2.1.1)

1. Κατά τον καθορισμό των στοιχείων που πρέπει να καταγράφονται στα πρακτικά της απασχόλησης που αναφέρονται στον κανονισμό A2.1, παράγραφος 1 (ε), κάθε Μέλος θα πρέπει να διασφαλίζει ότι το έγγραφο αυτό περιέχει επαρκείς πληροφορίες, με μετάφραση στα αγγλικά, προκειμένου να διευκολύνει την απόκτηση της περαιτέρω εργασίας ή για να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις των θαλάσσιων υπηρεσιών για την αναβάθμιση ή την προαγωγή. Ένα Βιβλίο απόλυσης των ναυτικών μπορούν να ικανοποιήσει τις απαιτήσεις της παραγράφου 1 (ε) του εν λόγω κανονισμού.

1.2 Μισθοί (Ο κανονισμός 2.2)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί πληρώνονται για τις υπηρεσίες τους

1. Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να πληρώνονται για την εργασία τους, τακτικά και πλήρως, σύμφωνα με τις συμβάσεις εργασίας τους.

1.2.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.2 (βάση κανονισμού 2.2)

1. Τα Μέλη θα πρέπει να προβλέπουν ότι οι πληρωμές που οφείλονται στους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία τους, θα πρέπει να πραγματοποιούνται σε χρονικά διαστήματα όχι μεγαλύτερα από μήνα και σύμφωνα με την εκάστοτε ισχύουσα συλλογική σύμβαση.

2. Στους ναυτικούς θα πρέπει να δοθεί ένας μηνιαίος λογαριασμός των οφειλόμενων πληρωμών και των ποσών που έχουν καταβληθεί, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των πρόσθετων ενισχύσεων και τη συναλλαγματική ισοτιμία που χρησιμοποιείται όταν η πληρωμή έχει γίνει σε άλλο νόμισμα ή τιμή διαφορετική από εκείνη που συμφωνήθηκε .

3. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί οι πλοιοκτήτες να λαμβάνουν μέτρα, όπως αυτά που ορίζονται στην παράγραφο 4 του παρόντος κανονισμού, με τα οποία να παρέχονται τα μέσα με τα οποία οι ναυτικοί να μεταδίδουν το σύνολο ή μέρος των αποδοχών τους στις οικογένειες ή τα προστατευόμενα μέλη τους ή τους νόμιμους δικαιούχους τους.

4. Τα μέτρα που εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί είναι σε θέση να μεταδίδουν τα έσοδα τους στις οικογένειές τους, περιλαμβάνουν:

- (α) ένα σύστημα για τη διευκόλυνση των ναυτικών, την στιγμή έναρξης της απασχόλησής τους ή κατά τη διάρκειά της, να παραχωρήσουν, εάν το επιθυμούν, ένα μέρος των μισθών τους σε τακτά χρονικά διαστήματα στις οικογένειές τους με τραπεζικά εμβάσματα ή παρόμοια μέσα? και
- (β) την απαίτηση ότι τα μερίδια θα πρέπει να καταβληθούν έγκαιρα και άμεσα στο πρόσωπο ή τα πρόσωπα που ορίζονται από τους ναυτικούς.

5. Οποιαδήποτε χρέωση για την υπηρεσία σύμφωνα με τις παραγράφους 3 και 4 του παρόντος Κανονισμού θα πρέπει να είναι λογική σε ποσό, και η συναλλαγματική ισοτιμία νομίσματος, εκτός εάν προβλέπεται αλλιώς, θα πρέπει, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς, να είναι το ισχύον επιτόκιο της αγοράς ή η επίσημη δημοσιευμένη τιμή και να μην είναι δυσμενής για το ναυτικό.

6. Κάθε Μέλος που υιοθετεί τις εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις που διέπουν τους μισθούς των ναυτικών θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη την καθοδήγηση που παρέχεται στο Β μέρος του κώδικα.

1.2.2.1 Ειδικοί ορισμοί (Κατευθυντήρια γραμμή B2.2.1)

1. Για τους σκοπούς της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής, ο όρος:

(α) *ικανός ναυτικός* νοείται κάθε ναυτικός που θεωρείται αρμόδιος να εκτελέσει οποιοδήποτε καθήκον που μπορεί να απαιτείται από μια διατεταγμένη υπηρεσία στο τμήμα του καταστρώματος, διαφορετικά από τα καθήκοντα της εποπτείας ή ειδικής κατηγορίας, ή αυτά που ορίζονται ως τέτοια από την εθνική νομοθεσία, κανονισμούς ή πρακτικές, ή από συλλογική σύμβαση?

(β) *βασικός μισθός* ή *ημερομίσθιο* σημαίνει την αμοιβή, όπως ρυθμίζεται, για κανονικές ώρες εργασίας? δεν περιλαμβάνει τις πληρωμές για τις υπερωρίες, επιδόματα, άδειες μετ' αποδοχών ή οποιαδήποτε άλλη πρόσθετη αμοιβή?

(γ) Ο *ενοποιημένος μισθός* σημαίνει ένα μισθό που περιλαμβάνει το βασικό μισθό και άλλα οφέλη που έχουν σχέση με την αμοιβή, ο ενοποιημένος μισθός μπορεί να περιλαμβάνει την αποζημίωση για όλες τις ώρες υπερωριακής απασχόλησης που έχουν εργαστεί και όλα τα άλλα οφέλη που έχουν σχέση με τις αμοιβές ή μπορεί να περιλαμβάνει μόνο ορισμένα οφέλη σε μια μερική παγίωση?

(δ) *ώρες εργασίας* νοείται ο χρόνος κατά τον οποίο οι ναυτικοί που απαιτούνται να κάνουν τη δουλειά για λογαριασμό του πλοίου?

(ε) *τις υπερωρίες* σημαίνει το χρόνο εργασίας πέραν των κανονικών ωρών εργασίας.

1.2.2.2 Υπολογισμός και πληρωμή (Κατευθυντήρια γραμμή B2.2.2)

1. Για τους ναυτικούς των οποίων η αμοιβή περιλαμβάνει ξεχωριστή αποζημίωση για τις υπερωρίες:

(α) για τον υπολογισμό των μισθών, οι κανονικές ώρες εργασίας στη θάλασσα και στο λιμάνι, δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις οκτώ ώρες ανά ημέρα?

(β) για τον υπολογισμό των υπερωριών, ο αριθμός των κανονικών ωρών ανά εβδομάδα που καλύπτονται από τον βασικό μισθό ή το ημερομίσθιο πρέπει να καθορίζονται από τις εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις, εάν δεν καθορίζεται από τις συλλογικές συμβάσεις, αλλά δεν θα πρέπει να υπερβαίνει τις 48 ώρες την εβδομάδα? συλλογικές συμβάσεις μπορούν να προβλέπουν διαφορετική, αλλά όχι λιγότερο ευνοϊκή μεταχείριση?

(γ) το ποσοστό ή τα ποσοστά αποζημίωσης για υπερωριακή εργασία, τα οποία δεν πρέπει να είναι μικρότερα από ένα και ένα τέταρτο φορές το βασικό μισθό ή το ημερομίσθιο ανά ώρα, θα πρέπει να προβλέπονται από την εθνική νομοθεσία ή από συλλογικές συμβάσεις, εάν εφαρμόζονται? και

(δ) τα μητρώα όλων των υπερωριακών εργασιών θα πρέπει να διατηρούνται από τον πλοίαρχο, ή ένα πρόσωπο που έχει οριστεί από τον πλοίαρχο, και έχουν εγκριθεί από το ναυτικό σε όχι μεγαλύτερο διάστημα του ενός μήνα.

2. Για τους ναυτικούς οι μισθοί των οποίων ενοποιούνται πλήρως ή εν μέρει:

(α) η συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών θα πρέπει να προσδιορίζει με σαφήνεια, κατά περίπτωση, τον αριθμό των ωρών εργασίας που περιμένει ο ναυτικός σε αντάλλαγμα για αυτή την αμοιβή, καθώς και τυχόν πρόσθετα επιδόματα που μπορεί να είναι πληρωτέα επιπροσθέτως στον ενοποιημένο μισθό, και κάτω από ποιες συνθήκες.

(β) όπου καταβάλλονται υπερωρίες για τις ώρες εργασίας πέραν εκείνων που καλύπτονται από το ενοποιημένο μισθό, το ωρομίσθιο δεν πρέπει να είναι μικρότερο από ένα και ένα τέταρτο φορές της βασικής τιμής που αντιστοιχεί στις κανονικές ώρες εργασίας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής. Η ίδια αρχή πρέπει να εφαρμόζεται για τις ώρες υπερωριακής εργασίας που περιλαμβάνονται στον ενοποιημένο μισθό.

(γ) αποζημίωση για μέρος του πλήρως ή μερικώς ενοποιημένου μισθού που αντιπροσωπεύει τις κανονικές ώρες εργασίας, όπως ορίζεται στην παράγραφο 1 (α) της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής, δεν πρέπει να είναι μικρότερη από το ισχύον κατώτατο μισθό; και

(δ) για τους ναυτικούς των οποίων οι μισθοί είναι μερικώς ενοποιημένοι, αρχεία όλων των υπερωριών πρέπει να διατηρηθούν και να εγκριθούν, όπως προβλέπεται στην παράγραφο 1 (δ) της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής.

3. Η εθνική νομοθεσία ή οι συλλογικές συμβάσεις μπορούν να παρέχουν ως καταβολή αποζημίωσης για τις υπερωρίες ή για εργασίες που εκτελούνται την ημέρα ανάπαυσης της εβδομάδας και τις αργίες, τουλάχιστον τον ισοδύναμο χρόνο εκτός υπηρεσίας και εκτός του πλοίου ή πρόσθετη άδεια αντί αμοιβής ή οποιαδήποτε άλλη αποζημίωση προβλέπεται.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί αποδέχτηκαν, αφού έλαβαν υπόψη τις οργανώσεις των εκπροσώπων πλοιοκτητών και ναυτικών ή, ανάλογα με την περίπτωση, ότι οι συλλογικές συμβάσεις θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις ακόλουθες αρχές:

(α) η ίση αμοιβή για εργασία ίσης αξίας πρέπει να ισχύει για όλους τους ναυτικούς που απασχολούνται στο ίδιο πλοίο, χωρίς διακρίσεις με βάση τη φυλή, το χρώμα, το φύλο, τη θρησκεία, τις πολιτικές πεποιθήσεις, την εθνική προέλευση ή κοινωνική καταγωγή.

(β) η συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών, η οποία προσδιορίζει τους ισχύοντες μισθούς ή τα ημερομίσθια, πρέπει να φέρεται πάνω στο πλοίο. Θα πρέπει να διατίθενται πληροφορίες σχετικά με το ύψος των μισθών ή ημερομισθίων για κάθε ναυτικό, είτε με την παροχή τουλάχιστον ενός υπογεγραμμένου αντίγραφου των σχετικών πληροφοριών στο ναυτικό σε μια γλώσσα που κατανοεί, ή με την ταχυδρόμηση ενός αντίγραφου της συμφωνίας σε ένα μέρος προσβάσιμο για τους ναυτικούς ή με κάποιο άλλο κατάλληλο μέσο?

(γ) οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται σε νόμιμο χρήμα και ανάλογα με την περίπτωση, μπορεί να καταβληθούν με τραπεζικό έμβασμα, με τραπεζική επιταγή, ταχυδρομική επιταγή ή τη διαταγή χρημάτων?

(δ) κατά τον τερματισμό της σύμβασης, όλες οι αποζημιώσεις θα πρέπει να καταβάλλονται χωρίς αδικαιολόγητη καθυστέρηση?

(ε) κατάλληλες κυρώσεις ή άλλα κατάλληλα διορθωτικά μέτρα θα πρέπει να επιβληθούν από την αρμόδια αρχή, όπου οι πλοιοκτήτες καθυστερούν αδικαιολόγητα, ή αδυνατούν να κάνουν, την πληρωμή του συνόλου των οφειλών.

(στ) οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται απευθείας στους τραπεζικούς λογαριασμούς των ναυτικών εκτός αν ζητήσουν κάτι διαφορετικό γραπτά.

(ζ) με την επιφύλαξη του στοιχείου (η) της παρούσας παραγράφου, ο πλοιοκτήτης δεν πρέπει να επιβάλλει κανένα περιορισμό στην ελευθερία των ναυτικών στη διάθεση των αποδοχών τους

(η) αφαίρεση από τις αποδοχές θα πρέπει να επιτρέπεται μόνον εφόσον:

(i) υπάρχει ρητή πρόβλεψη στην εθνική νομοθεσία ή σε ισχύουσα συλλογική σύμβαση και ο ναυτικός έχει ενημερωθεί, με τον τρόπο που κρίνεται πιο κατάλληλο από την αρμόδια αρχή, για τέτοιες εκπτώσεις, και

(ii) οι μειώσεις δεν υπερβαίνουν συνολικά το ανώτατο όριο που μπορεί να έχει οριστεί από τις εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις ή συλλογικές συμβάσεις ή δικαστικές αποφάσεις για την υπαγωγή των εν λόγω μειώσεων.

(i) καμία μείωση δεν πρέπει να γίνει στις αποδοχές ενός ναυτικού σχετικά με την απόκτηση ή

τη διατήρηση της απασχόλησης.

(ι) πρέπει να απαγορεύονται χρηματικά πρόστιμα σε βάρος των ναυτικών, εκτός από εκείνα που επιτρέπονται από τις εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις, συλλογικές συμβάσεις ή άλλα μέτρα.

(ια) η αρμόδια αρχή πρέπει να έχει την εξουσία να ελέγχει τα καταστήματα και τις υπηρεσίες που παρέχονται στο πλοίο για να εξασφαλίσει ότι δίκαιες και λογικές τιμές εφαρμόζονται προς όφελος των ενδιαφερόμενων ναυτικών. και

(ιβ) στο βαθμό που οι αξιώσεις των ναυτικών για τους μισθούς και άλλα ποσά που τους οφείλονται λόγω της εργασίας τους δεν είναι ασφαλισμένα σύμφωνα με τις διατάξεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα Ναυτιλιακά Εμπράγματα και Υποθήκες, του 1993, οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να προστατεύονται σύμφωνα με το Προστασία των Δικαιωμάτων των Εργαζομένων (Αφερεγγυότητα του Εργοδότη) σύμβαση, 1992 (No 173).

Κάθε Μέλος πρέπει, μετά από διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, να προχωρούν στις διαδικασίες για τη διερεύνηση καταγγελιών σχετικά με οποιοδήποτε θέμα που περιέχεται στην παρούσα κατευθυντήρια γραμμή.

1.2.2.3 Ο ελάχιστος μισθός (Κατευθυντήρια γραμμή B2.2.3)

1. Με την επιφύλαξη της αρχής της ελεύθερης συλλογικής διαπραγμάτευσης, κάθε Μέλος θα πρέπει, μετά από διαβούλευση των εκπροσώπων πλοιοκτητών και ναυτικών, να καθορίσει τις διαδικασίες για τον καθορισμό των κατώτατων μισθών των ναυτικών. Εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και ναυτικών πρέπει να συμμετέχουν στη λειτουργία των εν λόγω διαδικασιών.

2. Κατά τον καθορισμό αυτών των διαδικασιών και τον καθορισμό κατώτατων μισθών, η δέουσα προσοχή πρέπει να δοθεί τον καθορισμό ελάχιστου μισθού σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα εργασίας, καθώς και με τις ακόλουθες αρχές:

(α) το επίπεδο των κατώτατων μισθών θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τη φύση της απασχόλησης στη ναυτιλία, τα επίπεδα πληρώματος των πλοίων και τις κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών και

(β) το επίπεδο των κατώτατων μισθών θα πρέπει να προσαρμοστεί στο να ληφθούν υπόψη οι αλλαγές στο κόστος ζωής και τις ανάγκες των ναυτικών.

3. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει:

α) με τη βοήθεια ενός συστήματος εποπτείας και επιβολής κυρώσεων, ότι οι μισθοί θα καταβάλλονται όχι λιγότερο από τις ισχύουσες τιμές ή τις καθορισμένες και

β) ότι όλοι οι ναυτικοί που έχουν πληρωθεί με ποσό χαμηλότερο από τον κατώτατο μισθό να είναι σε θέση ανακτήσουν, με μια ανέξοδη και ταχεία δικαστική ή άλλη διαδικασία, το ποσό το οποίο δεν έχουν πληρωθεί.

1.2.2.4 Κατευθυντήρια γραμμή B2.2.4 – Ελάχιστος μηνιαίος βασικός μισθός ή ποσοστό των μισθών για τους ικανούς ναυτικούς

1. Ο βασικός μισθός ή το ημερομίσθιο για έναν ημερολογιακό μήνα για την υπηρεσία ενός ικανού ναυτικού δεν πρέπει να είναι μικρότερος από το ποσό που καθορίζεται περιοδικά από την Κοινή Ναυτιλιακή Επιτροπή ή άλλο φορέα εξουσιοδοτημένο από το Διοικητικό Συμβούλιο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας. Μετά από απόφαση του Διοικητικού Σώματος, ο Γενικός Διευθυντής κοινοποιεί κάθε αναθεωρημένο ποσό για τα Μέλη της Οργάνωσης.

2. Τίποτα στην παρούσα κατευθυντήρια γραμμή δεν πρέπει να θεωρείται ότι θίγει τους διακανονισμούς που συμφωνούνται μεταξύ των εφοπλιστών ή των οργανώσεών τους και των οργανώσεων των ναυτικών σε σχέση με τη ρύθμιση των καθιερωμένων ελάχιστων όρων και συνθηκών απασχόλησης, εφόσον οι εν λόγω όροι και οι προϋποθέσεις αναγνωρίζονται από την αρμόδια αρχή.

1.3 Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης (Κανόνας 2.3)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν ρυθμίσει τις ώρες εργασίας ή τις ώρες ανάπαυσης

1. Κάθε Μέλος εξασφαλίζει ότι οι ώρες εργασίας ή ανάπαυσης των ναυτικών ρυθμίζονται.
2. Κάθε Μέλος θεσπίζει τον μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας ή τον ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους που είναι σύμφωνες με τις διατάξεις του Κώδικα.

1.3.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.3

1. Για τους σκοπούς του παρόντος Κανονισμού, ο όρος:

(α) *ώρες εργασίας* νοείται ο χρόνος που απαιτούν οι ναυτικοί να κάνουν τη δουλειά για λογαριασμό του πλοίου?

(β) *ώρες ανάπαυσης* νοείται ο χρόνος εκτός των ωρών εργασίας. Ο όρος αυτός δεν περιλαμβάνει τα σύντομα διαλείμματα.

2. Κάθε μέλος, εντός των ορίων που ορίζονται στις παραγράφους 5-8 του παρόντος Κανονισμού, ορίζει είτε ένα μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας που δεν πρέπει να υπερβαίνεται σε μια δεδομένη χρονική περίοδο, ή ένα ελάχιστο αριθμό ωρών ανάπαυσης, οι οποίες θα πρέπει να παρέχονται σε μία δεδομένη χρονική περίοδο.

3. Κάθε Μέλος αναγνωρίζει ότι το πρότυπο των κανονικών ωρών εργασίας για τους ναυτικούς, όπως αυτό για άλλους εργαζομένους, πρέπει να βασίζεται σε μια εργάσιμη ημέρα οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και με ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες. Ωστόσο, αυτό δεν εμποδίζει τα Μέλη από το να προχωρήσουν στις διαδικασίες για την έγκριση ή καταχώριση μιας συλλογικής σύμβασης που καθορίζει τις κανονικές ώρες εργασίας των ναυτικών πάνω σε μια βάση όχι λιγότερο ευνοϊκή από αυτό το πρότυπο.

4. Κατά τον καθορισμό των εθνικών προτύπων, τα Μέλη λαμβάνουν υπόψη τον κίνδυνο που θέτει η κόπωση των ναυτικών, ιδίως εκείνων των οποίων τα καθήκοντα περιλαμβάνουν την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την ασφαλή λειτουργία του πλοίου.

5. Τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης θα πρέπει να είναι ως εξής:

(α) μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει:

(i) 14 ώρες το 24ωρο και

(ii) 72 ώρες την εβδομάδα ή

(β) ελάχιστος αριθμός ωρών ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι μικρότερος από:

(i) δέκα ώρες το 24ωρο και

(ii) 77 ώρες την εβδομάδα.

6. Οι ώρες ανάπαυσης επιτρέπεται να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μία εκ των οποίων πρέπει να είναι τουλάχιστον έξι ώρες, το δε ενδιάμεσο διάστημα, μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης, δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες.

7. Οι συγκεντρώσεις πυρόσβεσης και ασκήσεων στις σωσίβιες λέμβους, και οι ασκήσεις που περιγράφονται από τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και από διεθνείς πράξεις πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο που να ελαχιστοποιεί την διακοπή των περιόδων ανάπαυσης και να μην προκαλεί κόπωση.

8. Όταν ένας ναυτικός ευρίσκεται σε εφημερία, όπως όταν ένα μηχανοστάσιο είναι αφύλακτο, ο ναυτικός πρέπει να λαμβάνει επαρκή αντισταθμιστική περίοδο ανάπαυσης εάν η κανονική περίοδος ανάπαυσης του διαταράσσεται από έκτακτες κλήσεις για εργασία.

9. Εάν δεν υπάρχει συλλογική σύμβαση ή διαιτητική απόφαση ή εφόσον η αρμόδια αρχή κρίνει ότι οι διατάξεις της συμφωνίας ή σύναψης της παραγράφου 7 ή 8 του παρόντος Κανονισμού είναι ανεπαρκείς, η αρμόδια αρχή καθορίζει τις διατάξεις για την εξασφάλιση επαρκούς ανάπαυσης των εν λόγω ναυτικών.

10. Τα Μέλη θα πρέπει απαιτούν την τοποθέτηση ενός πίνακα με τους διακανονισμούς εργασίας, σε ένα εύκολα προσβάσιμο μέρος, του πλοίου, η οποία θα περιλαμβάνει για κάθε θέση τουλάχιστον:

- (α) το πρόγραμμα υπηρεσίας στη θάλασσα και στο λιμάνι και
- (β) τις μέγιστες ώρες εργασίας ή τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης που απαιτούνται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις.

11. Ο πίνακας που αναφέρεται στην παράγραφο 10 του παρόντος Κανονισμού πρέπει να καθορίζεται σε τυποποιημένη μορφή στη γλώσσα ή γλώσσες εργασίας του πλοίου και στα αγγλικά.

12. Τα Μέλη θα πρέπει να απαιτούν να διατηρούνται αρχεία των καθημερινών ωρών εργασίας των ναυτικών ή των καθημερινών ωρών ανάπαυσης για να επιτρέπεται η παρακολούθηση της συμμόρφωσης με τις παραγράφους 5 έως και 11 του παρόντος Κανονισμού. Τα αρχεία πρέπει να είναι σε τυποποιημένη μορφή που καταρτίστηκε από την αρμόδια αρχή, λαμβάνοντας υπόψη όλες τις διαθέσιμες κατευθυντήριες γραμμές της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας ή θα πρέπει να είναι σε οποιαδήποτε καθορισμένη μορφή που προκαθορίζεται από τον Οργανισμό. Θα πρέπει να είναι στις γλώσσες που απαιτούνται από την παράγραφο 11 του παρόντος Κανονισμού. Οι ναυτικοί λαμβάνουν αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν το οποίο θα πρέπει να υπογράφεται από τον πλοίαρχο, ή από πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από τον πλοίαρχο, και από τους ναυτικούς.

13. Τίποτα στις παραγράφους 5 και 6 του παρόντος Κανονισμού δεν θα πρέπει να εμποδίζει τα Μέλη από τη θέσπιση εθνικών νομοθετικών ή κανονιστικών διατάξεων ή διαδικασιών για την αρμόδια αρχή που να επιτρέπει ή να καταχωρεί συλλογικές συμφωνίες που να επιτρέπουν εξαιρέσεις από τα όρια που καθορίζονται. Οι εξαιρέσεις αυτές θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, να ακολουθούν τις διατάξεις του παρόντος Κανονισμού, αλλά μπορούν να λαμβάνουν υπόψη συχνότερες ή μεγαλύτερες περιόδους άδειας ή τη χορήγηση αντισταθμιστικής άδειας για τους φύλακες- ναυτικούς ή τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που εκτελούν περιορισμένους πλόες.

14. Τίποτα σε αυτό το Πρότυπο πρέπει να θεωρείται ότι περιορίζει το δικαίωμα του πλοίαρχου ενός πλοίου να απαιτεί από έναν ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των προσώπων επί του πλοίου ή του φορτίου ή για το σκοπό της παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα που βρίσκονται σε κίνδυνο στη θάλασσα. Κατά συνέπεια, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει την ισχύ του προγράμματος ωρών εργασίας ή των ωρών ανάπαυσης και να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελεί όσες ώρες εργασίας απαιτούνται μέχρις ότου η φυσιολογική κατάσταση έχει αποκατασταθεί. Το συντομότερο δυνατό μετά την κανονική κατάσταση έχει αποκατασταθεί, ο πλοίαρχος εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί που εκτέλεσαν εργασία στη διάρκεια προγραμματισμένης περιόδου ανάπαυσης που προβλέπεται με επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

1.3.2.1 Νέοι ναυτικοί (Κατευθυντήρια γραμμή B2.3.1)

1 Στη θάλασσα και στο λιμάνι οι ακόλουθες διατάξεις πρέπει να ισχύουν για όλους τους νέους ναυτικούς κάτω από την ηλικία των 18:

- (α) οι ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τις οκτώ ώρες ανά ημέρα και 40 ώρες την εβδομάδα και υπερωρίες θα πρέπει να εργαστούν μόνο όταν αυτό είναι αναπόφευκτο για λόγους ασφαλείας.
- (β) θα πρέπει να δοθεί επαρκής χρόνος για όλα τα γεύματα, και ένα διάλειμμα τουλάχιστον μίας ώρας για το κύριο γεύμα της ημέρας πρέπει να είναι σίγουρο, και
- (γ) Θα πρέπει να επιτραπεί μια περίοδο ανάπαυσης 15 λεπτών, το συντομότερο δυνατό μετά από κάθε δύο ώρες συνεχούς εργασίας.

2 Κατ'εξαιρέση, οι διατάξεις της παραγράφου 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής, δεν χρειάζεται να εφαρμοστούν, εάν:

- (α) είναι ανέφικτο για τους νέους ναυτικούς στο κατάστρωμα, στο μηχανοστάσιο και στο τμήμα τροφοδοσίας να ανατεθούν καθήκοντα φύλαξης ή να εργάζονται σε ένα σύστημα που εκδίδονται οι βάρδιες με φύλλα υπηρεσίας. ή
- (β) η αποτελεσματικότητα της εκπαίδευσης των νέων ναυτικών, σύμφωνα με τα καθιερωμένα

προγράμματα και χρονοδιαγράμματα θα μπορούσε να επηρεαστεί.

3. Τέτοιες εξαιρετικές καταστάσεις θα πρέπει να καταγράφονται, με αιτιολογίες, και να υπογράφονται από τον πλοίαρχο.

4 Η παράγραφος 1. της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής, δεν απαλλάσσει τους νέους ναυτικούς από τη γενική υποχρέωση που έχουν όλοι οι ναυτικοί, να εργαστούν κατά τη διάρκεια οποιασδήποτε έκτακτης ανάγκης, όπως προβλέπεται στον Κανονισμό A2.3, παράγραφος 14.

1.4 Δικαίωμα αδειάς (Κανόνας 2.4)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν επαρκή άδεια

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί οι ναυτικοί, που απασχολούνται στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, να λαμβάνουν ετήσια άδεια με αποδοχές κάτω από κατάλληλες συνθήκες, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικα.

2. Θα πρέπει να χορηγείται άδεια παραμονής στους ναυτικούς στην στεριά για να ωφελήσει την υγεία τους και την ευημερία τους και να είναι συνεπείς με τις επιχειρησιακές απαιτήσεις των θέσεών τους.

1.4.1 Κανονισμός A2.4

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίζει τους νόμους και τους κανονισμούς που καθορίζουν τις ελάχιστες προδιαγραφές για την ετήσια άδεια των ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών σε σχέση με την εν λόγω άδεια.

2. Υπό τον όρο ότι κάθε συλλογική σύμβαση ή νόμοι ή κανονισμοί παρέχουν την κατάλληλη μέθοδο υπολογισμού που λαμβάνει υπόψη τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών σε αυτό το πλαίσιο, η ετήσια άδεια μετ' αποδοχών πρέπει να υπολογίζεται βασικά τουλάχιστον σε 2,5 ημερολογιακές ημέρες ανά μήνα απασχόλησης. Ο τρόπος με τον οποίο υπολογίζεται η διάρκεια της υπηρεσίας πρέπει να ορίζεται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα. Δικαιολογημένες απουσίες από την εργασία δεν θα πρέπει να θεωρούνται ως ετήσια άδεια.

3. Κάθε συμφωνία να παραιτηθεί από την ελάχιστη ετήσια άδεια με αποδοχές όπως προβλέπεται σε αυτόν τον Κανονισμό, πρέπει να απαγορεύεται, εκτός από τις περιπτώσεις που προβλέπονται από την αρμόδια αρχή.

1.4.2.1 Υπολογισμός των συνταξιοδοτικών δικαιωμάτων (Κατευθυντήρια γραμμή B2.4.1)

1. Υπό προϋποθέσεις, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα, η υπηρεσία εκτός αντικειμένου θα πρέπει να υπολογίζεται ως μέρος της περιόδου της υπηρεσίας.

2. Κάτω από προϋποθέσεις, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ή από ισχύουσα συλλογική σύμβαση εργασίας, απουσία από την εργασία για να παρακολουθήσει εγκεκριμένο πρόγραμμα ναυτικής επαγγελματικής κατάρτισης ή για λόγους όπως ασθένεια ή τραυματισμό ή μητρότητα πρέπει να υπολογίζεται ως μέρος της περιόδου της υπηρεσίας.

3. Το επίπεδο των αποδοχών κατά τη διάρκεια της ετήσιας αδειάς πρέπει να είναι το κανονικό επίπεδο της αμοιβής που προβλέπεται από τις εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις ή σύμφωνα με την ισχύουσα σύμβαση εργασίας του ναυτικού. Για τους ναυτικούς που

απασχολούνται για περιόδους μικρότερες του ενός έτους ή, σε περίπτωση λύσεως της σχέσεως εργασίας, το δικαίωμα να φύγει θα πρέπει να υπολογίζεται σε αναλογική βάση.

4. Δεν θα πρέπει να υπολογίζονται ως μέρος της ετήσιας άδειας με αποδοχές τα εξής:

(α) δημόσιες και εθμικές αργίες αναγνωρισμένες από το κράτος της σημαίας που φέρει το πλοίο, είτε πέσουν είτε όχι κατά τη διάρκεια της ετήσιας άδειας με αποδοχές.

(β) οι περίοδοι ανικανότητας προς εργασία προκληθείσα από ασθένεια ή τραυματισμό ή μητρότητας, υπό προϋποθέσεις, όπως καθορίζονται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού κάθε χώρας.

(γ) προσωρινή άδεια παραμονής στην στεριά που χορηγείται σε έναν ναυτικό, με την σύμβαση εργασίας, και

(δ) η αντισταθμιστική άδεια οποιουδήποτε είδους, κάτω από προϋποθέσεις, όπως καθορίζεται από την αρμόδια αρχή ή μέσω του αρμόδιου μηχανισμού κάθε χώρας.

1.4.2.2 Διεξαγωγή της ετήσιας άδειας (Κατευθυντήρια γραμμή B2.4.2)

1. Ο χρόνος κατά τον οποίο θα πρέπει να ληφθεί η ετήσια άδεια θα πρέπει να καθορίζεται, αν δεν έχει καθορισθεί από τον κανονισμό, συλλογική σύμβαση, διαιτητική απόφαση ή από άλλα μέσα που συνάδουν με την εθνική πρακτική, από τον εφοπλιστή μετά από διαβούλευση και, στο μέτρο του δυνατού, σε συμφωνία με τους ναυτικούς ή τους εκπροσώπους τους.

2. Οι ναυτικοί θα πρέπει κατ'αρχήν να έχουν το δικαίωμα να λαμβάνουν την ετήσια άδειά στον τόπο με τον οποίο έχουν ουσιαστική σχέση, ο οποίος θα έπρεπε κανονικά να είναι ο ίδιος με τον τόπο στον οποίο έχουν δικαίωμα να επαναπατριστούν. Οι ναυτικοί δεν θα πρέπει να υποχρεούνται να λαμβάνουν την ετήσια άδειά τους χωρίς τη συγκατάθεσή τους σε άλλο τόπο, εκτός σύμφωνα με τις διατάξεις της σύμβασης εργασίας των ναυτικών ή των εθνικών νόμων ή κανονισμών.

3. Αν οι ναυτικοί επιθυμούν να λάβουν την ετήσια άδειά τους σε έναν τόπο διαφορετικό από εκείνο που επιτρέπεται από την παράγραφο 2 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής, θα πρέπει να δικαιούνται δωρεάν μεταφορά στον τόπο όπου απασχολούνται ή προσλαμβάνονται, όποιο από τα δύο είναι πιο κοντά στον τόπο διαμονής τους και τα έξοδα που εμπλέκονται άμεσα θα πρέπει να στο λογαριασμό του πλοιοκτήτη. Ο χρόνος του ταξιδιού που περιλαμβάνεται δεν πρέπει να αφαιρείται από την ετήσια άδεια μετ'αποδοχών του ναυτικού.

4. Ο ναυτικός που λαμβάνει την ετήσια άδεια θα πρέπει να καλείται μόνο σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης και με τη συγκατάθεση του ίδιου.

1.4.2.3 Διαίρεση και συσσώρευση (Κατευθυντήρια γραμμή B2.4.3)

1. Η διαίρεση της ετήσιας άδειας με αποδοχές σε τμήματα, ή η συσσώρευση τέτοιων ετήσιων αδειών σε ένα έτος μαζί με μια μεταγενέστερη περίοδο της άδειας, μπορεί να επιτραπεί από την αρμόδια αρχή ή μέσω του κατάλληλου μηχανισμού σε κάθε χώρα.

2. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής και εκτός αν άλλως προβλέπεται σε μια συμφωνία που ισχύει μεταξύ του πλοιοκτήτη και του συγκεκριμένου ναυτικού, η ετήσια άδεια με αποδοχές που συνιστώνται στην παρούσα κατευθυντήρια γραμμή θα πρέπει να αποτελείται από ένα συνεχές διάστημα.

1.4.2.4 Νέοι ναυτικών (Κατευθυντήρια γραμμή B2.4.4)

1. Ειδικά μέτρα πρέπει να ληφθούν υπόψη σχετικά με τους νέους ναυτικούς κάτω από την ηλικία των 18 ετών που έχουν υπηρετήσει έξι μήνες ή οποιοδήποτε άλλο μικρότερο χρονικό διάστημα κάτω από μια συλλογική σύμβαση ή συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών χωρίς άδεια σε ξένο πλοίο το οποίο δεν έχει επιστρέψει στη χώρα διαμονής τους σε αυτό το διάστημα, και δεν θα επιστρέψει σε τρεις μήνες του ταξιδιού. Τέτοια μέτρα θα μπορούσαν να αποτελέσουν τον επαναπατρισμό τους, χωρίς επιβάρυνση για τον εαυτό τους στον τόπο της αρχικής πρόσληψής τους στη χώρα διαμονής τους για το σκοπό της τη λήψη κάθε αδειάς που αποκτήθηκε κατά τη

διάρκεια του ταξιδιού.

1.5 Επαναπατρισμός (Κανόνας 2.5)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι σε θέση να επιστρέψουν στην πατρίδα τους

1. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να επαναπατριστούν χωρίς κόστος για τον εαυτό τους στις περιπτώσεις και υπό τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στον κώδικα.

2. Τα Μέλη απαιτούν από τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους να παρέχουν οικονομική ασφάλεια για να εξασφαλίσουν ότι έχει δεόντως ολοκληρωθεί ο επαναπατρισμός των ναυτικών σύμφωνα με τον Κώδικα.

1.5.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.5 (βάση κανόνα 2.5)

1. Κάθε Μέλος εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, έχουν το δικαίωμα του επαναπατρισμού στις ακόλουθες περιπτώσεις:

(α) εάν η σύμβαση εργασίας του ναυτικού λήξει ενώ βρίσκεται στο εξωτερικό.

(β) όταν η σύμβαση εργασίας του ναυτικού τερματιστεί :

(i) από τον πλοιοκτήτη, ή

(ii) από τον ναυτικό για δικαιολογημένους λόγους, και επίσης

(γ) όταν οι ναυτικοί δεν είναι πλέον σε θέση να εκτελούν τα καθήκοντά τους στο πλαίσιο της συμφωνίας απασχόλησής τους ή δεν μπορούν να τα πραγματοποιήσουν υπό τις συγκεκριμένες συνθήκες.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι υπάρχουν κατάλληλες διατάξεις στους νόμους και κανονισμούς του ή λοιπά μέτρα ή συλλογικές συμβάσεις εργασίας, που ορίζουν:

(α) τις συνθήκες υπό τις οποίες οι ναυτικοί δικαιούνται επαναπατρισμό, σύμφωνα με την παράγραφο 1 (β) και (γ) του παρόντος Κανονισμού.

(β) τη μέγιστη διάρκεια των περιόδων υπηρεσίας επί του πλοίου μετά την οποία ο ναυτικός δικαιούται επαναπατρισμό - οι περίοδοι αυτές να είναι λιγότερο από 12 μήνες, και

(γ) τις ακριβείς παροχές που χορηγούν οι πλοιοκτήτες για τον επαναπατρισμό, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που σχετίζονται με τους προορισμούς του επαναπατρισμού, τον τρόπο μεταφοράς, τα κονδύλια των εξόδων που καλύπτονται και άλλες ρυθμίσεις οι οποίες γίνονται από τους πλοιοκτήτες.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαγορεύει στους πλοιοκτήτες να ζητούν από τους ναυτικούς την προκαταβολή του κόστους επαναπατρισμού κατά την έναρξη της εργασίας τους, καθώς επίσης και την ανάκτηση του κόστους επαναπατρισμού από τις αποδοχές των ναυτικών ή άλλα δικαιώματα, εκτός εάν ο ναυτικός έχει βρεθεί, σύμφωνα με τις εθνικές νομοθεσίες ή κανονισμούς ή άλλα μέτρα ή τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις, να αθετεί σοβαρά τις εργασιακές του υποχρεώσεις.

4. Οι εθνικοί νόμοι και κανονισμοί δεν θα πρέπει να θίγουν το δικαίωμα του πλοιοκτήτη να ανακτήσει το κόστος του επαναπατρισμού στο πλαίσιο συμβάσεων με τρίτους.

5. Εάν κάποιος πλοιοκτήτης αδυνατεί να προβεί σε ρυθμίσεις ή να καλύψει το κόστος του επαναπατρισμού των ναυτικών που δικαιούνται να επαναπατριστούν:

(α) η αρμόδια αρχή του Μέλους, του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο, μεριμνά για τον επαναπατρισμό των ενδιαφερόμενων ναυτικών. Αν παραλείψει να το πράξει, το κράτος από το οποίο οι ναυτικοί είναι να επαναπατριστούν ή το κράτος του οποίου είναι υπήκοος δύναται να μεριμνήσει για τον επαναπατρισμό τους και την ανάκτηση του κόστους από το Μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.

(β) έξοδα που προκλήθηκαν από τον επαναπατρισμό των ναυτικών θα πρέπει να ανακτηθούν από τον εφοπλιστή από το Μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο.

(γ) τα έξοδα επαναπατρισμού δεν θα πρέπει σε καμία περίπτωση να χρεώνονται στους

ναυτικούς, εκτός αν προβλέπεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος Κανονισμού.

6. Λαμβάνοντας υπόψη τις ισχύουσες διεθνείς πράξεις, συμπεριλαμβανομένης και της Διεθνούς Σύμβασης για τη Κράτηση των Πλοίων του 1999, ένα Μέλος που έχει καταβάλλει το κόστος επαναπατρισμού, σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα μπορεί να κρατά, ή να ζητήσει την κράτηση, των πλοίων του εφοπλιστή μέχρι να γίνει η επιστροφή σύμφωνα με την παράγραφο 5 του παρόντος Κανονισμού.

7. Κάθε Μέλος διευκολύνει τον επαναπατρισμό των ναυτικών που υπηρετούν στα πλοία που καταπλέουν στους λιμένες του ή διέρχονται από τα χωρικά ή εσωτερικά του ύδατα, καθώς και την αντικατάστασή τους επί του πλοίου.

8. Ειδικότερα, ένα Μέλος δεν θα αρνείται το δικαίωμα επαναπατρισμού σε ναυτικό λόγω της οικονομικής κατάστασης του πλοιοκτήτη ή λόγω της αδυναμίας του πλοιοκτήτη ή απροθυμίας του να αντικαταστήσει τον ναυτικό.

9. Κάθε Μέλος θα πρέπει να απαιτεί από τα πλοία που φέρουν τη σημαία του, να θέτουν στη διάθεση των ναυτικών αντίγραφο των ισχυουσών εθνικών διατάξεων σχετικά με τον επαναπατρισμό γραμμένο σε κατάλληλη γλώσσα.

Δικαίωμα επαναπατρισμού (Κατευθυντήρια γραμμή B2.5.1)

1. Οι ναυτικοί θα πρέπει να δικαιούνται επαναπατρισμό:

(α) στην περίπτωση που καλύπτεται από τον Κανονισμό A2.5, παράγραφος 1 (α), μετά τη λήξη της προθεσμίας προειδοποίησης που παρέχεται σύμφωνα με τις συμβάσεις εργασίας των ναυτικών.

(β) στις περιπτώσεις που καλύπτονται από τον Κανονισμό A2.5, παράγραφος 1 (β) και (γ):

(i) Σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού ή άλλης ιατρικής κατάστασης, η οποία απαιτεί τον επαναπατρισμό τους, όταν βρεθεί ικανός από ιατρική άποψη να ταξιδέψει.

(ii) Σε περίπτωση ναυαγίου.

(iii) Σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν είναι σε θέση να συνεχίσει να εκπληρώνει τις νόμιμες ή συμβατικές υποχρεώσεις του ως εργοδότη των ναυτικών εξαιτίας της αφερεγγυότητας, της πώλησης των πλοίων, αλλαγής της εγγραφής του πλοίου ή οποιουδήποτε άλλου παρόμοιου λόγου.

(iv) σε περίπτωση που ένα πλοίο δεσμεύεται για εμπόλεμη ζώνη, όπως ορίζεται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή τις συμβάσεις εργασίας των ναυτικών, στην την οποία δεν συναινεί ο ναυτικός να πάει, και

(v) σε περίπτωση τερματισμού ή διακοπής της απασχόλησης, σύμφωνα με βιομηχανικό κανονισμό ή συλλογική σύμβαση, ή τερματισμού της απασχόλησης για οποιοδήποτε άλλο παρόμοιο λόγο.

2. Για τον καθορισμό της ανώτατης διάρκειας των περιόδων υπηρεσίας επί του πλοίου μετά την οποία ο ναυτικός δικαιούται επαναπατρισμό, σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα, πρέπει να ληφθούν υπόψη οι παράγοντες που επηρεάζουν το περιβάλλον εργασίας των ναυτικών. Κάθε Μέλος θα πρέπει να επιδιώξει, στο μέτρο του δυνατού, να μειώσει αυτές τις περιόδους, υπό το πρίσμα των τεχνολογικών αλλαγών και των εξελίξεων και θα μπορούσε να καθοδηγείται από τις συστάσεις που ενδεχομένως έχουν γίνει επί του θέματος από την Συλλογική Ναυτιλιακή Επιτροπή.

3. Οι δαπάνες που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη για επαναπατρισμό σύμφωνα με τον Κανονισμό A2.5 θα πρέπει να περιλαμβάνουν τουλάχιστον τα ακόλουθα:

(α) Διάπλους στον επιλεγμένο προορισμό επαναπατρισμού σύμφωνα με την παράγραφο 6 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής.

(β) Διαμονή και φαγητό από τη στιγμή που οι ναυτικοί εγκαταλείπουν το πλοίο μέχρι να φτάσουν στον προορισμό επαναπατρισμού.

(γ) Αμοιβές και αποζημιώσεις από τη στιγμή που οι ναυτικοί εγκαταλείπουν το πλοίο μέχρι

να φτάσουν στον προορισμό επαναπατρισμού, εφόσον αυτό προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία ή τις συλλογικές συμβάσεις.

(δ) Τη μεταφορά των 30 kg των προσωπικών αποσκευών των ναυτικών στον προορισμό επαναπατρισμού, και

(ε) ιατρική περίθαλψη, όταν χρειαστεί, έως ότου οι ναυτικοί είναι ικανοί από ιατρική άποψη να ταξιδέψουν προς τον προορισμό επαναπατρισμού.

4. Ο χρόνος αναμονής και η ώρα ταξιδιού για τον επαναπατρισμό δεν θα πρέπει να αφαιρείται από άδεια μετ' αποδοχών των δεδουλευμένων στους ναυτικούς.

5. Οι εφοπλιστές θα πρέπει να υποχρεούνται να συνεχίσουν να καλύπτουν τα έξοδα επαναπατρισμού έως ότου οι εν λόγω ναυτικοί αποβιβαστούν σε έναν προορισμό που προβλέπεται σύμφωνα με τον παρόντα Κώδικα ή να τους παρέχεται κατάλληλη απασχόληση πάνω στο πλοίο μέχρι να φτάσει σε ένα από αυτούς τους προορισμούς.

6. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί από τους πλοιοκτήτες να αναλάβουν την ευθύνη για τις ρυθμίσεις επαναπατρισμού με τα κατάλληλα και πρόσφορα μέσα. Η κανονικός τρόπος μεταφοράς θα πρέπει να είναι από τον αέρα. Το Μέλος θα πρέπει να καθορίσει τους προορισμούς στους οποίους μπορούν να επαναπατριστούν οι ναυτικοί. Οι προορισμοί θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις χώρες με τις οποίες οι ναυτικοί θεωρούνται ότι έχουν στενό δεσμό όπως:

(α) Ο τόπος όπου ο ναυτικός συμφώνησε να προσληφθεί.

(β) Ο τόπος που προβλέπεται από τη συλλογική σύμβαση.

(γ) Η χώρα κατοικίας του ναυτικού, ή

(δ) κάθε άλλο μέρος που μπορεί να συμφωνηθεί αμοιβαία κατά τη στιγμή της πρόσληψης.

7. Οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν, μεταξύ των προκαθορισμένων προορισμών, τον τόπο στον οποίο πρόκειται να επαναπατριστούν.

8. Το δικαίωμα επαναπατρισμού μπορούν να εκπνεύσει αν οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί δεν το διεκδικήσουν εντός εύλογου χρονικού διαστήματος που καθορίζεται από την εθνική νομοθεσία ή τις συλλογικές συμβάσεις.

1.5.2.2 Εφαρμογή από τα Μέλη (Κατευθυντήρια γραμμή B2.5.2)

1. Κάθε δυνατή πρακτική βοήθεια πρέπει να δοθεί σε ένα ναυτικό που έχει ξεμείνει σε ένα ξένο λιμάνι αναμένοντας τον επαναπατρισμό του και, σε περίπτωση καθυστέρησης του επαναπατρισμού, η αρμόδια αρχή του λιμένα της αλλοδαπής θα πρέπει να διασφαλίσει ότι ο προξενικός ή τοπικός αντιπρόσωπος του κράτους της σημαίας και το κράτος της υπηκοότητας ή της κατοικίας του ναυτικού ή, όπως ενδείκνυται, να ενημερώνεται αμέσως.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να έχει υπόψη του αν έγινε κατάλληλη πρόνοια :

(α) για την επιστροφή των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που φέρουν τη σημαία ξένης χώρας και έχουν αποβιβαστεί σε ξένο λιμάνι, για λόγους για τους οποίους δεν ευθύνονται:

(i) προς το λιμάνι στο οποίο ο ενδιαφερόμενος ναυτικός είχε προσληφθεί ή

(ii) προς το λιμάνι του κράτους της υπηκοότητας ή της κατοικίας του ναυτικού, όπως ενδείκνυται, ή

(iii) προς το λιμάνι που συμφωνήθηκε μεταξύ του ναυτικού και του πλοιάρχου ή του πλοιοκτήτη, με την έγκριση από την αρμόδια αρχή ή υπό άλλες ανάλογες διασφαλίσεις.

(β) Για την ιατρική φροντίδα και συντήρηση των ναυτικών που απασχολούνται σε πλοία που φέρουν τη σημαία ξένης χώρας που αποβιβάστηκαν σε αλλοδαπό λιμάνι, εξαιτίας ασθένειας ή τραυματισμού που προκλήθηκε κατά την υπηρεσία στο πλοίο και δεν οφείλεται σε δικό τους εκούσιο παράπτωμα.

3. Αν, νέοι ναυτικοί ηλικίας κάτω των 18 έχουν υπηρετήσει σε ένα πλοίο για τουλάχιστον τέσσερις μήνες και κατά τη διάρκεια του πρώτου ταξιδιού τους στο εξωτερικό καθίσταται προφανές ότι δεν είναι κατάλληλοι για τη ζωή στη θάλασσα, θα πρέπει να τους δοθεί η ευκαιρία να επιστρέψουν στην πατρίδα τους, χωρίς δική τους επιβάρυνση, από τον πρώτο κατάλληλο λιμένα στον οποίο υπάρχουν προξενικές υπηρεσίες του κράτους της σημαίας, ή του κράτους της ιθαγένειας ή της κατοικίας του νεαρού ναυτικού. Ειδοποίηση οποιουδήποτε τέτοιου επαναπατρισμού, με τους λόγους που έγινε, θα πρέπει να δοθεί στην αρχή που εξέδωσε τα έγγραφα που επιτρέπουν στους ενδιαφερόμενους νέους ναυτικούς να αναλάβουν θαλάσσια εργασία.

1.6 Αποζημίωση ναυτικών σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης του πλοίου (Κανόνας 2.6)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί αποζημιώνονται όταν ένα πλοίο έχει χαθεί ή έχει ναυαγήσει

1. Οι ναυτικοί δικαιούνται κατάλληλη αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, απώλειας ή ανεργίας που προκύπτει από την απώλεια ή βύθιση του πλοίου.

1.6.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.6 (βάση κανόνα 2.6)

1. Κάθε Μέλος θεσπίζει κανόνες εξασφαλίζοντας ότι, σε κάθε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου, ο πλοιοκτήτης καταβάλλει για κάθε ναυτικό επί του σκάφους αποζημίωση της ανεργίας συνεπεία της απώλειας ή της βύθισης.

2. Οι κανόνες που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού δεν θίγουν τυχόν άλλα δικαιώματα που ένας ναυτικός μπορεί να έχει σύμφωνα με το εθνικό δίκαιο του Μέλους όσο αφορά ζημιές ή τραυματισμούς που προκύπτουν από απώλεια ή βύθιση του πλοίου.

1.6.2.1 Υπολογισμός της αποζημίωσης κατά την ανεργία (Κατευθυντήρια γραμμή B2.6.1)

1. Η αποζημίωση της ανεργίας που προκύπτει από βύθιση ή απώλεια του πλοίου θα πρέπει να καταβληθεί για τις ημέρες κατά τις οποίες ο ναυτικός παραμένει στην πραγματικότητα άνεργος, με τον ίδιο ρυθμό που καταβάλλονται οι μισθοί στο πλαίσιο της σύμβασης εργασίας, αλλά η συνολική αποζημίωση που καταβάλλεται σε κάθε ναυτικό μπορεί να περιορίζεται σε μισθούς δύο μηνών.

2. Κάθε Μέλος θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί έχουν τα ίδια ένδικα μέσα για την ανάκτηση αυτών των αποζημιώσεων όπως έχουν για την είσπραξη των απλήρωτων μισθών κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας.

1.7 Επίπεδα επάνδρωσης (Κανόνας 2.7)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί εργάζονται σε πλοία με επαρκές προσωπικό για την ακίνδυνη, αποτελεσματική και ασφαλή λειτουργία του πλοίου

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να προβλέπει ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους να

διαθέτουν επαρκή αριθμό ναυτικών που απασχολούνται επί του σκάφους για να εξασφαλιστεί ότι λειτουργούν με ασφάλεια, αποτελεσματικά και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την ασφάλεια σε όλες τις συνθήκες, λαμβάνοντας υπόψη τις ανησυχίες για την κόπωση του ναυτικού και την ιδιαίτερη φύση και τις συνθήκες του ταξιδιού.

1.7.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.7

1. Τα κράτη μέλη προβλέπουν ότι όλα τα πλοία που φέρουν τη σημαία τους να διαθέτουν επαρκή αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου για να εξασφαλίζουν ότι τα πλοία λειτουργούν με ασφάλεια, αποτελεσματικά και λαμβάνοντας δεόντως υπόψη την ασφάλεια. Κάθε πλοίο πρέπει να είναι επανδρωμένο με πλήρωμα που είναι επαρκές, όσον αφορά το μέγεθος και τα προσόντα, για να εξασφαλίσει την ασφάλεια του ίδιου και του προσωπικού του, κάτω από όλες τις συνθήκες λειτουργίας, σύμφωνα με το έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης ή ένα ισοδύναμο που εκδίδεται από η αρμόδια αρχή, και να συμμορφώνεται με τις προδιαγραφές της παρούσας σύμβασης.

2. Κατά τον καθορισμό, την έγκριση ή την αναθεώρηση των επιπέδων επάνδρωσης, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη την ανάγκη να αποφευχθούν ή να ελαχιστοποιηθούν οι υπερβολικές ώρες εργασίας για να εξασφαλίζεται επαρκής ανάπαυση και να περιορίζεται η κόπωση, καθώς και τις αρχές στις ισχύουσες διεθνείς πράξεις, ιδίως εκείνες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού, για τα επίπεδα επάνδρωσης.

3. Κατά τον καθορισμό των επιπέδων επάνδρωσης, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλες τις απαιτήσεις σύμφωνα με τον Κανόνα 3.2 και τον Κανονισμό A3.2 όσον αφορά τα τρόφιμα και το catering.

1.7.2.1 Επίλυση διαφορών (Κατευθυντήρια γραμμή B2.7.1)

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διατηρεί, ή να βεβαιώνεται ότι υπάρχει διατηρημένος αποδοτικός μηχανισμός για την έρευνα και την επίλυση των παραπόνων ή διαφορών σχετικά με τα επίπεδα επάνδρωσης σε ένα πλοίο.

2. εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών οργανώσεων θα πρέπει να συμμετέχουν, με ή χωρίς άλλα πρόσωπα ή αρχές, στη λειτουργία των μηχανισμών αυτών.

1.8 Προοπτικές σταδιοδρομίας, ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς (ΚΑΝΟΝΑΣ 2.8)

Σκοπός: Να προωθήσει την καριέρα και την ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιρίες απασχόλησης για τους ναυτικούς

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να έχει εθνικές πολιτικές για την προώθηση της απασχόλησης στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών, για την ενθάρρυνση της σταδιοδρομίας και την ανάπτυξη δεξιοτήτων και να δημιουργεί περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης των ναυτικών που διαμένουν στο έδαφός του.

1.8.1 ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ A2.8

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει να θεσπίζει εθνικές πολιτικές που ενθαρρύνουν την καριέρα, την ανάπτυξη δεξιοτήτων και ευκαιριών απασχόλησης για τους ναυτικούς, προκειμένου να παρέχει στη ναυτιλία ένα σταθερό και ικανό εργατικό δυναμικό.

2. Ο στόχος των πολιτικών που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος Κανονισμού είναι να βοηθήσει τους ναυτικούς να ενισχύσουν τις ικανότητες, τα προσόντα τους και τις ευκαιρίες εργασίας.

3. Κάθε Μέλος, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, θέτει σαφείς στόχους για την επαγγελματική καθοδήγηση, εκπαίδευση και κατάρτιση των ναυτικών των οποίων τα καθήκοντα επί του πλοίου σχετίζονται κατά κύριο λόγο με την ασφαλή λειτουργία και πλοήγηση του πλοίου, συμπεριλαμβανομένης και της συνεχούς εκπαίδευσης .

1.8.2.1 Η κατευθυντήρια γραμμή B2.8

1. Μέτρα για την επίτευξη των στόχων που ορίζονται στον Κανονισμό A2.8 μπορεί να περιλαμβάνουν:

- (α) συμφωνίες με πλοιοκτήτη ή με οργάνωση των εφοπλιστών, που προβλέπουν την εξέλιξη της σταδιοδρομίας και κατάρτισης δεξιοτήτων, ή
- (β) ρυθμίσεις για την προώθηση της απασχόλησης με τη δημιουργία και τη συντήρηση των μητρώων ή καταλόγων, κατά κατηγορίες, των ειδικευμένων ναυτικών, ή
- (γ) προώθηση των ευκαιριών, τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά, για περαιτέρω κατάρτιση και εκπαίδευση των ναυτικών για την παροχή ανάπτυξης των δεξιοτήτων και φορητών ικανοτήτων, προκειμένου να εξασφαλίσει και να διατηρήσει την αξιοπρεπή εργασία, να βελτιώσει τις ατομικές προοπτικές απασχόλησης και να ανταποκριθεί στην αλλαγή της τεχνολογίας και στις συνθήκες αγοράς εργασίας του κλάδου της ναυτιλίας.

1.8.2.2 Μητρώο των ναυτικών (Κατευθυντήρια γραμμή B2.8.2)

1. Όταν μητρώα ή καταλόγους διέπουν την απασχόληση των ναυτικών, τα εν λόγω μητρώα ή καταλόγοι θα πρέπει να περιλαμβάνουν όλες τις επαγγελματικές κατηγορίες των ναυτικών κατά τρόπο που καθορίζεται από την εθνική νομοθεσία ή πρακτική ή από συλλογική σύμβαση.
2. Οι ναυτικοί στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο θα πρέπει να έχουν προτεραιότητα εργασίας στη ναυτιλία.
3. Οι ναυτικοί στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο θα πρέπει να απαιτείται να είναι διαθέσιμοι για εργασία με τρόπο που θα καθοριστεί από την εθνική νομοθεσία ή πρακτική ή από συλλογικές συμβάσεις.
4. Στο βαθμό που οι εθνικές νομοθετικές ή κανονιστικές διατάξεις επιτρέπουν, ο αριθμός των ναυτικών σε τέτοια μητρώα ή καταλόγους θα πρέπει να επανεξετάζονται περιοδικά, ώστε να επιτευχθούν επίπεδα προσαρμοσμένα στις ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας.
5. Όταν η μείωση του αριθμού των ναυτικών στο εν λόγω μητρώο ή κατάλογο καθίσταται αναγκαίο, θα πρέπει να ληφθούν όλα τα κατάλληλα μέτρα για την πρόληψη ή την ελαχιστοποίηση επιζήμιων επιπτώσεων για τους ναυτικούς, λαμβανομένης υπόψη της οικονομικής και κοινωνικής κατάστασης της ενδιαφερόμενης χώρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΙΑΤΡΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ- ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΙΚΑ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΑ



2.1 Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά (Κανόνας 4.1)

Σκοπός: Για την προστασία της υγείας των ναυτικών και τη διασφάλιση της έγκαιρης πρόσβασης στην ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

1. Κάθε μέλος πρέπει να εγγυάται όλοι οι ναυτικοί των πλοίων που φέρουν τη σημαία τους να καλύπτονται με τα κατάλληλα μέτρα για την προστασία της υγείας τους και να έχουν πρόσβαση σε άμεση και προσηκούσα ιατρική περίθαλψη, ενώ εργάζονται επί του πλοίου.
2. Η προστασία και φροντίδα σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, γενικά , να παρέχεται χωρίς κόστος για τους ναυτικούς.
3. Κάθε Μέλος εξασφαλίζει οι ναυτικοί που βρίσκονται στα πλοία της περιοχής του και έχουν ανάγκη άμεσης ιατρικής περίθαλψης να έχουν πρόσβαση σε ιατρικές εγκαταστάσεις του στην ακτή.
4. Οι απαιτήσεις για την προστασία υγείας επί του σκάφους και την ιατρική περίθαλψη που ορίζονται στον Κώδικα, περιλαμβάνουν πρότυπα για τη λήψη μέτρων με στόχο την παροχή υπηρεσιών προστασίας της υγείας και ιατρικής περίθαλψης στους ναυτικούς ,όσο το δυνατό ανάλογες με αυτές που είναι γενικά διαθέσιμες στους εργαζόμενους στην ξηρά

2.1.1 Πρότυπο A4.1

1. Κάθε Μέλος πρέπει να διασφαλίσει ότι τα μέτρα που προβλέπουν την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη, συμπεριλαμβανομένης της βασικής οδοντιατρικής περίθαλψης, των ναυτικών που εργάζονται σε πλοίο που φέρει τη σημαία του υιοθετήθηκαν για:

- (α) να εξασφαλίσουν την εφαρμογή στους ναυτικούς όλων των γενικών διατάξεων για την προστασία της επαγγελματικής υγείας και ιατρικής περίθαλψης που σχετίζονται με τα καθήκοντά τους, καθώς και των ειδικών διατάξεων που αφορούν συγκεκριμένα την εργασία επί του πλοίου?
- (β) να διασφαλίσουν στους ναυτικούς τις αντίστοιχες υπηρεσίες προστασίας της υγείας και ιατρικής περίθαλψης , όπως με αυτές που είναι γενικά διαθέσιμες στους εργαζόμενους στην ξηρά, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης πρόσβασης στα απαραίτητα φάρμακα, ιατρικό εξοπλισμό και εγκαταστάσεις για τη διάγνωση και τη θεραπεία καθώς και σε ιατρικές πληροφορίες και εξειδικευμένες γνώσεις?
- (γ) να παρέχουν στους ναυτικούς το δικαίωμα να επισκέπτονται ένα γιατρό ή οδοντίατρο, χωρίς καθυστέρηση, στα λιμάνια προσέγγισης, όπου αυτό είναι εφικτό?
- (δ) να εξασφαλίσουν , στο μέτρο που συνάδει με το εθνικό δίκαιο του κράτους και της πρακτικής,

την ιατρική περίθαλψη και τις υπηρεσίες προστασίας της υγείας σε έναν ναυτικό που ευρίσκεται επί του σκάφους ή αποβιβάζεται σε λιμένα της αλλοδαπής δωρεάν? και

(ε) να μην περιορίζονται στη θεραπεία ασθενών ή τραυματιών ναυτικών αλλά να περιλαμβάνουν και μέτρα προληπτικού χαρακτήρα, όπως η προαγωγή της υγείας και προγραμμάτων αγωγής υγείας.

2. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να θεσπίζει ένα τυποποιημένο έντυπο ιατρικής έκθεσης για χρήση από τους πλοιάρχους των πλοίων και από το σχετικό ιατρικό προσωπικό στεριάς και θάλασσας .

Το έντυπο αυτό, αφού συμπληρωθεί, το περιεχόμενό της θα είναι εμπιστευτικό και θα

χρησιμοποιείται μόνο για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών.

3. Κάθε κράτος μέλος θα πρέπει να θεσπίζει νόμους και κανονισμούς που προβλέπουν απαιτήσεις για νοσοκομειακές και ιατρικής περίθαλψης εγκαταστάσεις πάνω στο πλοίο καθώς και εξοπλισμό και κατάρτιση στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

4. Οι εθνικές νομοθεσίες και κανονισμοί οφείλουν να προβλέπουν τις ελάχιστες ακόλουθες απαιτήσεις:

(α) όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν κυτίο φάρμακων, ιατρικό εξοπλισμό και ιατρικό οδηγό, τα ειδικά φάρμακα θα πρέπει να συνταγογραφούνται και να υπόκεινται σε τακτική επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή? οι απαιτήσεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον τύπο του πλοίου, τον αριθμό των ατόμων επί του πλοίου και τη φύση, τον προορισμό και τη διάρκεια των ταξιδιών και τα σχετικά εθνικά και διεθνή συνιστώμενα ιατρικά πρότυπα?

(β) τα πλοία που μεταφέρουν 100 ή περισσότερα άτομα και συνήθως εκτελούν διεθνείς πλόες διάρκειας άνω των τριών ημερών θα πρέπει να φέρουν εξειδικευμένο ιατρό ο οποίος είναι υπεύθυνος για την παροχή ιατρικής περίθαλψης? εθνική νομοθεσία ή κανονισμοί καθορίζουν επίσης ποια άλλα πλοία υποχρεούνται να διαθέτουν ιατρό, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως τη διάρκεια, τη φύση και τις συνθήκες του ταξιδιού, καθώς και τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου?

(γ) τα πλοία που δεν διαθέτουν ιατρό θα πρέπει να έχουν είτε τουλάχιστον ένα ναυτικό επί του σκάφους, ο οποίος είναι υπεύθυνος για την ιατρική περίθαλψη και χορήγηση φαρμάκων, ως μέρος των τακτικών καθηκόντων του ή τουλάχιστον ενός ναυτικού στο πλοίο αρμόδιου για την παροχή πρώτων βοηθειών? υπεύθυνοι της ιατρικής περίθαλψης επί του πλοίου που δεν είναι ιατροί πρέπει να έχουν ολοκληρώσει με ικανοποιητικό τρόπο εκπαίδευση σε ιατρική φροντίδα που πληροί τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978, όπως τροποποιήθηκε («σύμβαση STCW»)? Οι ναυτικοί που έχουν οριστεί για την παροχή πρώτων βοηθειών πρέπει να έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς την κατάρτιση για τις πρώτες βοήθειες που πληροί τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW? εθνική νομοθεσία ή οι κανονισμοί καθορίζουν το ύψος της εγκεκριμένης εκπαίδευσης που απαιτείται, λαμβάνοντας υπόψη, μεταξύ άλλων, παράγοντες όπως τη διάρκεια, τη φύση και τις συνθήκες του ταξιδιού, καθώς και τον αριθμό των ναυτικών επί του πλοίου? και

(δ) η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει, μέσω προκαθορισμένου συστήματος ότι η ιατρική βοήθεια μέσω ασυρμάτου ή δορυφορικής επικοινωνίας σε πλοία στη θάλασσα, συμπεριλαμβανομένης της παροχής συμβουλών από ειδικούς, είναι διαθέσιμα 24 ώρες την ημέρα? ιατρική συμβουλή, συμπεριλαμβανομένης της περαιτέρω διαβίβασης ιατρικών μηνυμάτων μέσω ασύρματης ή δορυφορικής σύνδεσης μεταξύ ενός πλοίου και εκείνων που δίδουν τις συμβουλές από στεριά , θα είναι διαθέσιμο δωρεάν σε όλα τα πλοία, ανεξαρτήτως της σημαίας που φέρουν.

2.1.2.1 Παροχή ιατρικής περίθαλψης (Κατευθυντήρια γραμμή B4.1.1)

1. Κατά τον καθορισμό του επιπέδου της ιατρικής εκπαίδευσης που πρέπει να παρέχονται στα πλοία που δεν υποχρεούνται να διαθέτουν ιατρό, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να απαιτεί :

(α) τα πλοία που συνήθως είναι ικανά να επιτύχουν ποιοτική ιατρική περίθαλψη και ιατρικές παροχές μέσα σε οκτώ ώρες θα πρέπει να έχουν τουλάχιστον ένα συγκεκριμένο ναυτικό με την εγκεκριμένη ιατρική εκπαίδευση πρώτων βοηθειών από STCW, ο οποίος θα είναι σε θέση να λάβει άμεση και αποτελεσματική δράση σε περίπτωση ατυχημάτων ή ασθενειών που ενδέχεται να

προκύψουν στο πλοίο και να κάνει χρήση των ιατρικών συμβουλών μέσω ασύρματης ή δορυφορικής επικοινωνίας? και

(β) όλα τα άλλα πλοία πρέπει να έχουν τουλάχιστον ένα συγκεκριμένο ναυτικό με την αναγνωρισμένη εκπαίδευση στην ιατρική περίθαλψη που απαιτείται από τη σύμβαση STCW, συμπεριλαμβανομένης της πρακτικής εκπαίδευσης και της κατάρτισης σε σωτήριες τεχνικές, όπως η ενδοφλέβια θεραπεία, η οποία θα δώσει τη δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα άτομα να συμμετέχουν αποτελεσματικά σε συντονισμένα συστήματα ιατρικής βοήθειας στα πλοία που βρίσκονται στη θάλασσα, και να παρέχει στον άρρωστο ή τραυματισμένο με ικανοποιητικό επίπεδο ιατρική περίθαλψη κατά τη διάρκεια της περιόδου που είναι πιθανόν να παραμείνει επί του σκάφους.

2. Η εκπαίδευση που προβλέπεται στην παράγραφο 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής θα πρέπει να βασίζεται στο περιεχόμενο των πιο πρόσφατων εκδόσεων του Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για τα πλοία, the medical Οδηγός Πρώτων βοηθειών για χρήση σε ατυχήματα από επικίνδυνα φορτία, το έγγραφο προσανατολισμού - An International Ναυτιλιακό Επιμορφωτικό οδηγός, και το ιατρικό τμήμα του διεθνούς κώδικα σημάτων, καθώς και παρόμοιες εθνικούς οδηγούς.

3. Τα πρόσωπα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής, καθώς και άλλοι ναυτικοί που μπορεί να απαιτηθεί από την αρμόδια αρχή θα πρέπει να υποβληθούν, σε περίπτωση διάστημα πέντε χρόνων, σε επαναληπτικά μαθήματα, ώστε να μπορέσουν να διατηρήσουν και να αυξήσουν τις γνώσεις και τις δεξιότητές τους και να εκσυγχρονιστούν με τις νέες εξελίξεις.

4. Το κυτίο φαρμάκων και το περιεχόμενό του, καθώς και ο ιατρικός εξοπλισμός και ο ιατρικός οδηγός που μεταφέρονται επί του σκάφους, θα πρέπει να συντηρούνται σωστά και να ελέγχονται σε τακτά χρονικά διαστήματα, που δεν υπερβαίνουν τους 12 μήνες, από τα αρμόδια πρόσωπα που ορίζονται από την αρμόδια αρχή, τα οποία πρέπει να διασφαλίζουν ότι οι ετικέτες, οι ημερομηνίες και οι συνθήκες αποθήκευσης και οι οδηγίες χρήσης των φαρμάκων έχουν ελεγχθεί και όλα τα είδη εξοπλισμού λειτουργούν όπως απαιτείται. Κατά την έγκριση ή αναθεώρηση των ιατρικών οδηγιών του πλοίου που χρησιμοποιούνται σε εθνικό επίπεδο, καθώς και στον προσδιορισμό των περιεχομένων του κυτίου φαρμάκων και ιατρικού εξοπλισμού, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διεθνείς συστάσεις σε αυτόν τον τομέα, συμπεριλαμβανομένης της τελευταίας έκδοσης του Διεθνούς Ιατρικού Οδηγού για τα πλοία, και άλλους οδηγούς που αναφέρονται στην παράγραφο 2 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής.

5. Σε περίπτωση που ένα φορτίο το οποίο έχει καταχωρηθεί ως επικίνδυνο, δεν έχει συμπεριληφθεί στην πιο πρόσφατη έκδοση του Ιατρικού Οδηγού Πρώτων Βοηθειών για Χρήση σε Ατυχήματα από Επικίνδυνα Εμπορεύματα, οι αναγκαίες πληροφορίες σχετικά με τη φύση των ουσιών, οι κίνδυνοι που εμπλέκονται, τα απαραίτητα μέσα ατομικής προστασίας, οι σχετικές ιατρικές διαδικασίες και ειδικά αντίδοτα θα πρέπει να τίθενται στη διάθεση των ναυτικών. Τέτοια ειδικά αντίδοτα και προσωπικές συσκευές προστασίας πρέπει να είναι επί του σκάφους, όταν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα. Οι πληροφορίες αυτές θα πρέπει να ενσωματωθούν με τις πολιτικές και τα προγράμματα του πλοίου για την επαγγελματική ασφάλεια και την υγεία που περιγράφονται στον κανονισμό 4.3 και των σχετικών διατάξεων Κώδικα.

6. Όλα τα πλοία πρέπει να φέρουν πλήρη και ενημερωμένο κατάλογο των ραδιοφωνικών σταθμών μέσω των οποίων μπορούν να ληφθούν ιατρικές συμβουλές? και, αν είναι εξοπλισμένα με ένα σύστημα δορυφορικής επικοινωνίας, φέρουν έναν ενημερωμένο και πλήρη κατάλογο των επίγειων σταθμών μέσω των οποίων μπορεί να ληφθούν ιατρικές συμβουλές. Οι ναυτικοί με υπευθυνότητα θα πρέπει να καθοδηγούνται με τη χρήση του ιατρικού οδηγού του πλοίου και το ιατρικό τμήμα της πιο πρόσφατης έκδοσης του διεθνούς κώδικα σημάτων ναυτικών για την ιατρική περίθαλψη ή τις πρώτες βοήθειες επί του πλοίου, έτσι ώστε να μπορούν να κατανοήσουν τι είδος πληροφορίες χρειάζονται από τον συμβουλευόν γιατρό, καθώς και τις πληροφορίες που λαμβάνονται.

2.1.2.2 Μορφή ιατρικής έκθεσης (Κατευθυντήρια γραμμή B4.1.2)

1. Το τυποποιημένο έντυπο ιατρικής έκθεσης που απαιτείται για τους ναυτικούς, σύμφωνα με το μέρος Α του παρόντος κώδικα, θα πρέπει να σχεδιαστεί για να διευκολύνει την ανταλλαγή ιατρικών και σχετικών πληροφοριών μεταξύ του πλοίου και της στεριάς σχετικά με τον κάθε ναύτη χωριστά, σε περίπτωση ασθένειας ή τραυματισμού.

2.1.2.3 Ιατρική φροντίδα στην ξηρά

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.1.3)

1. Ιατρικές εγκαταστάσεις που βρίσκονται στην στεριά και έχουν σκοπό την θεραπεία των ναυτικών πρέπει να είναι επαρκείς. Οι γιατροί, οδοντίατροι και άλλο ιατρικό προσωπικό θα πρέπει να διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα.

2. Θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση όταν χρειαστούν σε :

(α) θεραπεία στα εξωτερικά ιατρεία για ασθένειες και τραυματισμούς?

(β) νοσηλεία όταν απαιτείται? και

(γ) Εγκαταστάσεις για την οδοντιατρική θεραπεία, ιδίως σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

3. Θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για τη διευκόλυνση της θεραπείας των ναυτικών που πάσχουν από νόσο. Ειδικότερα, οι ναυτικοί θα πρέπει να εισαχθούν άμεσα σε κλινικές και νοσοκομεία στην ξηρά, χωρίς δυσκολία και ανεξάρτητα από την ιθαγένεια ή θρησκευτικών πεποιθήσεων, και, όποτε είναι δυνατόν, πρέπει να γίνονται διευθετήσεις να είναι διαθέσιμες σε αυτούς οι ιατρικές εγκαταστάσεις προκειμένου να εξασφαλίζεται, όταν είναι απαραίτητο, η συνέχιση της θεραπείας.

2.1.2.4 Ιατρική βοήθεια σε άλλα πλοία και διεθνής συνεργασία

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.1.4)

1. Κάθε μέλος πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τη συμμετοχή στη διεθνή συνεργασία στον τομέα της παροχής βοήθειας, τα προγράμματα και την έρευνα στον τομέα της προστασίας της υγείας και της ιατρικής περίθαλψης. Η εν λόγω συνεργασία θα μπορούσε να καλύπτει:

(α) την ανάπτυξη και το συντονισμό προσπαθειών αναζήτησης και διάσωσης και την τακτοποίηση άμεσης ιατρικής βοήθειας και εκκένωσης στη θάλασσα για σοβαρά άρρωστα ή τραυματισμένα επί του πλοίου άτομα, τα συστήματα αναφοράς περιοδικής θέσης των πλοίων, τα κέντρα συντονισμού διάσωσης και των υπηρεσιών έκτακτης ανάγκης ελικοπτέρων, σύμφωνα με το της Διεθνούς σύμβασης για τη Ναυτική Έρευνα και Διάσωση, 1979, όπως έχει τροποποιηθεί, και η Διεθνής Αεροναυτική και Ναυτική Έρευνα και Διάσωση (IAMSAR) Εγχειρίδιο?

(β) τη βέλτιστη χρησιμότητα όλα τα πλοία να μεταφέρουν ένα γιατρό και τα σταθμευμένα πλοία στη θάλασσα να μπορούν να προσφέρουν νοσοκομειακές και διασωστικές εγκαταστάσεις?

(γ) τη σύνταξη και τη διατήρηση διεθνούς κατάλογου των γιατρών και των εγκαταστάσεων ιατρικής περίθαλψης σε όλο τον κόσμο για την παροχή επείγουσας ιατρικής φροντίδας στους ναυτικούς?

(δ) τη μεταφορά των ναυτικών στην ξηρά για επείγουσα θεραπεία?

(ε) τον επαναπατρισμό των ναυτικών που νοσηλεύονται στο εξωτερικό, το συντομότερο δυνατό, σύμφωνα με την ιατρική συμβουλή του γιατρού που είναι υπεύθυνος για την υπόθεση, η οποία λαμβάνει υπόψη τις επιθυμίες και τις ανάγκες του ναυτικού?

(στ) την οργάνωση προσωπικής βοήθειας για τους ναυτικούς κατά τη διάρκεια του επαναπατρισμού, σύμφωνα με την ιατρική συμβουλή των γιατρών υπεύθυνος για την υπόθεση, η οποία λαμβάνει υπόψη τις επιθυμίες του ναυτικού και τις ανάγκες?

(ζ) την δημιουργία κέντρων υγείας για τους ναυτικούς για:

(i) τη διεξαγωγή έρευνας σχετικά με την κατάσταση της υγείας, την ιατρική περίθαλψη και

προληπτική φροντίδα των ναυτικών? και

(ii) την εκπαίδευση του ιατρικού προσωπικού και του προσωπικού υγείας στη θαλάσσια ιατρική?

(η) τη συλλογή και την αξιολόγηση των στατιστικών στοιχείων σχετικά με τα εργατικά ατυχήματα, ασθένειες και θανάτους των ναυτικών και την ενσωμάτωση και την εναρμόνιση των στατιστικών στοιχείων με οποιοδήποτε υπάρχον εθνικό σύστημα στατιστικών για τα εργατικά ατυχήματα και ασθένειες που καλύπτουν άλλες κατηγορίες εργαζομένων?

(i) τη διοργάνωση διεθνών ανταλλαγών τεχνικών πληροφοριών, εκπαιδευτικό υλικό και προσωπικό, καθώς και διεθνή εκπαιδευτικά προγράμματα, σεμινάρια και ομάδες εργασίας?

(i) την παροχή σε όλους τους ναυτικούς ειδικής θεραπευτικής και προληπτικής υγείας και ιατρικές υπηρεσίες στο λιμάνι, ή θέτοντας στη διάθεσή τους τη γενική υγεία, την ιατρική και την αποκατάσταση των υπηρεσιών? και

(ια) την οργάνωση για τον επαναπατρισμό των σορών ή της τέφρας των νεκρών ναυτικών, σύμφωνα με τις επιθυμίες των πλησιέστερων συγγενών το συντομότερο δυνατό.

2. Διεθνής συνεργασία στον τομέα της προστασίας της υγείας και της ιατρικής περίθαλψης των ναυτικών θα πρέπει να βασίζονται σε διμερείς ή πολυμερείς συμφωνίες ή διαβουλεύσεις μεταξύ των μελών.

2.1.2.5 Οι εξαρτώμενοι από τους ναυτικούς (Κατευθυντήρια γραμμή B4.1.5)

1. Κάθε Μέλος πρέπει να λάβει μέτρα για να εξασφαλίσει την ορθή και επαρκή ιατρική φροντίδα για τα εξαρτώμενα μέλη των ναυτικών που διαμένουν στο έδαφός του, εν αναμονή της ανάπτυξης μιας υπηρεσίας ιατρικής περίθαλψης που θα περιλαμβάνει τους εργαζόμενους στο πεδίο εφαρμογής της και τις οικογένειες τους, όπου δεν υπάρχουν τέτοιες υπηρεσίες και θα πρέπει να ενημερώνει το Διεθνές Γραφείο Εργασίας, σχετικά με τα μέτρα που έχουν ληφθεί για το σκοπό αυτό.

2.2 Ευθύνες πλοιοκτητών (Κανόνας 4.2)

Σκοπός: να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί προστατεύονται από τις οικονομικές επιπτώσεις της ασθένειας, τραυματισμού ή θανάτου που συνέβη σε σχέση με την εργασία τους .

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίζει ότι μέτρα, σύμφωνα με τον κώδικα, έχουν τεθεί σε εφαρμογή στα πλοία που φέρουν τη σημαία του με σκοπό να παρέχουν στους ναυτικούς που απασχολούνται στα πλοία το δικαίωμα υλικής συνδρομής και στήριξης εκ μέρους του πλοιοκτήτη σε σχέση με τις οικονομικές συνέπειες της ασθένειας , τραυματισμού ή θανάτου που λαμβάνει χώρα ενόσω εργάζονται στο πλαίσιο της συμφωνίας απασχόλησής τους ή που προκύπτει από την απασχόλησή τους στα πλαίσια της συμφωνίας.

2. Ο παρών κανονισμός δεν θίγει τυχόν άλλα ένδικα μέσα που ένας ναυτικός μπορεί να ζητήσει.

2.2.1 Ευθύνες πλοιοκτητών (Πρότυπο A4.2)

1. Κάθε μέλος θα θεσπίζει νόμους και κανονισμούς απαιτώντας από τους πλοιοκτήτες που φέρουν τη σημαία τους να είναι υπεύθυνοι για την προστασία της υγείας και την ιατρική περίθαλψη όλων των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά, σύμφωνα με τις ακόλουθες ελάχιστες προδιαγραφές:

(α) οι πλοιοκτήτες θα υποχρεούνται να αντέξουν το κόστος των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία τους σε περίπτωση ασθένειας και τραυματισμού που λαμβάνει χώρα μεταξύ της ημερομηνίας ανάληψης των καθηκόντων μέχρι την ημερομηνία κατά την οποία θεωρείται ότι έχει δεόντως ολοκληρωθεί ο επαναπατρισμός, ή που προκύπτουν από την εργασία τους μεταξύ αυτών των ημερομηνιών?

(β) οι πλοιοκτήτες παρέχουν χρηματική εγγύηση για την αποζημίωση σε περίπτωση θανάτου ή μακροχρόνιας ανικανότητας των ναυτικών λόγω τραυματισμού, ασθένειας ή κινδύνου, όπως ορίζεται στην εθνική νομοθεσία, στη συμφωνία απασχόλησης του ναυτικού ή στη συλλογική σύμβαση?

(γ) οι πλοιοκτήτες βαρύνονται με την καταβολή των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, συμπεριλαμβανομένης της ιατρικής θεραπείας και της παροχής των αναγκαίων φαρμάκων και θεραπευτικών συσκευών, σίτισης και στέγασης, μακριά από το σπίτι έως ότου ο ασθενής ή ο τραυματίας ναυτικός αναρρώσει, ή μέχρι η ασθένεια ή η ανικανότητα έχει διαπιστωθεί μόνιμη? και

(δ) οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να υποχρεούνται να καταβάλουν το κόστος των δαπανών ταφής σε περίπτωση θανάτου που συνέβη στο πλοίο ή στην ξηρά κατά τη διάρκεια της περιόδου πρόσληψης τους.

2. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη για την κάλυψη των δαπανών ιατρικής περίθαλψης, σίτισης και στέγασης σε χρονικό διάστημα που δεν μπορεί να είναι μικρότερη των 16 εβδομάδων από την ημέρα τραυματισμού ή εκδήλωσης της ασθένειας.

3. Σε περίπτωση που η ασθένεια ή τραυματισμός έχει ως αποτέλεσμα την ανικανότητα για εργασία, ο πλοιοκτήτης οφείλει:

(α) να καταβάλει το σύνολο των μισθών για όσο διάστημα οι ασθενείς ή τραυματίες ναυτικοί παραμένουν στο πλοίο ή μέχρι τον επαναπατρισμό των ναυτικών σύμφωνα με την παρούσα σύμβαση? και

(β) να πληρώσει τους μισθούς, ολόκληρους ή εν μέρει, όπως καθορίζεται από την εθνική νομοθεσία ή που προβλέπονται στις συλλογικές συμβάσεις εργασίας από τη στιγμή που οι ναυτικοί επαναπατριστούν ή αποβιβάστούν μέχρι την ανάρρωσή τους ή, εάν νωρίτερα, μέχρι να δικαιούνται παροχές σε χρήμα σύμφωνα με τη νομοθεσία του οικείου κράτους.

4. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορούν να περιορίσουν την ευθύνη του πλοιοκτήτη να πληρώσει τους μισθούς, ολόκληρους ή εν μέρει, σε περίπτωση που ο ναυτικός δεν είναι στο πλοίο, για χρονικό διάστημα που δεν μπορεί να είναι μικρότερο των 16 εβδομάδων από την ημέρα τραυματισμού ή έναρξης της ασθένειας.

5. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορούν να απαλλάξουν τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη όσον αφορά:

(α) τραυματισμό ο οποίος δεν συνέβη εν ώρα υπηρεσίας του πλοίου?

(β) τραυματισμό ή ασθένεια που οφείλεται σε δόλο του άρρωστου, τραυματισμένου ή αποθανόντος ναυτικού? και

(γ) ασθένεια ή αναπηρία η οποία σκόπιμα υποκρύφθηκε όταν έγινε η πρόσληψη.

6. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορούν να απαλλάξουν τον πλοιοκτήτη από την ευθύνη καταβολής των δαπανών ιατρικής περίθαλψης και στέγασης και των εξόδων ταφής μέχρι το σημείο που διαπιστωθεί ευθύνη από τις δημόσιες αρχές.

7. Εφοπλιστές ή οι εκπρόσωποί τους λαμβάνουν μέτρα για την προστασία των προσωπικών αντικειμένων που αφήνουν στο πλοίο οι ασθενείς, τραυματίες ή νεκροί ναυτικοί και για την επιστροφή τους σε αυτούς ή στους συγγενείς τους.

2.2.2 Ευθύνη εφοπλιστών (Κατευθυντήρια γραμμή B4.2)

1. Η καταβολή του συνόλου των μισθών που απαιτούνται από τον κανονισμό A4.2, παράγραφος 3 (α), μπορεί να είναι αποκλειστικό μόνους.

2. Οι εθνικές νομοθετικές ή κανονισμοί μπορούν να προβλέπουν ότι οι πλοιοκτήτες, παύουν να επιβαρύνονται με το κόστος ενός άρρωστου ή τραυματισμένου ναυτικού από τη στιγμή κατά την οποία ο εν λόγω ναυτικός μπορεί να διεκδικήσει ιατρικές παροχές στο πλαίσιο ενός συστήματος υποχρεωτικής ασφάλισης ασθενείας, υποχρεωτικής ασφάλισης ατυχημάτων ή αποζημίωσης για τα ατυχήματα.

3. Οι εθνικοί νόμοι ή κανονισμοί μπορούν να προβλέπουν ότι τα έξοδα ταφής που καταβάλλονται

από τον πλοιοκτήτη, επιστρέφονται από ασφαλιστικό οργανισμό σε περιπτώσεις στις οποίες τα έξοδα κηδείας είναι πληρωτέα για λογαριασμό του αποθανόντος ναυτικού σύμφωνα με νομοθεσία ή κανονισμούς σχετικούς με την κοινωνική ασφάλιση ή αποζημίωση των εργαζομένων.

2.3 Υγεία και ασφάλεια προστασίας & πρόληψης ατυχημάτων (Κανόνας 4.3)

Σκοπός: να εξασφαλίσει ότι το περιβάλλον εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων προωθεί την επαγγελματική ασφάλεια και υγεία

1. Κάθε Μέλος πρέπει να εξασφαλίσει ότι παρέχεται στους ναυτικούς στα πλοία που φέρουν τη σημαία τους, η προστασία της υγείας και της ζωής τους, η εργασία και η εκπαίδευση επί του πλοίου σε ένα ασφαλές και υγιεινό περιβάλλον.

2. Κάθε Μέλος πρέπει να αναπτύξει και να εκδίδει εθνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση της επαγγελματικής υγείας και ασφάλειας στα πλοία που φέρουν τη σημαία του, μετά από διαβούλευση με τις αντιπροσωπευτικές οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών και λαμβάνοντας υπόψη τους κώδικες, οδηγίες και πρότυπα που συνιστώνται από τους διεθνείς οργανισμούς, τις εθνικές διοικήσεις και τους ναυτιλιακούς οργανισμούς.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να θεσπίσει τους νόμους και τους κανονισμούς και άλλα μέτρα για την αντιμετώπιση των θεμάτων που ορίζονται στον Κώδικα, λαμβάνοντας υπόψη τις σχετικές διεθνείς πράξεις, και να καθορίσει τα πρότυπα για την επαγγελματική ασφάλεια και την προστασία της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων στα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

2.3.1 Πρότυπο A4.3

1. Οι νόμοι και οι κανονισμοί και τα άλλα μέτρα που πρέπει να ληφθούν σύμφωνα με τον κανονισμό 4.3, παράγραφος 3, πρέπει να περιλαμβάνουν τα ακόλουθα θέματα:

(α) την υιοθέτηση και αποτελεσματική εφαρμογή και προώθηση πολιτικών και προγραμμάτων για τα πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους, συμπεριλαμβανομένης της αξιολόγησης των κινδύνων, καθώς και την κατάρτιση και την εκπαίδευση των ναυτικών?

(β) τις εύλογες προφυλάξεις για την πρόληψη εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών στο πλοίο, συμπεριλαμβανομένων των μέτρων για τη μείωση και την πρόληψη των κινδύνων από την έκθεση σε επιβλαβή επίπεδα των παραγόντων του περιβάλλοντος και των χημικών ουσιών, καθώς και ο κίνδυνος τραυματισμού ή ασθένειας που μπορεί να προκύψουν από τη χρήση εξοπλισμού και μηχανημάτων σε πλοία?

(γ) τα επί του σκάφους προγράμματα για την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών και για τη συνεχή βελτίωση της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας, με τη συμμετοχή εκπροσώπων των ναυτικών αλλά και κάθε άλλου αρμόδιου για την εφαρμογή τους, λαμβανομένων υπόψη των μέτρων πρόληψης, συμπεριλαμβανομένου του μηχανισμού και του έλεγχου του σχεδιασμού, της υποκατάστασης διεργασιών και διαδικασιών που αφορούν συλλογικά και ατομικά καθήκοντα, και της χρήσης των μέσων ατομικής προστασίας? και

(δ) τις απαιτήσεις για την επιθεώρηση, αναφορά και αποκατάσταση μη ασφαλών συνθηκών εργασίας και για τη διερεύνηση και την υποβολή εκθέσεων επί του σκάφους των εργατικών ατυχημάτων.

2 Οι διατάξεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού πρέπει να:

(α) λαμβάνουν υπόψη τα σχετικά διεθνή μέσα που ασχολούνται με την επαγγελματική ασφάλεια και την προστασία της υγείας γενικότερα και με συγκεκριμένους κινδύνους, και να αντιμετωπίσουν όλα τα θέματα που αφορούν την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων, τραυματισμών και ασθενειών που ενδέχεται να ισχύουν για την εργασία των ναυτικών και ιδίως εκείνων που είναι σε ειδική στην ναυτιλιακή απασχόληση ?

(β) να προσδιορίζουν με σαφήνεια την υποχρέωση των πλοιοκτητών, των ναυτικών και άλλων

ενδιαφερόμενων να συμμορφωθούν με τα ισχύοντα πρότυπα και με την επαγγελματική πολιτική για την ασφάλεια, την υγεία του πλοίου και το πρόγραμμα δίνοντας ιδιαίτερη προσοχή στην ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών κάτω από την ηλικία των 18?

(γ) να καθορίζουν τα καθήκοντα του πλοιάρχου ή του πρόσωπου που ορίζεται από τον πλοίαρχο, ή και τα δύο, την ανάληψη της ευθύνης για την εφαρμογή και τη συμμόρφωση με την επαγγελματική ασφάλεια, την πολιτική υγείας και το πρόγραμμα του πλοίου; και

(δ) να καθορίζουν τις αρμοδιότητες των ναυτικών του πλοίου που ορίζονται ή εκλέγονται ως εκπρόσωποι ασφαλείας προκειμένου να συμμετέχουν στις συνεδριάσεις της επιτροπής ασφαλείας του πλοίου. Μια τέτοια επιτροπή θα συσταθεί σε πλοίο για το οποίο υπάρχουν πέντε ή περισσότεροι ναυτικοί.

3. Οι νόμοι και οι κανονισμοί και τα άλλα μέτρα που αναφέρονται στον κανονισμό 4.3, παράγραφος 3, θα πρέπει να επανεξετάζονται τακτικά σε συνεργασία με τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και ναυτικών και, εάν είναι αναγκαίο, να αναθεωρηθούν σύμφωνα με αλλαγές της τεχνολογίας και της έρευνας, προκειμένου να διευκολύνεται η συνεχής βελτίωση των πολιτικών και των προγραμμάτων για την ασφάλεια και την υγεία και να παρέχεται ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του κράτους του.

4. Η συμμόρφωση με τις απαιτήσεις των ισχυόντων διεθνών μέσων για τα αποδεκτά επίπεδα έκθεσης σε εργασιακούς κινδύνους επί των πλοίων και η ανάπτυξη και εφαρμογή της επαγγελματικής ασφαλείας, της πολιτικής υγείας και των προγραμμάτων πρέπει να θεωρούνται ότι πληρούν τις προϋποθέσεις της παρούσας σύμβασης.

5. Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει ότι:

(α) τα επαγγελματικά ατυχήματα, τραυματισμοί και ασθένειες που αναφέρθηκαν επαρκώς, λαμβάνονται υπόψη στις οδηγίες που παρέχονται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας σχετικά με την αναφορά και την καταγραφή των εργατικών ατυχημάτων και επαγγελματικών ασθενειών;

(β) Τα πλήρη στατιστικά στοιχεία των εν λόγω ατυχημάτων και ασθενειών καταγράφονται, αναλύονται και δημοσιεύονται και, ανάλογα με την περίπτωση, ερευνώνται μέσα σε γενικές τάσεις αλλά και μέσα σε ήδη εντοπισμένους κινδύνους; και

(γ) την διερεύνηση των επαγγελματικών ατυχημάτων.

6. Αναφορές και έρευνες θεμάτων που άπτονται της επαγγελματικής ασφαλείας και υγείας πρέπει να είναι σχεδιασμένες για να εξασφαλίζουν την προστασία των προσωπικών δεδομένων των ναυτικών, και να λαμβάνονται υπόψη στις οδηγίες που παρέχονται από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας για το θέμα αυτό.

7. Οι αρμόδιες αρχές συνεργάζονται με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών για να λάβουν μέτρα για να επιστήσουν την προσοχή όλων των ναυτικών σε πληροφορίες σχετικά με συγκεκριμένους κινδύνους επί των πλοίων, για παράδειγμα, μέσω της ταχυδρόμησης επίσημων ανακοινώσεων που περιέχουν συναφείς οδηγίες.

8. Η αρμόδια αρχή απαιτεί, οι πλοιοκτήτες που διεξάγουν εκτιμήσεις κινδύνου σε σχέση με τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφαλείας και υγείας, να αναφέρονται σε κατάλληλες στατιστικές πληροφορίες από τα πλοία τους αλλά και γενικότερα στατιστικά στοιχεία που παρέχονται από την αρμόδια αρχή.

2.3.2.1 Διατάξεις για τα εργατικά ατυχήματα, τραυματισμούς και ασθένειες

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.1)

1. Οι διατάξεις που απαιτούνται βάσει του κανονισμού A4.3 θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον κώδικα δεοντολογίας της ΔΟΕ με τίτλο Πρόληψη ατυχημάτων επί του πλοίου στη θάλασσα και στο λιμάνι, το 1996, και επόμενες εκδόσεις και άλλα συναφή ΔΟΕ και άλλα διεθνή πρότυπα και τις κατευθυντήριες γραμμές και κώδικες πρακτικής όσον αφορά την εργασιακή ασφάλεια και την προστασία της υγείας, συμπεριλαμβανομένων των επιπέδων έκθεσης που μπορεί να εντοπίσει.

2. Η αρμόδια αρχή πρέπει να διασφαλίσει ότι οι εθνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη διαχείριση της επαγγελματικής ασφαλείας και υγείας εξετάζουν τα ακόλουθα θέματα, ιδίως:

(α) γενικές και βασικές διατάξεις?

(β) δομικά χαρακτηριστικά του πλοίου, συμπεριλαμβανομένων και των μέσων πρόσβασης και των κινδύνων που σχετίζονται με τον αμίαντο?

(γ) τα μηχανήματα?

(δ) τα αποτελέσματα της εξαιρετικά χαμηλής ή υψηλής θερμοκρασίας οποιασδήποτε επιφάνειας με τις οποίες οι ναυτικοί μπορούν να είναι σε επαφή?

(ε) τις επιπτώσεις του θορύβου στον χώρο εργασίας και στα καταλύματα του πλοίου?

(στ) τα αποτελέσματα των κραδασμών στο χώρο εργασίας και στα καταλύματα του πλοίου?

(ζ) τις επιπτώσεις των ατμοσφαιρικών παραγόντων, εκτός εκείνων που αναφέρονται στα εδάφια (ε) και (στ), στον εργασιακό χώρο και στα καταλύματα του πλοίου, συμπεριλαμβανομένου του καπνού του τσιγάρου?

(η) ειδικά μέτρα ασφαλείας στο κάτω κατάστρωμα?

(ι) εξοπλισμό φόρτωσης και εκφόρτωσης?

(ι) την πρόληψη των πυρκαγιών και την πυρόσβεση?

(ια) άγκυρες, αλυσίδες και γραμμές?

(ιβ) το επικίνδυνο φορτίο και έρμα?

(ιγ) τον εξοπλισμό ατομικής προστασίας για τους ναυτικούς?

(ιδ) την εργασία σε κλειστούς χώρους?

(ιε) τις σωματικές και ψυχολογικές συνέπειες της κόπωσης?

(ιστ) τις επιπτώσεις της εξάρτησης από τα ναρκωτικά και το αλκοόλ?

(ιζ) την προστασία του HIV / AIDS και την πρόληψη? και

(ιη) την ανταπόκριση σε έκτακτη ανάγκη και ατυχήματα.

3. Η εκτίμηση των κινδύνων και η μείωση της έκθεσης σχετικά με τα θέματα που αναφέρονται στην παράγραφο 2 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις φυσικές επιπτώσεις στην επαγγελματική υγεία, συμπεριλαμβανομένων χειρωνακτική διακίνηση φορτίων, το θόρυβο και τους κραδασμούς, χημικές και βιολογικές επιπτώσεις στην επαγγελματική υγεία, τις ψυχικές επιπτώσεις στην επαγγελματική υγεία, τις σωματικές και ψυχολογικές συνέπειες της κόπωσης στην υγεία, και τα εργατικά ατυχήματα. Τα αναγκαία μέτρα θα πρέπει να λαμβάνουν δεόντως υπόψη την αρχή της πρόληψης, σύμφωνα με την οποία, μεταξύ άλλων, την καταπολέμηση των κινδύνων στην πηγή τους, την προσαρμογή της εργασίας στον άνθρωπο, ειδικότερα όσον αφορά τη διαμόρφωση των θέσεων εργασίας, και την αντικατάσταση του επικίνδυνου από το ακίνδυνο ή το λιγότερο επικίνδυνο, έχουν προτεραιότητα έναντι των μέσων ατομικής προστασίας για τους ναυτικούς.

4. Επιπλέον, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξασφαλίζει ότι έχουν ληφθεί υπόψη οι επιπτώσεις για την υγεία και την ασφάλεια, ιδίως στους ακόλουθους τομείς:

(α) αντιμετώπισης έκτακτης ανάγκης και ατυχημάτων?

(β) επιπτώσεις της εξάρτησης από τα ναρκωτικά και το αλκοόλ? και

(γ) την προστασία του HIV / AIDS και την πρόληψη.

2.3.2.2 Η έκθεση σε θόρυβο

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.2)

1. Η αρμόδια αρχή, σε συνεργασία με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς και με τους εκπροσώπους των πλοιοκτητών και ναυτικών ενδιαφερόμενων οργανώσεων, θα πρέπει να επανεξετάσει σε συνεχή βάση το πρόβλημα του θορύβου στα πλοία, με στόχο τη βελτίωση της προστασίας των ναυτικών, στο μέτρο του δυνατού, από τις βλαβερές συνέπειες της έκθεσης σε θόρυβο.

2. Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις επιπτώσεις της έκθεσης σε υπερβολικό θόρυβο σχετικά με την ακοή, την υγεία και την άνεση των ναυτικών και τα μέτρα που πρέπει να ορίζονται ή συνιστώνται για τη μείωση του θορύβου του πλοίου για την προστασία των ναυτικών. Τα μέτρα που θα πρέπει να εξετάζονται είναι τα εξής:

(α) οδηγίες των ναυτικών για τους κινδύνους σχετικά με την ακοή και την υγεία από την παρατεταμένη έκθεση σε υψηλά επίπεδα θορύβου και για την σωστή χρήση των συσκευών προστασίας και του εξοπλισμού από το θόρυβο?

(β) παροχή του εγκεκριμένου εξοπλισμού προστασίας της ακοής στους ναυτικούς όπου είναι απαραίτητο? και

(γ) αξιολόγηση των κινδύνων και τη μείωση των επιπέδων έκθεσης στο θόρυβο σε όλα τα καταλύματα και τις ψυχαγωγικές και εστιακές εγκαταστάσεις, καθώς τα μηχανοστάσια και άλλους χώρους μηχανημάτων.

2.3.2.3 Η έκθεση σε δονήσεις (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.3)

1. Η αρμόδια αρχή, σε συνεργασία με τους αρμόδιους διεθνείς οργανισμούς και με τους εκπροσώπους των ενδιαφερόμενων οργανώσεων των πλοιοκτητών και ναυτικών, και λαμβάνοντας υπόψη, ανάλογα με την περίπτωση, τα σχετικά διεθνή πρότυπα, θα πρέπει να επανεξετάσει σε συνεχή βάση το πρόβλημα των κραδασμών σε πλοία με στόχο τη βελτίωση της προστασίας των ναυτικών, στο μέτρο του δυνατού, από τις αρνητικές επιδράσεις των κραδασμών.

2. Η αξιολόγηση που αναφέρεται στην παράγραφο 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής θα πρέπει να καλύπτει το αποτέλεσμα της έκθεσης σε υπερβολικούς κραδασμούς για την υγεία και την άνεση των ναυτικών και των μέτρων που πρέπει να ορίζονται ή συνιστώνται για τη μείωση των κραδασμών του πλοίου για την προστασία των ναυτικών. Τα μέτρα που θα πρέπει να εξετάζονται είναι τα εξής:

(α) εκπαίδευση των ναυτικών για τους κινδύνους της υγείας τους από την παρατεταμένη έκθεση σε κραδασμούς?

(β) την παροχή των εγκεκριμένων μέσων ατομικής προστασίας για τους ναυτικούς όπου είναι απαραίτητο? και

(γ) την εκτίμηση των κινδύνων και τη μείωση της έκθεσης στους κραδασμούς σε όλα τα καταλύματα και εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας και εστίασης με τη λήψη μέτρων σύμφωνα με τις οδηγίες που παρέχονται από τον κώδικα πρακτικής του ILO με τίτλο Ambient παράγοντες στο χώρο εργασίας, του 2001, και τυχόν μεταγενέστερες ανατυπώσεις, λαμβάνοντας υπόψη τη διαφορά μεταξύ της έκθεσης σε αυτές τις περιοχές και στο χώρο εργασίας.

2.3.2.4 Υποχρεώσεις των πλοιοκτητών

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.4)

1. Κάθε υποχρέωση του πλοιοκτήτη να παρέχει προστατευτικό εξοπλισμό ή άλλες διασφαλίσεις πρόληψης των ατυχημάτων θα πρέπει, γενικά, να συνοδεύονται από διατάξεις που επιβάλλουν τη χρήση τους από τους ναυτικούς και από την απαίτηση από τους ναυτικούς να συμμορφώνονται με τα σχετικά μέτρα πρόληψης ατυχημάτων και προστασίας της υγείας.

2. Θα πρέπει επίσης να ληφθούν υπόψη τα άρθρα 7 και 11 της Σύμβασης Φύλαξη Μηχανημάτων, 1963 (αρ. 119), καθώς και οι αντίστοιχες διατάξεις της Φύλαξη Μηχανημάτων σύστασης, 1963 (αρ. 118), σύμφωνα με την οποία η υποχρέωση να διασφαλίσει τη συμμόρφωση με την απαίτηση να χρησιμοποιούνται τα μηχανήματα που φρουρούνται, και να αποφεύγεται η χρήση του χωρίς τους κατάλληλους φρουρούς, στηρίζεται στον εργοδότη, ενώ υπάρχει υποχρέωση του εργαζομένου να μην χρησιμοποιεί μηχανήματα, χωρίς τους φρουρούς να είναι στη θέση τους, ούτε να θέτει εκτός λειτουργίας τους φρουρούς που παρέχονται .

2.3.2.5 Πληροφόρηση και συλλογή των στατιστικών στοιχείων

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.5)

1. Πρέπει να αναφερθούν όλα τα εργατικά ατυχήματα και εργασιακοί τραυματισμοί και ασθένειες , έτσι ώστε να μπορούν να διερευνηθούν και να μπορούν να διατηρούνται πλήρη στατιστικά στοιχεία, αναλύσεις και δημοσιεύσεις , λαμβάνοντας υπόψη την προστασία των προσωπικών δεδομένων των αντίστοιχων ναυτικών. Οι εκθέσεις δεν πρέπει να περιορίζονται σε θανάτους ή ατυχήματα που σχετίζονται με το πλοίο.

2. Οι στατιστικές που αναφέρονται στην παράγραφο 1 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής θα πρέπει να καταγράφουν τους αριθμούς, τη φύση, τις αιτίες και τις συνέπειες των εργατικών ατυχημάτων και των επαγγελματικών ατυχημάτων και ασθενειών, με σαφή ένδειξη, ανάλογα με την περίπτωση, του τμήματος του πλοίου, τον τύπο του ατυχημάτων είτε στη θάλασσα είτε στο λιμάνι.

3. Κάθε Μέλος θα πρέπει να δίνει προσοχή σε οποιοδήποτε σύστημα ή μοντέλο για να καταγράφει ατυχήματα των ναυτικών ,το οποίο μπορεί να καθιερωθεί από τον Διεθνή Οργανισμό Εργαζομένων.

2.3.2.6 Έρευνες (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.6)

1. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να αναλάβει τις έρευνες για τα αίτια και τις συνθήκες όλων των εργατικών ατυχημάτων και των επαγγελματικών ατυχημάτων και ασθενειών με αποτέλεσμα την απώλεια ζωής ή σοβαρής σωματικής βλάβης, καθώς και άλλες περιπτώσεις που μπορούν να καθορίζονται από την εθνική νομοθεσία ή κανονισμούς.

2. Θα πρέπει να δοθεί έμφαση στο να συμπεριληφθούν τα ακόλουθα σαν θέματα έρευνας:

(α) το περιβάλλον εργασίας, όπως οι χώροι εργασίας, η διάταξη των μηχανημάτων, τα μέσα πρόσβασης, ο φωτισμός και οι μέθοδοι εργασίας?

(β) η έμφαση σε διαφορετικές ηλικιακές ομάδες των εργατικών και επαγγελματικών ατυχημάτων και ασθενειών?

(γ) η ειδική κατάσταση των σωματικών ή ψυχολογικών προβλημάτων που δημιουργούνται από το περιβάλλον του πλοίου?

(δ) τα προβλήματα που προκύπτουν από σωματική καταπόνηση στο πλοίο, κυρίως ως συνέπεια της αύξησης του φόρτου εργασίας?

(ε) τα προβλήματα που προκύπτουν από και επιπτώσεις των τεχνικών εξελίξεων και την επιρροή τους για τη σύνθεση των πληρωμάτων? και

(στ) τα προβλήματα που προκύπτουν από οποιαδήποτε ανθρώπινη αποτυχίες.

2.3.2.7 Εθνικά προγράμματα πρόληψης και προστασίας (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.7)

1. Προκειμένου να παρέχει μια σταθερή βάση για τη λήψη μέτρων για την προώθηση της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, των τραυματισμών και των ασθενειών που οφείλονται σε ιδιαίτερους κινδύνους των ναυτικών επαγγελματιών, η έρευνα θα πρέπει να λάβει υπόψη τις γενικές τάσεις και τους κινδύνους, όπως αποκαλύπτονται από τις στατιστικές.

2. Η εφαρμογή των προγραμμάτων πρόληψης για την προώθηση της ασφάλειας και της προστασίας της υγείας θα πρέπει να οργανώνεται κατά τέτοιο τρόπο ώστε οι αρμόδιες αρχές, των εφοπλιστών και των ναυτικών ή των αντιπροσώπων τους και άλλα αρμόδια όργανα να μπορούν να διαδραματίσουν ενεργό ρόλο, μεταξύ άλλων με μέσα, όπως ενημερωτικές συναντήσεις, επί του σκάφους κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τα ανώτατα επίπεδα έκθεσης σε πιθανούς επιβλαβείς παράγοντες του περιβάλλοντος εργασίας και σε άλλους κινδύνους ή τα αποτελέσματα μιας συστηματικής διαδικασίας αξιολόγησης των κινδύνων. Ειδικότερα, θα πρέπει να καθοριστούν εθνικές ή τοπικές κοινές επιτροπές επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας και πρόληψης ατυχήματος ή οι ειδικές ομάδες εργασίας και εποχούμενες επιτροπές, στις οποίες αντιπροσωπεύονται οργανώσεις που σχετίζονται με πλοιοκτίητες και ναυτικούς .

3. Στην περίπτωση που η δραστηριότητα αυτή λαμβάνει χώρα σε επίπεδο εταιρείας, η εκπροσώπηση των ναυτικών σε κάθε επιτροπή ασφάλειας επί του σκάφους, θα πρέπει να αναλαμβάνεται από τα πλοία του εφοπλιστή.

2.3.2.8 Περιεχόμενο των προγραμμάτων πρόληψης και προστασίας (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.8)

1. Θα πρέπει να δοθεί μεγάλη σημασία στο να συμπεριληφθούν τα παρακάτω στα καθήκοντα των επιτροπών και άλλων φορέων που αναφέρονται στην κατευθυντήρια B4.3.7, παράγραφος 2:

(α) η προετοιμασία των εθνικών κατευθυντήριων γραμμών και πολιτικών για τα συστήματα επαγγελματικής ασφάλειας και της υγείας καθώς και για τις διατάξεις πρόληψης ατυχημάτων, κανόνες και εγχειρίδια?

(β) η οργάνωση της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την κατάρτιση και τα προγράμματα πρόληψης ατυχημάτων?

(γ) η οργάνωση της δημοσιότητας σχετικά με την επαγγελματική ασφάλεια και την προστασία της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των ταινιών, αφίσες, προκηρύξεις και φυλλάδια? και

(δ) την διανομή εντύπων και πληροφοριών σχετικά με την επαγγελματική ασφάλεια και την προστασία της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων, έτσι ώστε να φτάσουν στους ναυτικούς που είναι επιβιβασμένοι στα πλοία.

2. Σχετικές διατάξεις ή συστάσεις που έχουν εγκριθεί από τις αρμόδιες εθνικές αρχές ή οργανισμούς ή διεθνείς οργανισμούς θα πρέπει να ληφθούν υπόψη από εκείνους που προετοιμάζουν τα κείμενα των μέτρων πρόληψης ατυχημάτων της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας ή προτεινόμενων πρακτικών.

3. Κατά τη διαμόρφωση των προγραμμάτων πρόληψης ατυχημάτων της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας, κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη οποιονδήποτε κώδικα ορθής πρακτικής σχετικά με την ασφάλεια και την υγεία των ναυτικών που ενδέχεται να έχει εκδοθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας.

2.3.2.9 Οδηγίες για την προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας και την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.9)

1. Το πρόγραμμα σπουδών για την εκπαίδευση που προβλέπεται στο κανονισμό A4.3, παράγραφος 1 (α), θα πρέπει να επανεξετάζεται σε τακτά χρονικά διαστήματα και να ενημερώνεται υπό το φως της ανάπτυξης σε τύπους και μεγέθη πλοίων και του εξοπλισμού τους, καθώς και τις μεταβολές στους τρόπους επάνδρωσης, την εθνικότητα, τη γλώσσα και την οργάνωση της εργασίας επί των πλοίων.

2. Θα πρέπει να υπάρχει συνεχής κοινοποίηση της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας και της πρόληψης των ατυχημάτων. Τέτοια κοινοποίηση μπορεί να λάβει τις ακόλουθες μορφές:

(α) εκπαιδευτικό οπτικοακουστικό υλικό, όπως κινηματογραφικές ταινίες, για χρήση σε κέντρα επαγγελματικής κατάρτισης για τους ναυτικούς και όπου είναι δυνατόν να εμφανίζονται σε πλοία?

(β) ανάρτηση αφισών στα πλοία?

(γ) τη συμπερίληψη σε περιοδικά που διαβάζονται από τους ναυτικούς, άρθρα σχετικά με τους κινδύνους των ναυτικών επαγγελμάτων, της επαγγελματικής ασφάλειας και τα μέτρα πρόληψης και προστασίας ατυχημάτων? και

(δ) ειδικές καμπάνιες που χρησιμοποιούν διάφορα μέσα δημοσιότητας, να εκπαιδεύσουν ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων των εκστρατειών για πρακτικές ασφαλούς εργασίας.

3. Η κοινοποίηση που αναφέρεται στην παράγραφο 2 της παρούσας κατευθυντήριας γραμμής θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις διαφορετικές εθνότητες, γλώσσες και πολιτισμούς των ναυτικών επί

των πλοίων.

2.3.2.10 Εκπαίδευση για την ασφάλεια και την υγεία των νέων ναυτικών (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.10)

1. Οι κανονισμοί ασφάλειας και υγείας πρέπει να αναφέρουν οποιεσδήποτε γενικές διατάξεις σχετικές με τις ιατρικές εξετάσεις πριν και κατά τη διάρκεια της εργασίας και την πρόληψη των ατυχημάτων και την προστασία της υγείας στην εργασία, οι οποίες μπορεί να ισχύουν στην εργασία των ναυτικών. Οι κανονισμοί αυτοί θα πρέπει να προσδιορίζουν τα μέτρα που θα ελαχιστοποιούν τους εργασιακούς κινδύνους των νέων ναυτικών στην άσκηση των καθηκόντων τους.

2. Ανεξάρτητα που ένας νεαρός ναυτικός αναγνωρίζεται ως πλήρως καταρτισμένος σε μια σχετική δεξιότητα από την αρμόδια αρχή, οι ρυθμίσεις θα πρέπει να καθορίζουν περιορισμούς στους νέους ναυτικούς που αναλαμβάνουν εργασία, χωρίς την κατάλληλη επίβλεψη και καθοδήγηση, ορισμένα είδη εργασιών παρουσιάζουν ιδιαίτερο κίνδυνο ατυχήματος ή αρνητικές επιπτώσεις για την υγεία τους ή της σωματικής ανάπτυξης, ή απαιτούν ένα συγκεκριμένο βαθμό ωριμότητας, εμπειρίας ή δεξιότητας. Κατά τον προσδιορισμό των τύπων των εργασιών που πρέπει να περιορίζονται από τους κανονισμούς, η αρμόδια αρχή θα μπορούσε να εξετάσει το συγκεκριμένο έργο να περιλαμβάνει:

(α) την ανύψωση, μετακίνηση ή τη μεταφορά βαρέων φορτίων ή αντικειμένων?

(β) την είσοδο σε λέβητες, δεξαμενές και στεγανά κιβώτια ?

(γ) την έκθεση σε επιβλαβή επίπεδα θορύβου και κραδασμών?

(δ) την λειτουργία ανυψωτικών και άλλων μηχανημάτων και εργαλείων δύναμης, ή να ενεργεί ως σηματοδότης για τους χειριστές του εν λόγω εξοπλισμού?

(ε) την πρόσδεση με τα χέρια ή σχοινιά ρυμούλκησης ή πρόσδεση εξοπλισμού.

(στ) χάρτια.

(ζ) εργασία σε ύψος ή στο κατάστρωμα σε δυσμενείς καιρικές συνθήκες.

(η) τα καθήκοντα νυχτερινής βάρδιας .

(ι) τη συντήρηση του ηλεκτρολογικού εξοπλισμού?

(ι) την έκθεση σε πιθανά επικίνδυνα υλικά ή σε επιβλαβείς φυσικούς παράγοντες όπως επικίνδυνες ή τοξικές ουσίες και ακτινοβολίες ιονισμού?

(ια) τον καθαρισμό των μηχανημάτων τροφοδοσίας? και

(ιβ) το χειρισμό ή την ευθύνη των λέμβων των πλοίων.

3. Πρακτικά μέτρα θα πρέπει να λαμβάνονται από την αρμόδια αρχή ή τον κατάλληλο μηχανισμό για να επιστήσει την προσοχή των νέων ναυτικών στις πληροφορίες σχετικά με την πρόληψη των ατυχημάτων και την προστασία της υγείας τους επί των πλοίων. Τέτοια μέτρα θα μπορούσαν να περιλαμβάνουν επαρκή διδασκαλία στα μαθήματα, επίσημη κοινοποίηση της πρόληψης των ατυχημάτων η οποία προορίζεται για τους νέους , την επαγγελματική εκπαίδευση και την εποπτεία των νέων ναυτικών.

4. Η εκπαίδευση και κατάρτιση των νέων ναυτικών, τόσο στην ξηρά όσο και στα σκάφη πρέπει να περιλαμβάνει οδηγίες σχετικά με τις αρνητικές επιπτώσεις στην υγεία τους και την ευημερία τους από την κατάχρηση του αλκοόλ, τα ναρκωτικά και άλλες πιθανές επιβλαβείς ουσίες, καθώς και τον κίνδυνο και τις ανησυχίες σχετικά με το HIV / AIDS και των άλλων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με κίνδυνο για την υγεία.

2.3.2.11 Διεθνής συνεργασία (Κατευθυντήρια γραμμή B4.3.11)

1. Μέλη, με τη βοήθεια, κατά περίπτωση διακυβερνητικών και άλλων διεθνών οργανισμών , θα πρέπει να προσπαθήσουν, με την μεταξύ τους συνεργασία , να επιτευχθεί η μέγιστη δυνατή ομοιομορφία της δράσης για την προώθηση της ασφάλειας και της προστασίας της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων.

2. Για την ανάπτυξη προγραμμάτων για την προώθηση της επαγγελματικής ασφάλειας και

προστασίας της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων βάσει του κανονισμού A4.3, κάθε Μέλος θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη τους σχετικούς κωδικούς πρακτικής που δημοσιεύθηκαν από τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας και τα κατάλληλα πρότυπα των διεθνών οργανισμών.

3. Τα Μέλη θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη την ανάγκη για διεθνή συνεργασία στην συνεχή προώθηση των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την επαγγελματική ασφάλεια και την προστασία της υγείας και την πρόληψη των εργατικών ατυχημάτων. Η συνεργασία αυτή μπορεί να λάβει τη μορφή:

(α) διμερών ή πολυμερών συμφωνιών για την ομοιομορφία στην προστασία της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, της πρόληψης των ατυχημάτων και τις εγγυήσεις?

(β) της ανταλλαγής πληροφοριών σχετικά με τους ειδικούς κινδύνους που αφορούν τους ναυτικούς και τα μέσα για την προώθηση της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας και την πρόληψη των ατυχημάτων?

(γ) της παροχής βοήθειας στις δοκιμές του εξοπλισμού και την επιθεώρηση, σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς του κράτους της σημαίας?

(δ) της συνεργασίας για την κατάρτιση και τη διάδοση της προστασίας της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας, και των διατάξεων, των κανόνων και των οδηγιών της πρόληψης των ατυχημάτων?

(ε) της συνεργασίας στον τομέα της παραγωγής και στη χρήση της βοήθειας στην εκπαίδευση? και

(στ) κοινών εγκαταστάσεων, ή την αμοιβαία συνδρομή για την κατάρτιση των ναυτικών στον τομέα της επαγγελματικής ασφάλειας και προστασίας της υγείας, της πρόληψης των ατυχημάτων και της εξάσκησης μιας ασφαλούς εργασίας.

2.4 Πρόσβαση στα μέσα πρόνοιας που βρίσκονται στην ξηρά (Κανόνας 4.4)

Σκοπός: Να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοίο έχουν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες στην ξηρά για να εξασφαλίσουν την υγεία τους και την ευημερία τους.

1. Κάθε Μέλος θα εξασφαλίσει ότι οι χερσαίες εγκαταστάσεις κοινωνικής πρόνοιας, εφόσον υπάρχουν, είναι εύκολα προσβάσιμες. Τα Μέλη προωθούν επίσης την ανάπτυξη εγκαταστάσεων πρόνοιας, όπως εκείνα που αναφέρονται στον Κώδικα, σε καθορισμένους λιμένες, προκειμένου να παρέχουν στους ναυτικούς των πλοίων που ελλιμενίζονται στους λιμένες τους πρόσβαση σε προσήκουσες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας.

2. Οι αρμοδιότητες του κάθε κράτους σε σχέση με χερσαίες εγκαταστάσεις, όπως η ευημερία, πολιτιστικές, ψυχαγωγικές και πληροφοριακές εγκαταστάσεις και υπηρεσίες, καθορίζονται στον κώδικα.

2.4.1 Πρόσβαση σε εγκαταστάσεις πρόνοιας στην ξηρά (Πρότυπο A4.4)

1. Κάθε Μέλος πρέπει να απαιτεί, όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις πρόνοιας στο έδαφός τους, να είναι διαθέσιμες για χρήση από όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την εθνικότητα, τη φυλή, το χρώμα, το φύλο, τη θρησκεία, τα πολιτικά φρονήματα ή κοινωνική προέλευση, και ανεξαρτήτως της σημαίας του κράτους που φέρει το πλοίο στο οποίο απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή εργάζονται.

2. Κάθε κράτος μέλος προωθεί την ανάπτυξη εγκαταστάσεων πρόνοιας σε κατάλληλους λιμένες της χώρας και καθορίζουν, κατόπιν διαβούλευσης με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών, ποια λιμάνια θα πρέπει να θεωρηθούν ως κατάλληλα.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να ενθαρρύνει τη σύσταση επιτροπών πρόνοιας οι οποίες θα ελέγχουν τακτικά τις εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας, για να εξασφαλιστεί ότι είναι κατάλληλο, υπό το πρίσμα των αλλαγών στις ανάγκες των ναυτικών που προκύπτουν από τις τεχνικές,

επιχειρησιακές και άλλες εξελίξεις στον τομέα της ναυτιλίας

2.4.2 Αρμοδιότητες των βουλευτών (Κατευθυντήρια γραμμή B4.4.1)

1. Κάθε Μέλος θα πρέπει:

(α) να λάβει μέτρα για να διασφαλίσει τις προσήκουσες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες πρόνοιας που παρέχονται για τους ναυτικούς σε καθορισμένους λιμένες προσέγγισης και την παροχή επαρκούς προστασίας στους ναυτικούς κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους? και

(β) να λαμβάνουν υπόψη, κατά την εφαρμογή των μέτρων αυτών, τις ειδικές ανάγκες των ναυτικών, ειδικά σε χώρες του εξωτερικού και κατά την είσοδο σε εμπόλεμες ζώνες, όπως την ασφάλεια, την υγεία και τον ελεύθερο χρόνο τους.

2. Οι ρυθμίσεις για την εποπτεία των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών κοινωνικής πρόνοιας θα πρέπει να περιλαμβάνουν τη συμμετοχή των εκπροσώπων των ενδιαφερόμενων οργανώσεων των πλοιοκτητών και ναυτικών.

3. Κάθε Μέλος πρέπει να λάβει μέτρα που αποσκοπούν στην επιτάχυνση της ελεύθερης κυκλοφορίας μεταξύ των πλοίων, στα κεντρικά πρακτορεία προμήθειας και τις εγκαταστάσεις κοινωνικής πρόνοιας με υλικά κοινής ωφέλειας, όπως ταινίες, βιβλία, εφημερίδες και αθλητικό εξοπλισμό προς χρήση από τους ναυτικούς στα πλοία τους και σε κέντρα πρόνοιας στην ξηρά.

4. Μέλη θα πρέπει να συνεργάζονται μεταξύ τους για την προώθηση της καλής μεταχείρισης των ναυτικών στη θάλασσα και στο λιμάνι. Η συνεργασία αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

(α) τις διαβουλεύσεις μεταξύ των αρμόδιων αρχών με στόχο την παροχή και βελτίωση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών κοινωνικής πρόνοιας των ναυτικών, τόσο στο λιμάνι και στα πλοία?

(β) συμφωνίες για την αξιοποίηση των πόρων και την από κοινού παροχή υπηρεσιών κοινωνικής πρόνοιας σε μεγάλα λιμάνια, έτσι ώστε να αποφεύγονται οι περιττές αντιγραφές?

(γ) διοργάνωση διεθνών αθλητικών αγώνων και ενθάρρυνση της συμμετοχής των ναυτικών σε αθλητικές δραστηριότητες? και

(δ) διοργάνωση διεθνών σεμιναρίων σχετικά με το θέμα της καλής μεταχείρισης των ναυτικών στη θάλασσα και στο λιμάνι.

2.4.2.2 Εγκαταστάσεις και υπηρεσίες Πρόνοιας, σε λιμάνια

(Κατευθυντήρια γραμμή B4.4.2)

1. Κάθε Μέλος πρέπει να παρέχει ή να εξασφαλίσει την παροχή των εν λόγω εγκαταστάσεων και υπηρεσιών πρόνοιας, όπως μπορεί να απαιτείται, σε κατάλληλους λιμένες της χώρας.

2. Θα πρέπει να παρέχονται παροχές και υπηρεσίες πρόνοιας, σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες και πρακτικές, από ένα ή περισσότερα από τα ακόλουθα:

(α) τις δημόσιες αρχές?

(β) τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών στο πλαίσιο των συλλογικών συμβάσεων ή άλλων συμφωνημένων ρυθμίσεων? και

(γ) τις εθελοντικές οργανώσεις .

3. Πρέπει να ιδρυθούν ή να αναπτυχθούν αναγκαίες εγκαταστάσεις πρόνοιας και ψυχαγωγίας στα λιμάνια. Αυτές θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) χώρους συναντήσεων και ψυχαγωγίας, όπως απαιτείται?

(β) εγκαταστάσεις για αθλητικές και υπαίθριες δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένων των διαγωνισμών?

(γ) εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις? και

(δ) ανάλογα με την περίπτωση, εγκαταστάσεις για τις θρησκευτικές εορτές και για την προσωπική παροχή συμβουλών.

4. Οι εγκαταστάσεις αυτές μπορούν να βρίσκονται στη διάθεση των ναυτικών σύμφωνα με τις ανάγκες τους και έχουν σχεδιαστεί για πιο γενική χρήση.

5. Σε περίπτωση μεγάλου αριθμού των ναυτικών διαφορετικών εθνικοτήτων, οι εγκαταστάσεις, όπως ξενοδοχεία, κλαμπ και αθλητικές εγκαταστάσεις σε ένα συγκεκριμένο λιμάνι, οι αρμόδιες αρχές ή οργανισμοί των χωρών προέλευσης των ναυτικών και των κρατών σημαίας, καθώς και οι διεθνείς ενδιαφερόμενες εταιρίες, θα πρέπει να συμβουλευονται και να συνεργάζονται με τις αρμόδιες αρχές και τους φορείς της χώρας στην οποία βρίσκεται το λιμάνι και το αντίθετο, με σκοπό την αξιοποίηση των πόρων και την αποφυγή περιττών αντιγραφών.

6. Ξενοδοχεία και ξενώνες κατάλληλα για τους ναυτικούς πρέπει να είναι διαθέσιμα όταν υπάρχει ανάγκη γι' αυτούς. Θα πρέπει να τους παρέχουν διευκολύνσεις ίσες με εκείνες που θα είχαν σε ένα ξενοδοχείο καλής κατηγορίας, και αν είναι δυνατόν να βρίσκονται σε καλό περιβάλλον μακριά από το άμεσο περιβάλλον των αποβάθρων. Τέτοια ξενοδοχεία ή ξενώνες θα πρέπει να εποπτεύονται κατάλληλα, οι τιμές που χρεώνονται πρέπει να είναι λογικές και, όπου είναι αναγκαίο και δυνατό, θα πρέπει να προβλεφθεί φιλοξενία για τις οικογένειες των ναυτικών.

7. Αυτές οι εγκαταστάσεις διαμονής, θα πρέπει να είναι ανοικτές σε όλους τους ναυτικούς, ανεξάρτητα από την εθνικότητα, τη φυλή, το χρώμα, το φύλο, τη θρησκεία, τα πολιτικά φρονήματα ή κοινωνικής προέλευσης, και ανεξαρτήτως του κράτους της σημαίας του πλοίου στο οποίο απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή εργάζονται.

Χωρίς να θίγεται με κανένα τρόπο η αρχή αυτή, μπορεί να είναι αναγκαίο σε ορισμένους λιμένες να παρέχουν διάφορους τύπους εγκαταστάσεων, συγκρίσιμο σε πρότυπο, αλλά προσαρμοσμένο στα έθιμα και τις ανάγκες των διαφόρων ομάδων των ναυτικών.

8. Πρέπει να ληφθούν μέτρα για να εξασφαλιστεί ότι, θα απασχολούνται ικανά άτομα με πλήρη απασχόληση στη λειτουργία των εγκαταστάσεων και τις υπηρεσίες πρόνοιας ναυτικών, πέραν των οποιωνδήποτε εθελοντών.

2.4.2.3 Επιτροπές Πρόνοιας (Κατευθυντήρια γραμμή B4.4.3)

1. Πρέπει να δημιουργηθούν επιτροπές πρόνοιας, στο λιμάνι σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, ανάλογα με την περίπτωση. Οι λειτουργίες τους θα πρέπει να περιλαμβάνουν:

(α) την συνεχή εξέταση της επάρκειας των υφιστάμενων εγκαταστάσεων πρόνοιας και την παρακολούθηση της ανάγκης για την παροχή συμπληρωματικών εγκαταστάσεων ή την απόσυρση των υποχρησιμοποιούμενων εγκαταστάσεων? και

(β) την παροχή βοήθειας και την παροχή συμβουλών των υπευθύνων των εγκαταστάσεων και τη διασφάλιση του συντονισμού μεταξύ τους.

2. Οι επιτροπές Πρόνοιας θα πρέπει να περιλαμβάνουν μεταξύ των μελών τους αντιπροσώπους των πλοιοκτητών και ναυτικών, των αρμόδιων αρχών και, ενδεχομένως, από εθελοντικές οργανώσεις και κοινωνικούς φορείς.

3. Ανάλογα με την περίπτωση, οι πρόξενοι των θαλάσσιων μελών και των τοπικών εκπροσώπων των ξένων οργανώσεων κοινωνικής πρόνοιας θα πρέπει, σύμφωνα με τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς, να σχετίζονται με το έργο του λιμανιού, με τις περιφερειακές και εθνικές επιτροπές πρόνοιας.

2.4.2.4 Χρηματοδότηση των εγκαταστάσεων πρόνοιας (Κατευθυντήρια γραμμή B4.4.4)

1. Σύμφωνα με τις εθνικές συνθήκες και πρακτικές, θα πρέπει να διατεθεί οικονομική στήριξη των εγκαταστάσεων πρόνοιας του λιμανιού μέσω ενός ή περισσότερων από τα ακόλουθα:

(α) χορηγίες από δημόσιους πόρους?

(β) εισφορές ή άλλες ειδικές οφειλές από ναυτιλιακές πηγές?

(γ) εθελοντικές εισφορές των πλοιοκτητών, των ναυτικών, ή των οργανώσεων τους? και

(δ) εθελοντικές συνεισφορές από άλλες πηγές.

Όταν επιβάλλονται φόροι κοινωνικής πρόνοιας, εισφορές και ειδικά τέλη, Θα πρέπει να χρησιμοποιούνται μόνο για τους σκοπούς για τους οποίους έχουν μαζευτεί.

2.4.2.5 Διάδοση των μέτρων ενημέρωσης και διευκόλυνσης (Κατευθυντήρια γραμμή B4.4.5)

1. Οι πληροφορίες πρέπει να διαδίδονται μεταξύ των ναυτικών όσο αφορά τις εγκαταστάσεις που είναι ανοικτές στο ευρύ κοινό στους λιμένες προσέγγισης , ιδίως στις μεταφορές, την ευημερία, την ψυχαγωγία, τις εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και χώρους λατρείας, καθώς και τις εγκαταστάσεις που προβλέπονται ειδικά για τους ναυτικούς.

2. Κατάλληλα μέσα μεταφοράς σε μέτριες τιμές θα πρέπει να είναι διαθέσιμες σε οποιοδήποτε λογικό χρόνο, προκειμένου να μπορέσουν οι ναυτικοί να φτάσουν στις αστικές περιοχές από κατάλληλες θέσεις στο λιμάνι.

3. Όλα τα κατάλληλα μέτρα πρέπει να ληφθούν από τις αρμόδιες αρχές να κάνουν γνωστό στους πλοιοκτήτες και ναυτικούς που μπαίνουν στο λιμάνι, τυχόν ειδικούς νόμους και συνθήκες , η παράβαση των οποίων μπορεί να θέσει σε κίνδυνο την ελευθερία τους.

4. Περιοχές του λιμανιού και δρόμοι πρόσβασης θα πρέπει να εφοδιάζονται από τις αρμόδιες αρχές, με κατάλληλο φωτισμό και σήμανση και τακτικές περιπολίες για την προστασία των ναυτικών.

2.4.2.6 Οι ναυτικοί σε ξένο λιμένα (Κατευθυντήρια γραμμή B4.4.6)

1. Για την προστασία των ναυτικών σε ξένα λιμάνια, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για να διευκολύνουν :

(α) την πρόσβαση σε προξένους της ιθαγένειάς τους ή του κράτους διαμονής τους ? και
(β) την αποτελεσματική συνεργασία μεταξύ προξένων και τοπικών ή εθνικών αρχών.

2. Οι ναυτικοί που κρατούνται σε λιμένα της αλλοδαπής θα πρέπει να αντιμετωπίζονται αμέσως υπό τη δέουσα νομική διαδικασία και με την κατάλληλη προξενική προστασία.

3. Κάθε φορά που ένας ναυτικός κρατείται για οποιοδήποτε λόγο στην επικράτεια ενός κράτους, η αρμόδια αρχή πρέπει, εάν ο ναυτικός ζητήσει, να ενημερώσει αμέσως το κράτος της σημαίας και το κράτος της ιθαγένειας του ναυτικού. Η αρμόδια αρχή πρέπει να ενημερώνει εγκαίρως το ναυτικό ότι έχει το δικαίωμα να υποβάλει ένα τέτοιο αίτημα. Το κράτος της ιθαγένειας του ναυτικού θα πρέπει να ειδοποιεί έγκαιρα τον πλησιέστερο συγγενή του ναυτικού. Η αρμόδια αρχή θα πρέπει να επιτρέψει σε προξενικούς υπαλλήλους των κρατών αυτών άμεση πρόσβαση στο ναυτικό και τακτικές επισκέψεις στη συνέχεια εφ' όσον ο ναυτικός κρατείται.

4. Κάθε Μέλος πρέπει να λάβει τα μέτρα, εφόσον αυτό είναι αναγκαίο, για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια των ναυτικών από τις επιθέσεις και άλλες παράνομες πράξεις, όταν τα πλοία πλέουν στα χωρικά τους ύδατα και ιδιαίτερα όταν προσεγγίζουν σε λιμάνια.

5. Θα πρέπει να καταβληθεί κάθε προσπάθεια από τους υπεύθυνους στο λιμάνι και στο πλοίο για τη διευκόλυνση της αποβίβασης των ναυτικών στη στεριά , το συντομότερο δυνατό μετά την άφιξη του πλοίου στο λιμάνι.

2.5 Κοινωνική ασφάλιση (Κανονισμός 4.5)

Σκοπός: να εξασφαλιστεί ότι λαμβάνονται μέτρα με σκοπό την παροχή κοινωνικής ασφάλειας στους ναυτικούς.

1. Κάθε μέλος εξασφαλίζει ότι όλοι οι ναυτικοί και, στο βαθμό που προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία , και τα προστατευόμενα μέλη τους να έχουν πρόσβαση στην προστασία της κοινωνικής ασφάλισης, σύμφωνα με τον Κώδικα με κάθε επιφύλαξη ωστόσο τυχόν ευνοϊκότερων όρων που αναφέρονται στην παράγραφο 8 του άρθρου 19 του Συντάγματος.

2. Κάθε Μέλος αναλαμβάνει την υποχρέωση να λάβει μέτρα, σύμφωνα με τις εθνικές του περιστάσεις, ατομικά και μέσω της διεθνούς συνεργασίας, να επιτευχθεί σταδιακά ολοκληρωμένη προστασία κοινωνικής ασφάλισης για τους ναυτικούς.

3. Κάθε μέλος εξασφαλίζει ότι οι ναυτικοί οι οποίοι υπόκεινται στη νομοθεσία κοινωνικής ασφάλισης, καθώς και τα προστατευόμενα μέλη τους, στο βαθμό που προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία του, να δικαιούνται να επωφεληθούν από την προστασία της κοινωνικής ασφάλισης όχι λιγότερο ευνοϊκά από τους εργαζόμενους της στεριάς.

2.5.1 Πρότυπο A4.5

1. Οι κλάδοι που πρέπει να ληφθούν υπόψη, έτσι ώστε να επιτευχθεί σταδιακά ολοκληρωμένη προστασία της κοινωνικής ασφάλισης σύμφωνα με τον κανονισμό 4.5 είναι: Ιατρική περίθαλψη, επιδόματα ασθενείας, επίδομα ανεργίας, επίδομα γήρατος, επίδομα σωματικής βλάβης κατά την απασχόληση, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας, επίδομα αναπηρίας και επιζώντων, συμπληρώνοντας την προστασία που προβλέπεται βάσει των κανονισμών 4.1, για ιατρική περίθαλψη, και 4.2, για την ευθύνη των πλοιοκτητών, καθώς και άλλους τίτλους της παρούσας σύμβασης.

2. Κατά τη στιγμή της επικύρωσης, η προστασία που παρέχεται από κάθε Μέλος, σύμφωνα με τον κανονισμό 4.5, παράγραφος 1, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τρεις από τις εννέα κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού.

3. Κάθε Μέλος λαμβάνει μέτρα σύμφωνα με τις εθνικές περιστάσεις του να παράσχει τη συμπληρωματική προστασία κοινωνικής ασφάλισης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού για όλους τους ναυτικούς που διαμένουν κανονικά στο έδαφός του. Η ευθύνη αυτή θα μπορούσε να ικανοποιηθεί, για παράδειγμα, μέσω των κατάλληλων διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή συστημάτων προκαθορισμένων εισφορών. Η προκύπτουσα προστασία δεν πρέπει να είναι λιγότερο ευνοϊκή από αυτή που παρέχεται στους εργαζόμενους της στεριάς που διαμένουν στην επικράτειά τους.

4. Παρά την κατανομή των αρμοδιοτήτων στην παράγραφο 3 του παρόντος κανονισμού, τα Μέλη μπορούν να καθορίζουν, μέσω διμερών και πολυμερών συμφωνιών και μέσω των διατάξεων που θεσπίζονται στο πλαίσιο των περιφερειακών οργανισμών οικονομικής ένταξης, άλλους κανόνες σχετικά με τη νομοθεσία της κοινωνικής ασφάλισης στο οποίο υπάγονται οι ναυτικοί.

5. Στις ευθύνες του κάθε Μέλους σε σχέση με ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, περιλαμβάνονται εκείνες που προβλέπονται από τους κανονισμούς 4.1 και 4.2 και από τις σχετικές διατάξεις του Κώδικα, καθώς και εκείνες που είναι συμφυής με τις γενικές υποχρεώσεις που υπόκεινται στο διεθνές δίκαιο.

6. Κάθε Μέλος θα πρέπει να λάβει υπόψη του τους διάφορους τρόπους με τους οποίους τα συγκριτικά οφέλη, σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική, θα πρέπει να παρέχονται στους ναυτικούς, εν απουσία επαρκούς κάλυψης των κλάδων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού.

7. Η προστασία βάσει του κανονισμού 4.5, παράγραφος 1, μπορεί, ανάλογα με την περίπτωση, να περιλαμβάνεται σε νόμους ή κανονισμούς, σε ιδιωτικές διατάξεις ή σε συλλογικές συμβάσεις εργασίας ή σε συνδυασμό αυτών.

8. Στο βαθμό που αυτό συνάδει με την εθνική τους νομοθεσία και πρακτική, τα μέλη συνεργάζονται, μέσω διμερών ή πολυμερών συμφωνιών ή άλλων ρυθμίσεων, για να εξασφαλιστεί η διατήρηση των δικαιωμάτων κοινωνικής ασφάλισης, που παρέχονται μέσω ανταποδοτικών ή μη ανταποδοτικών διατάξεων, και έχουν αποκτηθεί ή βρίσκονται στο στάδιο της απόκτησης, από όλους τους ναυτικούς ανεξαρτήτως τόπου κατοικίας.

9. Κάθε Μέλος θεσπίζει δίκαιες και αποτελεσματικές διαδικασίες για την επίλυση των διαφορών.

10. Κάθε Μέλος κατά τη στιγμή της επικύρωσης προσδιορίζει τους κλάδους για τους οποίους παρέχεται προστασία σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος κανονισμού. Στη συνέχεια, ειδοποιεί τον Γενικό Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, όταν παρέχει κοινωνική προστασία σε σχέση με έναν ή περισσότερους κλάδους που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού. Ο Γενικός Διευθυντής τηρεί μητρώο των εν λόγω πληροφοριών και το θέτει στη διάθεση όλων των ενδιαφερομένων μερών.

11. Οι εκθέσεις του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, σύμφωνα με το άρθρο 22 του Συντάγματος, πρέπει επίσης να περιλαμβάνουν πληροφορίες σχετικά με μέτρα που έχουν ληφθεί σύμφωνα με τον κανονισμό 4.5, παράγραφος 2, για να επεκτείνουν την προστασία σε άλλους κλάδους.

2.5.2 Κατευθυντήρια γραμμή B4.5

1. Η προστασία που πρέπει να παρέχεται κατά τη στιγμή της επικύρωσης σύμφωνα με τον κανονισμό A4.5, παράγραφος 2, πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τους κλάδους της ιατρικής περίθαλψης, επίδομα ασθενείας και τραυματισμού κατά την απασχόληση.

2. Στις περιπτώσεις που αναφέρονται στον κανονισμό A4.5, παράγραφος 6, συγκρίσιμα οφέλη μπορούν να παρέχονται μέσω της ασφάλισης, διμερείς και πολυμερείς συμφωνίες ή άλλα αποτελεσματικά μέσα, λαμβάνοντας υπόψη τις διατάξεις των σχετικών συμφωνιών συλλογικών διαπραγματεύσεων. Όταν τα μέτρα αυτά εγκριθούν, οι ναυτικοί που καλύπτονται από τα εν λόγω μέτρα θα πρέπει να ενημερώνονται από τα μέσα με ποιο τρόπο θα πρέπει να παρέχονται οι διάφοροι κλάδοι προστασίας της κοινωνικής ασφάλισης.

3. Σε περίπτωση που οι ναυτικοί υπόκεινται σε περισσότερες από μία εθνική νομοθεσία που καλύπτει την κοινωνική ασφάλιση, τα εν λόγω Μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν προκειμένου να καθορίσουν με αμοιβαία συμφωνία ποια νομοθεσία θα εφαρμοστεί, λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως το είδος και το επίπεδο προστασίας σύμφωνα με τις αντίστοιχες νομοθεσίες η οποίες είναι πιο ευνοϊκές για τον ενδιαφερόμενο ναυτικό, καθώς και την προτίμηση του ναυτικού.

4. Οι διαδικασίες που πρέπει να συσταθούν βάσει του κανονισμού A4.5, παράγραφος 9, θα πρέπει να σχεδιαστούν για να καλύψουν όλες τις διαφορές που σχετίζονται με τους ισχυρισμούς των εν λόγω ναυτικών, ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο παρέχεται η κάλυψη.

5. Κάθε Μέλος που έχει εθνικούς ναυτικούς, μη εθνικούς ναυτικούς ή και τα δύο και υπηρετούν σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, πρέπει να παρέχει την προστασία της κοινωνικής ασφάλισης στη σύμβαση ως εφαρμόσιμη, και θα πρέπει να επανεξετάζει περιοδικά τους κλάδους της προστασίας κοινωνικής ασφάλισης του κανονισμού A4.5, παράγραφος 1, με σκοπό τον εντοπισμό τυχόν επιπλέον κατάλληλων κλάδων για τους ενδιαφερόμενους ναυτικούς.

6. Η συμφωνία απασχόλησης των ναυτικών πρέπει να προσδιορίζει τα μέσα με τα οποία οι διάφοροι κλάδοι της κοινωνικής ασφάλισης θα πρέπει να παρέχονται στο ναυτικό από τον πλοιοκτήτη, καθώς και κάθε άλλη σχετική πληροφορία που έχει στη διάθεσή του ο πλοιοκτήτης, όπως οι υποχρεωτικές κρατήσεις από το ημερομίσθιο του ναυτικού και οι εισφορές των πλοιοκτητών που μπορεί να γίνουν σύμφωνα με τις απαιτήσεις των εξουσιοδοτημένων φορέων που προσδιορίζονται σύμφωνα με τις σχετικές εθνικές διατάξεις της κοινωνικής ασφάλισης.

7. Το Μέλος του οποίου τη σημαία φέρει το πλοίο θα πρέπει, για την αποτελεσματική άσκηση της δικαιοδοσίας του στα κοινωνικά θέματα, να βεβαιώνεται ότι πληρούνται οι ευθύνες των πλοιοκτητών που αφορούν την προστασία της κοινωνικής ασφάλισης, και ότι διατίθενται οι υποχρεωτικές εισφορές στα συστήματα κοινωνικής ασφάλισης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΠΡΟΥΠΟΘΕΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΕ ΚΑΡΑΒΙ



Για να εξασφαλιστεί ότι δεν βρίσκονται άτομα κάτω της επιτρεπόμενης ηλικίας :

1. Κανένα πρόσωπο κάτω από το κατώτατο όριο ηλικίας δε πρέπει να απασχολείται , να προσλαμβάνεται ή εργάζεται να σε ένα πλοίο.
2. Η ελάχιστη ηλικία κατά τη στιγμή της αρχικής έναρξης ισχύος της παρούσας σύμβασης είναι 16 έτη.
3. υψηλότερο κατώτατο όριο ηλικίας απαιτείται στις περιπτώσεις που ορίζονται στον Κώδικα.

3.1 Κατώτατο όριο ηλικίας

1. Η απασχόληση, η πρόσληψη ή η εργασία σε ένα πλοίο κάθε άτομο ηλικίας κάτω των 16 θα πρέπει να απαγορεύεται.
2. η νυχτερινή εργασία των ναυτικών κάτω από την ηλικία των 18 ετών θα πρέπει να απαγορεύεται. Για τους σκοπούς αυτούς του Προτύπου, η νύχτα πρέπει να καθορίζεται σύμφωνα με την εθνική νομοθεσία και πρακτική. Θα πρέπει να καλύπτει περίοδο τουλάχιστον εννέα ωρών, ξεκινώντας όχι αργότερα από τα μεσάνυχτα και τελειώνοντας όχι νωρίτερα από τις πέντε.
- 3 Εξαιρέση από την αυστηρή τήρηση της απαγόρευσης της νυχτερινής εργασίας μπορεί να γίνει από την αρμόδια αρχή όταν:
 - (α) οι ενδιαφερόμενοι ναυτικοί θα αδυνατούν να έχουν αποτελεσματική εκπαίδευσης, σύμφωνα με τα καθιερωμένα προγράμματα και χρονοδιαγράμματα ή
 - (β) η συγκεκριμένη φύση του καθήκοντος ή ενός αναγνωρισμένου επιμορφωτικού προγράμματος απαιτεί ότι οι ναυτικοί που καλύπτονται από την εξαιρέση να εκτελούν τα καθήκοντα τους τη νύχτα και η αρχή καθορίζει, μετά από διαβουλεύσεις με τις οργανώσεις που σχετίζονται με τους πλοιοκτήτες και τους ναυτικούς, ότι η εργασία δεν θα είναι καταστρεπτική στην υγεία ή την ευημερία τους.
4. Η απασχόληση, η πρόσληψη ή η εργασία ναυτικών κάτω από την ηλικία των 18 ετών θα πρέπει να απαγορεύεται όταν η εργασία είναι πιθανό να θέσει σε κίνδυνο την υγεία ή την ασφάλειά τους. Τα είδη των εργασιών αυτών καθορίζονται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς και από την αρμόδια αρχή, μετά από διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους, σύμφωνα με τα σχετικά διεθνή πρότυπα πλοιοκτητών και ναυτικών.

3.2 Ελάχιστη ηλικία

1 Κατά τη ρύθμιση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης, τα μέλη πρέπει να δώσουν ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των νέων ατόμων κάτω από την ηλικία των 18.

3.3 Ιατρικό πιστοποιητικό (Κανόνας 1.2)

Για να εξασφαλιστεί ότι όλοι οι ναυτικοί είναι ικανοί από ιατρική άποψη να εκτελέσουν τα καθήκοντά τους στη θάλασσα

1. οι ναυτικοί δεν πρέπει να εργάζονται σε ένα πλοίο, εκτός αν έχουν πιστοποιηθεί ως ιατρικά ικανοί να επιτελέσουν τα καθήκοντά τους.
2. Εξαιρέσεις μπορεί να επιτρέπονται μόνο αν ορίζονται από τον Κώδικα.

3.3.1 Πρότυπο A1.2

.1. Η αρμόδια αρχή πρέπει να απαιτεί ότι, πριν από την έναρξη της εργασίας τους σε πλοίο, οι ναυτικοί διαθέτουν έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι είναι ικανοί από ιατρική άποψη να εκτελέσουν τα καθήκοντα που πρόκειται να πραγματοποιήσουν στη θάλασσα.

2. Προκειμένου να διασφαλίζεται ότι τα ιατρικά πιστοποιητικά είναι όντως αντιπροσωπευτικά της κατάστασης της υγείας των ναυτικών, λαμβάνοντας υπόψη τα καθήκοντα πρόκειται να εκτελέσουν, η αρμόδια αρχή, μετά από διαβουλεύσεις με τις οργανώσεις σχετικές των πλοιοκτητών και των ναυτικών, και δίνοντας οφειλόμενη προσοχή στις εφαρμόσιμες διεθνείς οδηγίες που αναφέρονται στο μέρος Β αυτού του κώδικα, καθορίζει τη φύση των ιατρικών εξετάσεων και του πιστοποιητικού.

3. Το Πρότυπο αυτό δεν θίγει τη Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978, όπως τροποποιήθηκε ("σύμβαση STCW"). Ένα ιατρικό πιστοποιητικό που εκδίδεται σύμφωνα με τις απαιτήσεις της σύμβασης STCW γίνεται δεκτό από την αρμόδια αρχή, για τους σκοπούς του κανονισμού 1.2. Ένα ιατρικό πιστοποιητικό που πληροί τις περισσότερες από τις απαιτήσεις αυτές, στην περίπτωση των ναυτικών που δεν καλύπτονται από τη σύμβαση STCW, γίνεται επίσης δεκτό.

4. Το ιατρικό πιστοποιητικό εκδίδεται από δεόντως ειδικευμένο ιατρό ή, στην περίπτωση ενός πιστοποιητικού που αφορά μόνο την όραση, από πρόσωπο αναγνωρισμένο από την αρμόδια αρχή ως κατάλληλο για την έκδοση του εν λόγω πιστοποιητικού. Οι ιατροί πρέπει να έχουν πλήρη επαγγελματική ανεξαρτησία κατά την λήψη των ιατρικών αποφάσεων τους όσον αφορά τις ιατρικές εξετάσεις.

5. Οι ναυτικοί που τους έχουν αρνηθεί πιστοποιητικό ή τους έχουν επιβάλει έναν περιορισμό στη δυνατότητά τους να εργαστούν, ιδίως όσον αφορά το χρόνο, στο πεδίο της εργασίας ή στην περιοχή εμπορικών συναλλαγών, θα δοθεί η ευκαιρία να έχει μια περαιτέρω εξέταση από έναν άλλο ανεξάρτητο ιατρό ή από έναν ανεξάρτητο ιατρικό διαιτητή.

6. Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρει ρητά ότι:

(α) η ακοή και η όραση του συγκεκριμένου ναυτικού, και η αντίληψη των χρωμάτων στην περίπτωση του ναυτικού για να χρησιμοποιηθούν στις ικανότητες του οποίου η καταλληλότητα για την εργασία που πρόκειται να εκτελεστεί η λειτουργία μπορεί να επηρεαστεί από ελαττωματική έγχρωμη όραση, είναι όλα ικανοποιητικά και

(β) ο συγκεκριμένος ναυτικός δεν πάσχει από καμία ιατρική πάθηση η οποία ενδέχεται να επιδεινωθεί κατά την εργασία του εν πλω ή ενδέχεται να καταστήσει τον ναυτικό μη ικανό προς εργασία ή να θέσει σε κίνδυνο την υγεία άλλων ατόμων επί του πλοίου.

7. Εκτός από ένα μικρότερο χρονικό διάστημα που απαιτείται λόγω της φύσης των καθηκόντων που πρέπει να εκτελεστούν από το εν λόγω ναυτικό ή εάν απαιτείται δυνάμει της σύμβασης STCW:

(α) το ιατρικό πιστοποιητικό ισχύει για μέγιστο χρονικό διάστημα δύο ετών, εκτός εάν ο ναυτικός δεν έχει συμπληρώσει την ηλικία των 18 ετών, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος είναι ένα έτος?

(β) η πιστοποίηση της έγχρωμης όρασης θα πρέπει να ισχύει για μέγιστο χρονικό διάστημα έξι ετών.

8. Σε επείγουσες περιπτώσεις, η αρμόδια αρχή μπορεί να επιτρέψει σε κάποιον ναυτικό να εργαστεί χωρίς ισχύον ιατρικό πιστοποιητικό μέχρι τον επόμενο λιμένα προσέγγισης όπου ο ναυτικός δύναται να λάβει ιατρικό πιστοποιητικό από ειδικευμένο ιατρό, υπό τον όρο ότι:

(α) η περίοδος της άδειας αυτής δεν υπερβαίνει τους τρεις μήνες και

(β) ο συγκεκριμένος ναυτικός έχει στην κατοχή του ένα λήξει ιατρικό πιστοποιητικό πρόσφατη ημερομηνία.

9. Εάν η περίοδος ισχύος του πιστοποιητικού λήξει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, το πιστοποιητικό εξακολουθεί να ισχύει μέχρι τον επόμενο λιμένα προσέγγισης όπου ο ναυτικός δύναται να λάβει ιατρικό πιστοποιητικό από ειδικευμένο ιατρό, υπό τον όρο ότι η περίοδος αυτή δεν πρέπει υπερβαίνει τους τρεις μήνες.

10. Τα ιατρικά πιστοποιητικά για seafers που εργάζονται σε πλοία τα οποία εκτελούν τακτικά διεθνή δρομολόγια πρέπει ως ελάχιστο να παρέχονται στην αγγλική γλώσσα.

3.3.2.1 Διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές (Κατευθυντήρια γραμμή B1.2.1)

1. Η αρμόδια αρχή, ιατρών, των εξεταστών, των εφοπλιστών, των εκπροσώπων των ναυτικών και όλων των άλλων σχετικών με τη διεξαγωγή των εξετάσεων ιατρικής καταλληλότητας των υποψηφίων ναυτικών άτομα και εξυπηρετούν οι ναυτικοί θα πρέπει να ακολουθούν τις κατευθυντήριες οδηγίες / WHO ΔΟΕ για τη διεξαγωγή προ-θάλασσα και την Περιοδική Ιατρική Fitness Εξετάσεις για τους ναυτικούς, συμπεριλαμβανομένων τυχόν μετέπειτα εκδόσεις, και οποιεσδήποτε άλλες ισχύουσες διεθνείς κατευθυντήριες γραμμές που δημοσίευσε η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού και του Παγκόσμιου Οργανισμού Υγείας.

3.4 Εκπαίδευση και προσόντα (Κανόνας 1.3)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί ή τα προσόντα για να ασκήσουν τα καθήκοντά τους επί του πλοίου

1. ναυτικών δεν πρέπει να εργάζονται σε ένα πλοίο, εκτός αν είναι κατάλληλα εκπαιδευμένο ή πιστοποίηση καταλληλότητας ή διαφορετικά προσόντα για την εκτέλεση των καθηκόντων τους.

2. Οι ναυτικοί δεν επιτρέπεται να εργαστούν σε ένα πλοίο, εκτός εάν έχουν ολοκληρώσει επιτυχώς την εκπαίδευση προσωπικής ασφάλειας επί του πλοίου.

3. Κατάρτιση και πιστοποίηση σύμφωνα με τα υποχρεωτικά μέσα που υιοθετήθηκαν από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό, θεωρείται ότι πληρούν τις απαιτήσεις των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος κανονισμού.

4. Κάθε κράτος το οποίο, κατά τη στιγμή της επικύρωσης της παρούσας σύμβασης, δεσμεύεται από την πιστοποίηση της Able Σύμβασης Ναυτικών, 1946 (No 74), θα συνεχίσει να εκτελεί τις υποχρεώσεις που απορρέουν από την εν λόγω σύμβαση, εκτός εάν και έως ότου υποχρεωτικές διατάξεις που καλύπτουν τους θέμα έχουν υιοθετηθεί από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό και να τεθεί σε ισχύ, είτε δεν έχουν παρέλθει πενταετία από την έναρξη ισχύος της παρούσας σύμβασης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του άρθρου VIII, ανάλογα με το ποια ημερομηνία είναι προγενέστερη.

3.5 Πρόσληψη και τοποθέτηση (κανονισμός 1.4)

Σκοπός: Να διασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί έχουν πρόσβαση σε μια αποτελεσματική και καλά οργανωμένη πρόσληψη και τοποθέτηση ναυτικών συστήμα

1. Όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πρόσβαση σε μια αποτελεσματική, επαρκή και υπεύθυνο για την εύρεση εργασίας στο πλοίο χωρίς χρέωση στο ναυτικό.

2. Ναυτικού πρόσληψης και τοποθέτησης των υπηρεσιών που λειτουργούν στο έδαφος ενός βουλευτή πρέπει να είναι σύμφωνες με τα πρότυπα που καθορίζονται στον κώδικα.

3 Κάθε κράτος πρέπει να απαιτεί, όσον αφορά τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που φέρουν τη σημαία του, ότι οι πλοιοκτήτες που χρησιμοποιούν ναυτικός πρόσληψης και τοποθέτησης των υπηρεσιών που βασίζονται σε χώρες ή εδάφη στα οποία εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβαση δεν εφαρμόζεται, εξασφαλίζουν ότι οι υπηρεσίες αυτές είναι σύμφωνες με οι απαιτήσεις που ορίζονται στον Κώδικα.

3.5.1 Πρότυπο A1.4

1 Κάθε κράτος που λειτουργεί μια δημόσια πρόσληψη ναυτικού και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας πρέπει να διασφαλίζουν ότι η υπηρεσία λειτουργεί με μεθοδευμένο τρόπο που προστατεύει και προωθεί τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών, όπως προβλέπεται στην παρούσα σύμβαση.

2 Όταν ένα κράτος έχει ιδιωτικό πρόσληψη ναυτικού και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας που λειτουργούν στο έδαφος του οποίου πρωταρχικός σκοπός είναι η πρόσληψη και τοποθέτηση των ναυτικών ή που προσλαμβάνουν και να τοποθετήσετε ένα σημαντικό αριθμό των ναυτικών, που πρέπει να λειτουργεί μόνο σε συμμόρφωση με ένα τυποποιημένο σύστημα αδειοδότησης ή πιστοποίηση ή άλλη μορφή ρύθμισης. Το σύστημα αυτό θα πρέπει να συσταθεί, να τροποποιηθούν ή να αλλάξει μόνο μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Σε περίπτωση αμφιβολίας ως προς το αν η σύμβαση αυτή εφαρμόζεται σε ένα ιδιωτικό πρόσληψης και τοποθέτησης των υπηρεσιών, το ερώτημα θα πρέπει να καθορίζεται από την αρμόδια αρχή σε κάθε κράτος μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών. Δεν θα πρέπει να ενθαρρύνεται Αδικαιολόγητη πολλαπλασιασμό των ιδιωτικών υπηρεσιών πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών.

3 Οι διατάξεις της παραγράφου 2 του παρόντος Προτύπου εφαρμόζονται επίσης - στο βαθμό που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών, να είναι κατάλληλη - στο πλαίσιο των προσλήψεων και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας λειτουργούν από την οργάνωση των ναυτικών στο έδαφος του κράτους για την παροχή των ναυτικών που είναι υπήκοοι του εν λόγω κράτους σε πλοία που φέρουν τη σημαία του. Οι υπηρεσίες που καλύπτονται από την παρούσα παράγραφο είναι αυτές που πληρούν τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

(α) η πρόσληψη και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας λειτουργεί σύμφωνα με μια συλλογική σύμβαση εργασίας μεταξύ του ιδίου και ενός πλοιοκτήτη

(β) τόσο την οργάνωση των ναυτικών και ο εφοπλιστής βασίζονται στο έδαφος του κράτους

(γ) Το κράτος έχει τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή μια διαδικασία για να εγκρίνει ή να καταχωρήσει τη συλλογική σύμβαση εργασίας που επιτρέπει τη λειτουργία της πρόσληψης και τοποθέτησης των υπηρεσιών και

(δ) την πρόσληψη και την τοποθέτηση των υπηρεσιών λειτουργεί με μεθοδευμένο τρόπο και τα μέτρα που είναι σε θέση να προστατεύσει και να προωθήσει τα δικαιώματα απασχόλησης των ναυτικών συγκρίσιμες με εκείνες που προβλέπονται στην παράγραφο 5 του παρόντος προτύπου.

4. Τίποτα σε αυτό το πρότυπο ή κανονισμό 1.4 θεωρείται ότι:

(α) εμποδίζει τα κράτη να διατηρούν ένα δωρεάν δημόσιο πρόσληψη ναυτικού και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας για τους ναυτικούς, στο πλαίσιο μιας πολιτικής για την κάλυψη των αναγκών των ναυτικών και πλοιοκτητών, εάν η υπηρεσία αποτελεί τμήμα της ή συντονίζεται με τη δημόσια υπηρεσία απασχόλησης για όλους τους εργαζόμενους και τους εργοδότες

(β) να επιβάλει στα κράτη την υποχρέωση να καθιερώσει ένα σύστημα για τη λειτουργία της πρόσληψης ή τοποθέτησης των ιδιωτικών υπηρεσιών ναυτικός στο έδαφος του.

5. Ένα κράτος υιοθέτηση ενός συστήματος που αναφέρεται στην παράγραφο 2 του παρόντος Προτύπου, σε νόμους και κανονισμούς ή άλλα μέτρα, σε ένα ελάχιστο:

(α) απαγορεύουν ναυτικός πρόσληψης και τοποθέτησης των υπηρεσιών από τη χρήση μέσων, μηχανισμών ή λίστες που προορίζονται για την πρόληψη ή την αποτροπή τους ναυτικούς να αποκτήσουν απασχόληση για την οποία έχουν τα προσόντα

(β) απαιτεί να μην τέλη ή άλλες επιβαρύνσεις για την πρόσληψη ή τοποθέτηση ναυτικός ή για την παροχή εργασίας στους ναυτικούς βαρύνουν άμεσα ή έμμεσα, εν όλω ή εν μέρει, από το ναυτικό, εκτός από το κόστος του ναυτικού απόκτηση ενός εθνικού νόμου ιατρικό πιστοποιητικό, το βιβλίο του εθνικού ναυτικού και ένα διαβατήριο ή άλλα παρόμοια προσωπική ταξιδιωτικά έγγραφα, δεν περιλαμβάνει, εντούτοις, το κόστος των θεωρήσεων, οι οποίες βαρύνουν τον πλοιοκτήτη και

(γ) διασφαλίζουν ότι οι προσλήψεις των ναυτικών και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας που λειτουργούν στο έδαφός του:

(i) να διατηρήσει μια up-to-ενημερωμένο μητρώο όλων των ναυτικών που προσλαμβάνονται ή να τοποθετούνται μέσα τους, να είναι διαθέσιμα για επιθεώρηση από την αρμόδια αρχή

(ii) να βεβαιωθείτε ότι οι ναυτικοί ενημερώνονται για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους στο πλαίσιο των συμφωνιών τους για την απασχόληση πριν ή κατά τη διαδικασία της δέσμευσης και ότι οι κατάλληλες ρυθμίσεις για τους ναυτικούς για να εξετάσει τις συμφωνίες τους για την απασχόληση πριν και μετά την υπογραφή τους και για να μπορούν να λαμβάνουν αντίγραφο των συμφωνιών

(iii) επαληθεύει ότι οι ναυτικοί που προσλαμβάνονται ή να τοποθετούνται από τους έχουν τα προσόντα και να διαθέτουν τα απαραίτητα για την εν λόγω εργασία έγγραφα, και ότι οι συμφωνίες απασχόλησης των ναυτικών είναι σύμφωνα με τους ισχύοντες νόμους και κανονισμούς και κάθε συλλογική σύμβαση εργασίας που αποτελεί μέρος της συμφωνίας για την απασχόληση

(iv) να βεβαιωθείτε ότι, όσο είναι εφικτό, ότι ο πλοιοκτήτης έχει τα μέσα για την προστασία των ναυτικών από το ότι έχουν παγιδευτεί σε ένα ξένο λιμάνι

(v) να εξετάσει και να απαντήσει σε οποιαδήποτε καταγγελία σχετικά με τις δραστηριότητές τους και να συμβουλεύει την αρμόδια αρχή για κάθε εκκρεμή καταγγελία

(vi) τη θέσπιση ενός συστήματος προστασίας, μέσω των ασφαλιστικών ή ισοδύναμο κατάλληλο μέτρο, να αποζημιώσει τους ναυτικούς για οικονομικές απώλειες που μπορεί να υποστείτε ως αποτέλεσμα της αποτυχίας της πρόσληψης και τοποθέτησης υπηρεσία ή το σχετικό πλοιοκτήτη με βάση την απασχόληση των ναυτικών »Συμφωνώ να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της προς αυτούς.

6 Η αρμόδια αρχή εποπτεύει και θα ελέγχει στενά όλες τις υπηρεσίες πρόσληψης και τοποθέτησης των ναυτικών που λειτουργούν στην επικράτεια του οικείου κράτους. Τυχόν πιστοποιητικά ή παρόμοιες άδειες για τη λειτουργία των ιδιωτικών υπηρεσιών στο έδαφος χορηγηθεί ή να ανανεωθεί μόνο μετά από επαλήθευση ότι η πρόσληψη ναυτικού και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας ενδιαφερόμενο πληροί τις απαιτήσεις των εθνικών νόμων και κανονισμών.

7 Η αρμόδια αρχή εξασφαλίζει την ύπαρξη επαρκούς μηχανήματα και υπάρχουν διαδικασίες για την έρευνα, εάν είναι απαραίτητο, για τις καταγγελίες που αφορούν τις δραστηριότητες των προσλήψεων των ναυτικών και υπηρεσίες ευρέσεως εργασίας, με τη συμμετοχή, ανάλογα με την περίπτωση, οι εκπρόσωποι των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

8 Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει αυτή τη σύμβαση θα πρέπει, στο μέτρο του δυνατού, συμβουλεύει τους υπηκόους του για τα προβλήματα της υπογραφής σε ένα πλοίο που φέρει τη σημαία ενός κράτους που δεν έχει επικυρώσει τη σύμβαση, μέχρι να βεβαιωθεί ότι τα πρότυπα ισοδύναμα σε εκείνες που καθορίζονται από την παρούσα σύμβαση εφαρμόζονται. Τα μέτρα που λαμβάνονται για το σκοπό αυτό από το κράτος που έχει επικυρώσει αυτή τη σύμβαση δεν θα πρέπει να έρχεται σε αντίθεση με την αρχή της ελεύθερης κυκλοφορίας των εργαζομένων που προβλέπονται από τις Συνθήκες στις οποίες τα δύο ενδιαφερόμενα κράτη μπορούν να είναι συμβαλλόμενα μέρη.

9 Κάθε Μέλος που έχει επικυρώσει αυτή τη σύμβαση θα απαιτούν οι πλοιοκτήτες των

πλοίων που φέρουν τη σημαία του, οι οποίοι χρησιμοποιούν ναυτικός πρόσληψης και τοποθέτησης σε θέσεις εργασίας που βασίζονται σε χώρες ή εδάφη στα οποία η παρούσα σύμβαση δεν εφαρμόζεται, εξασφαλίζουν, στο μέτρο του δυνατού, ότι οι εν λόγω υπηρεσίες πληρούν τις απαιτήσεις του παρόντος Προτύπου.

10. Τίποτα σε αυτό το Πρότυπο πρέπει να νοούνται ως μειώνει τις υποχρεώσεις και τις ευθύνες των πλοιοκτητών ή του κράτους σε σχέση με τα πλοία που φέρουν τη σημαία του.

3.5.2.1 Οργανωτική και επιχειρησιακές κατευθυντήριες γραμμές (Κατευθυντήρια γραμμή B1.4.1)

11 Κατά την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που υπέχει από το Πρότυπο A1.4, παράγραφος 1, η αρμόδια αρχή θα πρέπει να εξετάσει:

(α) τη λήψη των αναγκαίων μέτρων για την προώθηση της αποτελεσματικής συνεργασίας μεταξύ πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών υπηρεσιών, είτε του δημόσιου είτε του ιδιωτικού

(β) οι ανάγκες της ναυτιλιακής βιομηχανίας τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο, κατά την ανάπτυξη των προγραμμάτων κατάρτισης για τους ναυτικούς που αποτελούν το μέρος του πληρώματος του πλοίου που είναι υπεύθυνοι για την ασφαλή ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης του πλοίου, με τη συμμετοχή των πλοιοκτητών, ναυτικοί και οι σχετικές εκπαιδευτικά ιδρύματα

(γ) κατάλληλες ρυθμίσεις για τη συνεργασία των εκπροσώπων πλοιοκτητών και ναυτικών στην οργάνωση και λειτουργία των προσλήψεων και τοποθέτηση δημόσιες υπηρεσίες ναυτικός, όπου υπάρχουν

(δ) τον καθορισμό, με σεβασμό στο δικαίωμα στην ιδιωτική ζωή και την ανάγκη για την προστασία της εμπιστευτικότητας, οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες επιτρέπεται η επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων των ναυτικών από την πρόσληψη και την τοποθέτηση των ναυτικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της συλλογής, αποθήκευσης, συνδυασμός και την επικοινωνία των δεδομένων αυτών σε τρίτους

(ε) τη διατήρηση μιας διάταξης για τη συλλογή και ανάλυση όλων των σχετικών πληροφοριών για την αγορά ναυτικής εργασίας, συμπεριλαμβανομένης της τρέχουσας και των μελλοντικών παροχή των ναυτικών που εργάζονται ως πλήρωμα που θα καταταγεί από την ηλικία, το φύλο, τάξη και τα προσόντα και τις απαιτήσεις της βιομηχανίας, η συλλογή δεδομένων σχετικά με την ηλικία ή το φύλο είναι παραδεκτή μόνο για στατιστικούς σκοπούς ή αν χρησιμοποιούνται στο πλαίσιο ενός προγράμματος για την πρόληψη των διακρίσεων με βάση την ηλικία ή το φύλο

(στ) τη διασφάλιση ότι το προσωπικό που είναι υπεύθυνο για την εποπτεία των δημόσιων και ιδιωτικών πρόσληψης και τοποθέτησης σε θέσεις εργασίας των ναυτικών για το πλήρωμα του πλοίου με την ευθύνη για την ασφαλή ναυτιλία και την πρόληψη της ρύπανσης του πλοίου είχαν επαρκή εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της εμπειρίας αναγνωρισμένη θαλάσσια υπηρεσία, και έχουν τις σχετικές γνώσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών θαλάσσιων διεθνή μέσα για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και εργασίας

(ζ) τη συνταγογράφηση των επιχειρησιακών προτύπων και την υιοθέτηση κωδικών συμπεριφοράς και ηθικές πρακτικές για την πρόσληψη ναυτικού και υπηρεσίες τοποθέτησης? και

(η) για την άσκηση εποπτείας του συστήματος αδειοδότησης ή πιστοποίησης βάσει ενός συστήματος προτύπων ποιότητας.

2 Κατά την εκπόνηση του συστήματος που αναφέρεται στο πρότυπο A1.4, παράγραφος 2, κάθε κράτος θα πρέπει να εξετάσουν απαιτούν την πρόσληψη και τοποθέτηση ναυτικών υπηρεσιών, εγκατεστημένων στο έδαφός του, να αναπτύξει και να διατηρήσει επαληθεύσιμα επιχειρησιακές

πρακτικές. Αυτές οι λειτουργικές πρακτικές για ιδιωτική πρόσληψη ναυτικού και υπηρεσίες τοποθέτησης και, στο βαθμό που είναι αναγκαίο, για τη δημόσια ναυτικός πρόσληψης και τοποθέτησης των υπηρεσιών θα πρέπει να εξετάσει τα ακόλουθα θέματα:

(α) ιατρικές εξετάσεις, τα έγγραφα ταυτότητας των ναυτικών, όπως και άλλα στοιχεία που μπορεί να απαιτούνται για το ναυτικό για να κερδίσει την απασχόληση

(β) τη διατήρηση, λαμβάνοντας δεόντως υπόψη το δικαίωμα στην ιδιωτικότητα και την ανάγκη για την προστασία της εμπιστευτικότητας, πλήρη και ολοκληρωμένη αρχεία των ναυτικών που καλύπτονται από την πρόσληψη και την τοποθέτηση του συστήματος τους, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνουν, αλλά δεν περιορίζονται σε:

(i) τα προσόντα των ναυτικών

(ii) ρεκόρ της απασχόλησης

(iii) τα προσωπικά δεδομένα που σχετίζονται με την απασχόληση και

(iv) τα ιατρικά δεδομένα που σχετίζονται με την απασχόληση

(γ) τη διατήρηση up-to-ημερομηνία καταλόγους των πλοίων για τις οποίες οι υπηρεσίες πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών παρέχουν ναυτικών και εξασφαλίζοντας ότι υπάρχει ένα μέσο με το οποίο οι υπηρεσίες μπορείτε να επικοινωνήσετε σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης σε όλες τις ώρες

(δ) διαδικασίες που να εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί δεν είναι αντικείμενο εκμετάλλευσης από τις υπηρεσίες πρόσληψης και τοποθέτησης ναυτικών ή το προσωπικό τους σε σχέση με την προσφορά της δέσμευσης για συγκεκριμένα πλοία ή από συγκεκριμένες εταιρείες

(ε) τις διαδικασίες για την πρόληψη των ευκαιριών για την εκμετάλλευση των ναυτικών που προκύπτουν από το θέμα της ένταξης προκαταβολές ή οποιαδήποτε άλλη οικονομική συναλλαγή μεταξύ του πλοιοκτήτη και των ναυτικών, τα οποία εξετάζονται από τις υπηρεσίες πρόσληψης και ναυτικών

(στ) να διασφαλίζεται σαφώς το κόστος, εάν υπάρχει, το οποίο θα πρέπει να αναμένεται το ναυτικό να φέρει στη διαδικασία προσλήψεων

(ζ) τη διασφάλιση ότι οι ναυτικοί έχουν ενημερωθεί για τυχόν ιδιαίτερους όρους που ισχύουν για την εργασία για την οποία πρόκειται να εμπλακεί και των πολιτικών του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη σχετικά με την απασχόληση τους

(η) διαδικασίες οι οποίες είναι σύμφωνες με τις αρχές της φυσικής δικαιοσύνης για την αντιμετώπιση περιπτώσεων ανικανότητας ή απειθαρχία σύμφωνη με τις εθνικές νομοθεσίες και πρακτικές και, ενδεχομένως, με συλλογικές συμβάσεις

(i) τις διαδικασίες για την εξασφάλιση, στο μέτρο του δυνατού, ότι όλα τα υποχρεωτικά πιστοποιητικά και τα έγγραφα που υποβάλλονται για την απασχόληση είναι ενημερωμένοι και δεν έχουν αποκτήσει δολίως και ότι οι αναφορές για την απασχόληση επαληθεύεται

(i) τις διαδικασίες για να διασφαλίσει ότι οι αιτήσεις για πληροφορίες ή συμβουλές από τις οικογένειες των ναυτικών, ενώ οι ναυτικοί στη θάλασσα αντιμετωπίζονται έγκαιρα και με κατανόηση και χωρίς κόστος και

(ια) την επαλήθευση ότι οι συνθήκες εργασίας στα πλοία, όπου οι ναυτικοί που διατίθενται είναι σύμφωνες με τις ισχύουσες συλλογικές συμβάσεις εργασίας που συνάπτονται μεταξύ του εφοπλιστή και των αντιπροσωπευτικών οργανώσεων των ναυτικών και, ως θέμα πολιτικής, παρέχοντας τους ναυτικούς μόνο για τους πλοιοκτήτες που προσφέρουν όρους και τις προϋποθέσεις της απασχόλησης για τους ναυτικούς που συμμορφώνονται με τους ισχύοντες νόμους ή κανονισμούς ή τις συλλογικές συμβάσεις.

3 Θα πρέπει να δοθεί στην ενθάρρυνση της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των μελών και των σχετικών οργανισμών, όπως:

(α) η συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τη ναυτιλιακή βιομηχανία και την αγορά εργασίας σε διμερή, περιφερειακή και πολυμερή βάση

(β) η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με την εργατική νομοθεσία θαλάσσιες

(γ) την εναρμόνιση των πολιτικών, των μεθόδων και της νομοθεσίας που διέπουν την πρόσληψη και την τοποθέτηση των ναυτικών που εργάζονται

(δ) τη βελτίωση των διαδικασιών και των προϋποθέσεων για τη διεθνή πρόσληψη και την τοποθέτηση των ναυτικών και

(ε) το σχεδιασμό του εργατικού δυναμικού, λαμβάνοντας υπόψη την προσφορά και τη ζήτηση για ναυτικούς και τις απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ



Στο πλαίσιο της πτυχιακής μας εργασίας, πραγματοποιήσαμε μια σειρά απο προσωπικές συνεντεύξεις με καταξιωμένους ανθρώπους του κλάδου για να μας λύσουν όλες τις απορίες που μας είχαν δημιουργηθεί για το συγκεκριμένο επάγγελμα. Κατά την διάρκεια των συνεντεύξεων συνηδοποιήσαμε πως η επιλογή των κατάλληλων ανθρώπων στις σωστές θέσεις του πληρώματος είναι μια πολύ προσεκτική διαδικασία, αλλά και η σημαντικότερη μεσα σε μια ναυτιλιακή εταιρεία. Οι τρεις υπεύθυνοι που μας βοήθησανε είναι ο Κύριος Αποστολόπουλος Αθανάσιος, ο Κυριος Ισίδωρος Μπασσάκος και ο Κύριος Στέφας Απόστολος. Σας υποβάλλω τις κάτωθι συνεντεύξεις:

Αποστολόπουλος Αθανάσιος
Manning Manager at Springfield shipping CO

Τι είναι crewing ;

Είναι το τμήμα της ναυτιλιακής το οποίο είναι υπεύθυνο για την επιλογή των ανθρώπων που θα ταξιδέψουν πάνω στο πλοίο. Οι θέσεις και οι άνθρωποι που θα ταξιδέψουν , καθορίζονται απο τον τύπο του πλοίου.

Πώς καθορίζονται οι θέσεις μέσα σε ένα πλοίο ;

Οι θέσεις μέσα στο πλοίο καθορίζονται, όπως ανέφερα και πιο πάνω, από τον τύπο του πλοίου. Τι εννοώ όμως όταν λέω με τον τύπο του πλοίου, θα πρέπει να κοιτάζουμε την χωρητικότητα, την υποδύναμη της μηχανής και αλλά απαραίτητα στοιχεία του πλοίου και σύμφωνα με τα παραπάνω αν τηρούνται οι προϋποθέσεις και προσκομηθούν τα απαραίτητα πιστοποιητικά τότε εκδίδεται το έγγραφο της ασφαλούς σύνθεσης (safe manning document). Το έγγραφο ασφαλούς σύνθεσης καθορίζει τις απαραίτητες θέσεις εργασίας πάνω στο πλοίο για την ασφαλή διεξαγωγή του ταξιδιού. Βέβαια αυτό το έγγραφο δυσκολεύει την κατάσταση για έναν manning manager γιατί απαιτεί να συμμετέχουν στο ταξίδι μόνο οι πρωτεύουσες ειδικότητες και δεν συμπεριλαμβάνει τις δευτερεύουσες που στην ουσία είναι και αυτές απαραίτητες όπως η ασφάλεια του πλοίου ακόμα και ο μάγειρας που μερικές φορές δεν συμπεριλαμβάνεται στο έγγραφο γιατί ο νόμος προϋποθέτει την ύπαρξη catering.

Ποιοί είναι οι τρόποι επιλογής του προσωπικού ;

Στην Ελλάδα οι περισσότερες εταιρίες συνεργάζονται με ειδικά γραφεία επιλογής ατόμων (manning agents). Με αυτές τις εταιρείες υπογράφονται συμβόλαια για την εξασφάλιση ενός

ασφαλούς ταξιδιού και κυρίως για την σωστή επιλογή ατόμων εφαρμόζονται περαιτέρω test μέσα στην εταιρεία. Αυτά τα test γίνονται για να καταλάβουμε αν το εκάστοτε άτομο που μας προτείνει η εταιρεία μπορεί να ανταπεξέλθει στο μέγιστο των ικανοτήτων και να δουλέψει μαζί με άλλα άτομα ως μια οικογένεια.

Τα αποτελέσματα αυτού του test βγαίνουν από άτομα της εταιρείας ;

Η εταιρεία μας συνεργάζεται με ένα κέντρο ψυχολογίας. Εκεί βγαίνουν τα αποτελέσματα των δοκιμασιών και έρχονται αναλυτικές στατιστικές μελέτες στην εταιρεία. Με βάση των επιλογών μας έχουμε παρατηρήσει πως τα αποτελέσματα είναι 95% αντιπροσωπευτικά. Για να καταλάβετε την ισχύ αυτού του τεστ ακόμα κι εγώ που είμαι υψηλά στην ιεραρχία της εταιρείας περνάω κάθε χρόνο από αυτή την διαδικασία, δεν γίνεται μόνο σε νέα άτομα που θέλουν μια δουλειά στον κλάδο της ναυτιλίας.

Παίζει ρόλο η ηλικία στις επιλογές ενός ναυτικού ;

Παίζει σημαντικό ρόλο, απλά κάθε εταιρεία επιλέγει διαφορετική πολιτική για το συγκεκριμένο ζήτημα. Στην εταιρεία μας προτιμούμε νέα άτομα με φιλοδοξίες και όρεξη για δουλειά για να μπορούν να έχουν εξέλιξη στο επάγγελμα και εν συνεχεία η εταιρεία να μπορεί να τους εμπιστευτεί, γιατί θα πρέπει να μάθετε πως ένα πλήρωμα είναι οικογένεια σε κάθε ταξίδι που πραγματοποιεί.

Βέβαια υπάρχει και η περίπτωση ένας καπετάνιος κυρίως, να είναι προχωρημένης ηλικίας αλλά να είναι αξιόπιστος και γι' αυτό να παραμένει στην εταιρεία μέχρι να συνταξιοδοτηθεί, με αυτό τον τρόπο δείχνει και την εκτίμηση της η εταιρεία.

Τι εθνικότητες προτιμούνται και σε τι θέσεις ;

Οι Έλληνες, άμα με ρωτάτε, έχουν απήχηση πάνω στα πλοία και μάλιστα μεγάλη. Δεν θα πρέπει να ξεχνάμε πως οι Έλληνες δημιούργησαν αυτό που στις μέρες μας ονομάζουμε το “θαύμα της ναυτιλίας”. Βέβαια κάποια περίοδο είχε σταματήσει η ζήτηση από τους Έλληνες ναυτικούς λόγω της μακροχρόνιας αποχής τους από την στεριά αλλά από την περίοδο που ξεκίνησε η κρίση έχει αυξηθεί κατακόρυφα η ζήτηση στο επάγγελμα. Με βάση στατιστικές που υπάρχουν και στο διαδίκτυο μέχρι το 2008 δεν συμπληρώνονταν οι θέσεις στις ναυτικές σχολές δοκίμων στην χώρα μας (1500 ήταν οι θέσεις). Πλέον από την στιγμή που η κρίση υπάρχει κάθε χρόνο κάνουν αιτήσεις παραπάνω από 6000 άτομα για μια θέση στις σχολές.

Έλληνες προτιμούνται για τις θέσεις των αξιωματικών και των υπαξιωματικών στο πλοίο, για τις υπόλοιπες θέσεις προτιμούνται άτομα κυρίως από ξένες χώρες. Η εταιρεία μας συνεργάζεται με Φιλιπινέζους και Ονδουριανούς. Τέλος, έχει αρχίσει μια νέα μόδα και πολλές εταιρείες επιλέγουν Ρώσους μηχανικούς γιατί είναι εξίσου ικανοί με τους Έλληνες αλλά πολύ πιο οικονομικοί.

Που ευθύνεται ότι ο Έλληνας αμείβεται παραπάνω από άτομα που έχουν ακριβώς τα ίδια προσόντα. Μήπως εξαιτίας της φήμης που τον ακολουθεί έχει αυξημένο μισθό ;

Ο Έλληνας έχει υψηλή αμοιβή όχι επειδή έχει κάτι παραπάνω από τους άλλους καπετάνιους και μηχανικούς, αλλά έχει ανέβει το βιοτικό επίπεδο στην στεριά άρα ανέβηκαν οι μισθοί και στην θάλασσα.

Υπάρχουν κάποιες ιατρικές εξετάσεις που πρέπει να περάσει κάποιος πριν κάνει ένα μακροχρόνιο ταξίδι μέσα σε πλοίο ;

Πάντα πριν ξεκινήσει ένα ταξίδι, όλα τα άτομα τα οποία συμμετέχουν σε αυτά είναι υποχρεωμένα από την εκάστοτε εταιρεία να περάσουν από ιατρικές εξετάσεις. Στην δική μας εταιρεία ζητάμε τις εξής εξετάσεις : 1) ακτινογραφία θώρακα, 2) εξέταση από οφθαλμίατρο, 3) εξέταση από ωριλά και 4) εξέταση από παθολόγο, για δεξαμενόπλοια και μόνο οι επιβαίνοντες στο πλοίο κάνουν και τοξικολογικές εξετάσεις για να καταλάβουμε άμα κάνουν χρήση ουσιών. Υπάρχει ακόμα ένας παράγοντας για τα άτομα που περνάνε το 45 έτος της ηλικίας τους να υποβάλλονται και σε αιματολογικές εξετάσεις.

Πως θα αξιολογούσατε μέχρι τώρα τις επιλογές σας ;

Θα σας πω, τα παιδιά που ξεκινάνε από την εταιρεία μας ως δόκιμοι παραμένουν σε αυτή μέχρι να συνταξιοδοτηθούν σε μεγάλη σχετικά ηλικία κατά 80%. Αντιθέτως, έχει παρατηρηθεί πως όταν επιλέγουμε άτομα από manning agents μόνο το 40% παραμένει γιατί είναι δύσκολο να εγκλιματιστούν στην εταιρεία, γιατί θα ξανά τονίσω πως μια εταιρεία είναι σαν οικογένεια και πρέπει να υπακούς σε κάποιους κανόνες. Με βάση αυτά που σας ανέφερα θα πω πως είμαι σε μεγάλο βαθμό ευχαριστημένος.

Θα ενθαρρύνετε έναν νέο να πάει να γίνει δόκιμος ;

Θα τον ενθάρρυνα με κλειστά τα μάτια και να πάει να γίνει και να επιδιώξει να δουλέψει κα σε πλοίο. Είναι μια δουλειά με παρόν και μέλλον και έχει και επιλογές και εντός και εκτός πλοίου. Το μόνο που χρειάζεται είναι η απαραίτητη μόρφωση και όρεξη να πετύχει.

Θα μας πείτε λίγα λόγια για εσάς ;

Ξεκίνησα σαν δόκιμος το 1982. Έχω φοιτήσει στην ανώτατη σχολή δημοσίου ναυτικού στην Ύδρα. Οφείλω να ομολογήσω πως ήταν πολύ πιο δύσκολα από τώρα γιατί υπήρχε στρατιωτική πειθαρχία και νόμοι θα έλεγα, να φανταστείτε πως φορούσα στρατιωτική στολή. Το 1995 σε νεαρή ηλικία για το επάγγελμα (32 χρονών) έγινα πρώτη φορά καπετάνιος σε πλοίο. Το 2006 εφόσον τελείωσα την καριέρα μου ως καπετάνιος πήγα στο τμήμα αρχιπλοιάρχων στην Springfield και από τον Αύγουστο του 2013 μέχρι και σήμερα είμαι ο manning manager της εταιρείας Springfield shipping CO που έχει στόλο 19 καράβια (12 tanker, 7 dry cargo).

Ισίδωρος Μπασσάκος
Crew manager
ANGELAKOS (HELLAS) S.A

Τι είναι το crewing ;

Το crewing είναι ένα από τα κυριότερα μέρη μιας ναυτιλιακής. Είναι το κομμάτι που ασχολείται με την επιλογή των πληρωμάτων, ξεκινάει από το μηδέν και είναι υπεύθυνο για όλη την διαδικασία στελέχωσης του πλοίου. Ασχολείται με την εκπαίδευση του πληρώματος, ακόμα και για τα εισιτήρια των εργαζομένων στην πορεία ολόκληρου του ταξιδιού.

Πώς καθορίζονται οι θέσεις εργασίας μέσα σε ένα πλοίο ;

Οι θέσεις εργασίας καθορίζονται αποκλειστικά από το safe manning document (έγγραφο ασφαλής σύνθεσης) και την σημαία του εκάστοτε πλοίου γιατί ορίζεται διαφορετικά από την κάθε χώρα. Για παράδειγμα άλλες είναι οι προϋποθέσεις στην Κύπρο και άλλες στα Marshall Islands , καθορίζονται διαφορετικά και αφορούν την χωριτικότητα, την υποδύναμη της μηχανής και άλλα στοιχεία του πλοίου.

Ποιός είναι ο τρόπος επιλογής προσωπικού ;

Ο τρόπος επιλογής προσωπικού διαφέρει στις ναυτιλιακές εταιρείες. Οι μεγάλες εταιρείες διαθέτουν δικό τους γραφείο επιλογών στελέχωσης προσωπικού κι αυτό τους βοηθάει στο rotation και το retention rake. Κάποιες άλλες εταιρείες έχουν δικά τους γραφεία επιλογής προσωπικού στο εξωτερικό και τους διευκολύνει στην επιλογή γιατί οι δευτερεύουσες εργασίες του πλοίου συνήθως ασχολούνται ξένη, άρα μπορούμε να πούμε πως έχουν ένα συγκριτικό πλεονέκτημα από τις άλλες εταιρείες γιατί είναι μέσα στην πηγή. Τέλος οι περισσότερες εταιρείες έχουν manning agents που τους εφοδιάζουν με το απαραίτητο προσωπικό και με αυτό τον τρόπο εξασφαλίζουν γρήγορα και χωρίς να χρονοτριβούν προσωπικό. Κίνδυνος για τις επιλογές δεν υπάρχει γιατί οι manning agents ελέγχονται μέσα στο έτος για την αξιοπιστία τους αλλά και άμα τηρούνε τις προϋποθέσεις για την ασφαλή διεξαγωγή ενός ταξιδιού.

Παίζει ρόλο η ηλικία στις επιλογές του προσωπικού ;

Σε ορισμένες περιπτώσεις παίζει σημαντικό πόλο. Για παράδειγμα στα tankers υπάρχουν restrictions και η μεγαλύτερη πρόσληψη μπορεί να είναι μέχρι τα 65 χρόνια του ατόμου. Στην δικιά μας εταιρεία επειδή ασχολούνται με φορτηγά πλοία δεν υπάρχει ιδιαίτερο πρόβλημα με την ηλικία των εργαζομένων και συνήθως συνταξιοδοτούνται και από την εταιρεία μας.

Τι εθνικότητες προτιμούνται και σε ποιές θέσεις ;

Στην εταιρεία μας πλέον προτιμούνται Φιλιπινέζοι για το πλήρωμα αλλά και για τις θέσεις των αξιωματικών. Ακόμα επιλέγουμε junior officers και μηχανικούς από την Ρωσία και την Ουκρανία γιατί συμφέρουν λόγω του χαμηλότερου μισθού. Οι Έλληνες έχουν ακόμα δουλειές ως αξιωματικοί αλλά σε καμία περίπτωση όπως τα προηγούμενα χρόνια.

Πως θα αξιολογούσατε μέχρι τώρα τις επιλογές σας ;

Σε μια απο τις εταιρείες που είχα εργαστεί είχαμε μόνο Φιλιπινέζους απο την αρχή μεχρι το τέλος της ιεραρχιας του πλοίου γιατι είχανε ιδιόκτητο γραφείο στην Manila στις Φιλιπίνες. Το retention των επιλογών μας ηταν 95% στους ranker (τα κατώτερα πληρώματα απο τον λοστρόμο μέχρι το καμαρώτο στην κουζίνα) και πάνω απο 85% στους officers (ανώτατο προσωπικό). Οπως καταλαβαίνετε και απο τα ποσοστά της εταιρειας οι επιλογές ήταν παραπάνω απο καλές. Βέβαια δύσκολα προσλαβάναμε καινούργιο προσωπικό, η λογική της εταιρείας ηταν να τους ναυτολογήσουμε απο δόκιμους και να εξελιχθούν σε καπετάνιους. Με αυτη την μέθοδο επιτυγχάνεις το καλό κλήμα στην εταιρεία και ο ναυτικός μαθαίνει τις ιδιομορφίες αλλά και τον τρόπο λειτουργίας της εταιρείας. Με λίγα λόγια επενδύαμε στα άτομα απο την πρώτη μέρα της επιλογής τους.

Υπάρχουν κάποια συγκεκριμένα προσόντα που πρέπει να έχει ένας νέος ;

Φυσικά. Θα πρέπει να έχει εννοείται το πιστοποιητικο της ειδικότητας του, δηλαδή αν είναι πλοίαρχος το δίπλωμα του πλοίαρχου. Εν συνεχεία θα πρέπει να έχει μια σοβαρή προυπηρεσία αμα είναι καπετάνιος γιατι θα πρέπει να γνωρίζει καλύτερα απο τον καθένα το πλοίο και σε συνθήκες που το πλοίο βρίσκεται εν πλω. Τελος, βασικό είναι να μην αλλάζει κάθε χρόνο ναυτιλιακή εταιρεία και να κάνει barco με διαφορετικά πλοία. Αυτό δείχνει πως δεν είναι σταθερός και σίγουρα δημιουργεί πρόβλημα στην εταιρεία. Προσωπικά εγω δίνω έμφαση και στην εμφάνιση στην πρώτη συνάντηση με τον εκάστοτε αξιωματικό. Εννοείται πως θα περιμένω να δω τα προσόντα του αλλά οπως και να έχει σε προκαταβάλλει θετικά ή αρνητικά η πρώτη εντυπωση.

Θα ενθαρρύνετε εναν νέο να ξεκινήσει το συγκεκριμένο επάγγελμα ;

Ναί γιατί όχι ;; Τα λεφτά είναι καλά στην θάλασσα, έχει μέλλον γιατι ακόμα υπάρχουν εφοπλιστές που πιστεύουν στην ελληνική ναυτοσύνη, οι εποχές αλλάζουν και οι Ελληνες θα έχουν πάντα δουλειά γιατι κατέχουν το φιλότιμο που είναι άγνωστη λέξη στους ξένους ναυτικούς. Ειδικά το φιλότιμο και η όρεξη για δουλεια είναι τα καλύτερα προσόντα που μπορεί να είναι εφοδιασμένος ένας άνθρωπος που θέλει να ασχοληθεί με την θάλασσα.

Λιγα λόγια για εσάς ;

Είμαι crew manager σε μια παλια πατροπαράδοτη εταιρεία σαράντα ετών που στο ξεκίνημα της έδρευε στο Λονδίωο. Έχει στόλο έντεκα βαπόρια εκ των οποίων αυτά είναι εφτα panamax και τέσσερα ultra max με προόπτικες για περετέρο ανάπτυξη. Κοιτάω το μέλλον και προσωπική προοπτική είναι να βελτιώνομαι συνεχώς ως crewing manager , γιατι ο τομέας της ναυτιλιας είναι πολύ ανταγωνιστικός και πρέπει συνέχεια να προσπαθείς γιατι άμα επαναπαυτείς είναι σίγουρο πως όλα αυτα που απέκτησες με κόπο θα χαθούν.

Τέλος οι σπουδές μου είναι στο BCA πάνω στον κλάδο των ναυτιλιακών και αποφοίτησα το 2003. Απο τότε έχω περασει απο όλες τις πιθανές εργασίες μέσα σε ενα ναυτιλιακό γραφείο και με σκληρή δουλειά και υπομονή τώρα είμαι οπως σας είπα και παραπάνω ο crewing manager στν Angelakos (hellas) s.a.

Στέφας Απόστολος
CRECOMAR SHIPPING AGENCY LTD
Crew manager

Το crewing είναι το κυριότερο κομμάτι στο πάζλ μίας ναυτιλιακής. Πρέπει να βρεθούν τα καταλληλότερα άτομα στις σωστές θέσεις για να πραγματοποιηθεί το ταξίδι χωρίς κανένα πρόβλημα και να παραδοθούν όλα τα εμπορεύματα στον προορισμό τους που στην ουσία αυτός είναι και ο σκοπός ενός εμπορικού πλοίου. Εν συνεχεία θα πρέπει να τονίσω πως το πλοίο είναι ένας οργανισμός, είναι μια συνολική/ομαδική προσπάθεια για την ικανοποίηση της επιθυμίας (επένδυσης) ενός ατόμου, το οποίο δεν μπορεί, δεν έχει τα μέσα να φέρει αυτή την επιθυμία εις πέρας μόνος του. Αυτός είναι ο ρόλος που ορίζει το manning.

Το πλοίο είναι ένας ιδιαίτερος χώρος εργασίας, ο οποίος έχει την ιδιομορφία να βρίσκεται μακριά σε απόσταση από την διοίκηση (ναυτιλιακή εταιρεία). Θα πρέπει το προσωπικό των πλοίων να είναι όσο το δυνατόν ενημερωμένο με το σύστημα της διοίκησης και εξοικειωμένο με τον χώρο εργασίας. Το ναυτικό επάγγελμα είναι κάπως ιδιόμορφο και ως εκ τούτου πολλές φορές οι επιλογές είναι άστοχες γι' αυτό θέλει ιδιαίτερη προσοχή. Θα πρέπει να δίνεται ιδιαίτερη προσοχή στα χαρακτηριστικά και την προσωπικότητα των ατόμων και φυσικά τόσο στα προσόντα του ατόμου αλλά και την πολιτισμική του ταυτότητα για την ομαλή συμβίωση των ατόμων σε έναν περιορισμένο χώρο για μεγάλο χρονικό διάστημα.

Τα πλοία της εταιρείας μας είναι ξένης σημαίας άρα το management γίνεται από Έλληνες και το υπόλοιπο πλήρωμα αποτελείται από ξένης ιθαγενείας προσωπικό και κυρίως Φιλιπινέζους. Βέβαια θα πρέπει να αναφέρω πως με τους Έλληνες υπάρχει πρόβλημα γιατί υπάρχουν πολλοί αξιωματικοί και δόκιμοι άρα υπάρχει ένα τεράστιο κενό ειδικοτήτων ανάμεσα σε αυτά τα δύο στάδια εξέλιξης ενός ναυτικού. Όσον αφορά την πρόσληψη και την επιλογή αλλοδαπού προσωπικού γίνεται από manning agents με τους οποίους η εταιρεία έχει υπογράψει manning agreement που την προστατεύει από τυχόν άστοχες επιλογές που θα προκαλέσουν προβλήματα με την κυβέρνηση του εκάστοτε κράτους, αλλά και με τις τοπικές αρχές. Ωστόσο, όσες εταιρείες έχουν manning agent, ο οποίος θεωρείται και παράρτημα του συστήματος, επιθεωρείται τουλάχιστον μια φορά τον χρόνο για να συνεχίζει να βρίσκεται σε ισχύ το manning agreement που έχει η εκάστοτε εταιρεία με τις εταιρείες manning..

Στην Ελλάδα δεν υπάρχουν δια νόμου γραφεία ιδιωτικά ευρέσεως εργασίας. Το μόνο επίσημο γραφείο είναι το Υπουργείο εμπορικής ναυτιλίας (Γ.Ε.Ν.Ε) που σε αυτό πρέπει να εγγραφεί κάθε ναυτικός και να αναζητήσει δουλεία.

Καταληκτικά θα πρέπει να αναφέρω πως όλες οι εταιρείες υπακούν σε διεθνής σύμβασης σύνθεσης πληρώματος για να μπορούν να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι με όλα τα πιστοποιητικά.

Μερικές συμβάσεις είναι η MLC (maritime labor consuction) η STCW (standards of training certification and watch-keeping of seafarers) αλλά και οι διεθνής συμβάσεις με την BIMCO (Baltic and international maritime council). Αυτές οι συμβάσεις εξασφαλίζουν πως το πλήρωμα έχει τα απαραίτητα προσόντα για να φέρει ης πέρας ένα υπερατλαντικό ταξίδι, αλλά και πως η εταιρεία πληροί όλες τις προϋποθέσεις για την σωστή διεξαγωγή του ταξιδιού. Ο στόλος της εταιρείας μας αποτελείται από 5 πλοία. Η άποψη μου γενικά για την ναυτιλία στην Ελλάδα είναι η καλύτερη και θα ενθάρρυνα σίγουρα ένα νέο παιδί να ακολουθήσει αυτόν τον τομέα, μόνο όμως αν έχει όρεξη και αντέχει τον ανταγωνισμό, ειδικά σε αυτό το κομμάτι πρέπει να είναι εφοδιασμένος με τεράστια υπομονή γιατί ο δρόμος προς την δόξα και την καταξίωση είναι δύσκολος και έχει πολλά εμπόδια.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΤΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το θέμα της πτυχιακής μας εργασίας, μας κίνησε το ενδιαφέρον για να εξερευνήσουμε τον χώρο της ναυτιλίας. Μετά από μεγάλη αναζήτηση αλλά και επιμονή συλλέξαμε τα απαραίτητα στοιχεία για την δημιουργία μιας εργασίας που αναφέρεται στις δυσκολίες της επιλογής προσωπικού, αλλά και στα απαραίτητα πιστοποιητικά και προσόντα που πρέπει να έχει ένας εργαζόμενος μέσα σε ένα πλοίο, από τον πρώτο καπετάνιο μέχρι τον μάγειρα που θα ετοιμάζει το φαγητό για τους υπαλλήλους.

Η ενασχόληση με το συγκριμένο κλάδο μας οδήγησε σε κάποια χρήσιμα συμπεράσματα. Η στελέχωση των πλοίων και η επιλογή των σωστών ατόμων σε συγκεκριμένες θέσεις είναι μια χρονοβόρα διαδικασία που απαιτεί υπομονή στις αποφάσεις αλλά και σωστή κρίση των ατόμων. Είναι γνωστό πως οι crewing managers πέρα από το βιογραφικό των υποψήφιων εργαζομένων κοιτάνε την εξωτερική εμφάνιση αλλά και τους τρόπους συμπεριφοράς του ενδιαφερόμενου, αυτό βέβαια όταν έχουν προσωπική επαφή και δεν επιλέγουν να επανδρώσουν το πλήρωμα με εργαζομένους από γραφεία στελέχωσης προσωπικού που βρίσκονται ανά τον κόσμο. Με λίγα λόγια αρκετές φορές το ένστικτο είναι κύριος παράγοντας για την επιλογή προσωπικού.

Οι απαιτήσεις αλλά και τα προσόντα που θα πρέπει να έχει ο κάθε μελλοντικός εργαζόμενος χρόνο με τον χρόνο αυξάνονται. Τα παλαιότερα χρόνια για να κάνεις ένα υπερατλαντικό ταξίδι χρειαζόσουν μόνο ένα φύλλο πορείας ναυτιλλομένου και το εκάστοτε πτυχίο γνώσεων ανάλογα με την θέση μέσα στο πλοίο. Με την εξιχνόνηση των πλοίων οι απαιτήσεις και το απαραίτητο γνωστικό επίπεδο ανέβηκαν κατακόρυφα. Πλέον για να επιλεγεί ένα άτομο πρέπει να έχει μια σειρά από προσόντα αλλά και να περάσει από τις απαραίτητες ιατρικές εξετάσεις. Επιπροσθέτως θα πρέπει να έχει αυξημένες γνωστικές ικανότητες για τον τομέα που θα απασχοληθεί, αλλά και μέτρια γνώση των Αγγλικών. Εν συνεχεία θα πρέπει να περάσει από τα απαραίτητα ψυχολογικά διαγωνίσματα που πλέον αναγκάζουν όλες οι ναυτιλιακές τους εργαζομένους τους ακόμα και σε υψηλά στελέχη που δουλεύουν σε γραφεία και αν κριθεί ο υποψήφιος κατάλληλος τότε μπορεί να εργαστεί σε ένα από τα πλοία του στόλου της εκάστοτε εταιρείας.

Όταν μια εταιρεία επιλέγει να επανδρώσει το πλοίο με υπαλλήλους από γραφεία στελέχωσης προσωπικού, τότε αναγκάζονται να εμπιστευτούν τα κριτήρια αλλά και την κρίση των crewing manager των γραφείων. Βέβαια επειδή πλέον οι ίδιες οι ναυτιλιακές ιδρύουν τέτοια γραφεία ανά τον κόσμο, η περίπτωση λανθασμένης επιλογής έχει μειωθεί αισθητά. Όταν συμβαίνει αυτό τότε οι εταιρείες αξιολογούν κατά την διάρκεια του ταξιδιού τους υπαλλήλους που έχουν επιλεγεί και άμα τους κρίνει κατάλληλους τότε συνεχίζει την συνεργασία με το συγκριμένο γραφείο με τον κίνδυνο της επιλογής πάντα ελλοχεύει. Υπάρχουν βέβαια και τα συμβόλαια που υπογράφονται από τις δύο πλευρές που με αυτή την διαδικασία διασφαλίζεται η εταιρεία από μια τελείως λανθασμένη επιλογή.

Όσον αφορά τις συμβάσεις σύνθεσης πληρώματος θα πρέπει να τονίσουμε πως όλες οι εταιρείες υπακούν σε διεθνής σύμβασης σύνθεσης πληρώματος για να μπορούν να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι με όλα τα πιστοποιητικά. Αυτές οι συμβάσεις εξασφαλίζουν πως το πλήρωμα έχει τα απαραίτητα προσόντα για να φέρει ης πέρας ένα υπερατλαντικό ταξίδι, αλλά και πως η εταιρεία πληροί όλες τις προϋποθέσεις για την σωστή διεξαγωγή του ταξιδιού.

Εν συνεχεία θα ήθελα να τονίσω πως το πλοίο είναι ένας ιδιαίτερος χώρος εργασίας, ο οποίος έχει την ιδιομορφία να βρίσκεται μακριά σε απόσταση από την διοίκηση και θα πρέπει να λειτουργεί όπως ακριβώς έχει οριστεί από την διοίκηση. Οι δυσκολίες στην συνεννόηση μεταξύ του καπετάνιου και του υπεύθυνου στην εταιρεία γίνεται με εμπόδια ορισμένες φορές ειδικά άμα το πλοίο βρεθεί σε δύσκολες καιρικές συνθήκες. Οι επικοινωνίες έχουν βελτιωθεί αισθητά, αλλά δεν παύει να υπάρχει η χιλιομετρική απόσταση που επηρεάζει πολλές φορές τις επικοινωνίες. Άρα θα Πρέπει να βρεθούν τα καταλληλότερα άτομα στις σωστές θέσεις για να πραγματοποιηθεί το ταξίδι

χωρίς κανένα πρόβλημα, τότε καταλαβαίνουμε την χρησιμότητα αλλά και την δυσκολία της επιλογής των ατόμων από το τμήμα στελέχωσης προσωπικού της εκάστοτε εταιρείας.

Καταληκτικά θα πρέπει να αναλογιστούμε πως το κύριο μέλημα των υπευθύνων είναι να στελεχώσουν ένα πλοίο με τα κατάλληλα άτομα για να μπορεί να υπάρχει μια ομαλή συμβίωση κατά την διάρκεια των μεγάλων ταξιδιών που θα επακολουθήσουν. Οι σχέσεις των υπαλλήλων θα πρέπει να είναι άριστες για να υλοποιηθεί ο στόχος που δεν είναι άλλος από την μεταφορά των εμπορευμάτων από το σημείο φόρτωσης μέχρι το σημείο εκφόρτωσης χωρίς υλικές ζημιές του φορτιού. Το πλήρωμα θα πρέπει να λειτουργεί σαν ένα σύνολο, σαν μια οικογένεια που προστατεύει το ένα μέλος το άλλο. Η εταιρεία από την πλευρά της θα πρέπει να έχει όλα τα απαραίτητα εφόδια για να κάνει όσο το δυνατό πιο ευχάριστο και άνετο το ταξίδι, με αυτό τον τρόπο δεν θα υπάρχουν φερέφωνα και οι υπάλληλοι θα είναι αφοσιωμένοι στην δουλειά τους και όχι σε εξωτερικούς παράγοντες.

Κατά την προσωπική μου άποψη, η επιλογή προσωπικού στις εταιρείες έχει εξελιχθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια. Αυτό μαρτυρούν και οι αριθμοί καθώς τα ποσοστά σωστής επιλογής ατόμων στις εταιρείες είναι θεαματικά. Τα κριτήρια και οι απαραίτητες γνώσεις συνεχώς αυξάνονται και αυτό οδηγεί σε ένα υγιή ανταγωνισμό που μετουσιώνεται σε εξειδικευμένα άτομα που έχουν μεγάλη γνώση του αντικειμένου τους. Η αντιμετώπιση των προβλημάτων που μπορεί να προκύψουν κατά την διάρκεια του ταξιδιού αντιμετωπίζονται πλέον σε σύντομο χρονικό διάστημα. Οι επικοινωνίες έχουν βελτιωθεί και πλέον δεν είναι ακατόρθωτο σε έναν εργαζόμενο του πλοίου να επικοινωνήσει με την οικογένεια του, που όπως είναι εύκολα κατανοητό τον κρατάει σε καλύτερη ψυχολογική κατάσταση. Τα περιστατικά υγείας μπορούν και αντιμετωπίζονται με μεγαλύτερη επιτυχία. Όλα αυτά είναι αποτελέσματα σωστών ενεργειών από τις εταιρείες που εξιχνίασαν τα τμήματα στελέχωσης προσωπικού και με τις συμβάσεις εργασίας πλέον επιλέγονται άτομα με πιστοποιητικά που έχουν μελετήσει και έχουν περάσει από τις απαραίτητες δοκιμασίες πριν τοποθετηθούν σε μια θέση με μεγάλες ευθύνες μέσα στο πλοίο. Η ανάγκη των μεταφορών με καράβι θα αυξάνει συνέχεια τις απαιτήσεις των εταιρειών και θα δυσκολεύει ακόμα περισσότερο της επιλογή των ατόμων. Η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που δεν θα παρακμάσει ποτέ, όσο η ανάγκη για την μεταφορά προϊόντων θα υπάρχει, τόσο θα αυξάνεται και η ζήτηση εργασίας στην ναυτιλία. Οι μέθοδοι επιλογής συνεχώς βελτιώνονται και δημιουργούν απαιτήσεις, οι θέσεις εργασίας είναι περιορισμένες και η ζήτηση μεγάλη.

Όσον αφορά τους Έλληνες ναυτικούς κατά την άποψη μου μετά από τις συζητήσεις με καταξιωμένους ανθρώπους του χώρου, αλλά και έρευνες μέσα από τις προκηρύξεις θέσεων εργασίας που παρακολουθούσαμε τόσο καιρό, διαπιστώνουμε πως υπάρχει ένα μεγάλο “κενό” αρμοδιοτήτων. Ενώ έχουμε καταξιωμένους καπετάνιους και πρώτους μηχανικούς, υπάρχει ένα μεγάλο χάσμα στις πιο κάτω θέσεις της ιεραρχίας. Οι υποπλοίαρχοι και ανθυποπλοίαρχοι Έλληνες δεν υπάρχουν σε τόσο ικανοποιητικό βαθμό, υπάρχει έλλειψη προσωπικού, αντίθετα έχουμε πάρα πολλούς εκπαιδευόμενους δόκιμους καθώς κάθε χρόνο αυξάνεται ραγδαία ο αριθμός των εισακτέων στις σχολές των εμποροπλοιαρχών αλλά και των μηχανικών. Βέβαια αυτό μετονομάζεται και στην περίοδο της κρίσης όπως μας αναλύσανε γιατί οι μισθοί στην θάλασσα είναι αισθητά υψηλότεροι σε σχέση με αυτούς στην ξηρά. Στο σημείο αυτό θα ήθελα να τοποθετηθώ επί του θέματος και να αναφερθώ σε ένα μεγάλο πρόβλημα που έχει δημιουργηθεί εξαιτίας τον μεγάλων μισθών με τους οποίους αμείβονται οι Έλληνες που δουλεύουν σε καράβια. Η επιλογή ξένων πληρωμάτων έχει γίνει πλέον ένα σύνηθες φαινόμενο, οι εταιρείες δημιουργούν δικά τους γραφεία σε ξένες περιοχές για την στελέχωση των πλοίων. Ειδικά για την στελέχωση των κατώτερων πληρωμάτων οι Φιλιππινέζοι μπορούμε να πούμε πως μονοπωλούν το ενδιαφέρον καθώς είναι περιζήτητοι και συγκεκριμένα τους εκπαιδεύουν στην πρωτεύουσα των Φιλιππίνων την Μανίλα που εκεί ακριβώς έχουν ιδρυθεί εταιρείες στελέχωσης πληρώματος από ναυτιλιακές που ανήκουν σε Έλληνες εφοπλιστές και με αυτό τον τρόπο ικανοποιούν τα συμφέροντα τους με λιγότερο κόστος και με εκπαιδευμένο προσωπικό που έχει επιλεγεί από δικά τους στελέχη που τους έχουν εμπιστοσύνη στις επιλογές τους. Στις θέσεις των αξιωματικών του πλοίου ο Έλληνας καπετάνιος βέβαια έχει την τιμητική του καθώς θεωρείται αυθεντία και ο πλέον κατάλληλος για να ελέγξει ένα πλοίο. Στους μηχανικούς δεν θα μπορούσαμε να ισχυριστούμε το ίδιο γιατί η επιλογή

Ρώσων μηχανικών είναι πλέον ένα σύνηθες φαινόμενο καθώς είναι εξίσου καλοί αλλά και το κυριότερο πιο οικονομική για τις εταιρείες. Πέρα από τις οικονομικές απαιτήσεις είναι και ο manning agent που θα επιλέξει κάποιον καπετάνιο, δεν συνηθίζεται αυτή η μέθοδος αλλά όλες οι εταιρείες συνεργάζονται με agents για να έχουν πάντα επιλογές.

Η μονιμότητα των ναυτικών θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι καθαρά θέμα της δουλειάς που κάνει ο ίδιος ο καπετάνιος και την εμπιστοσύνη που θα κερδίσει από την εταιρεία που εργάζεται. Από τις συνεντεύξεις κατανοήσαμε πως οι εταιρείες θέλουν νέους καπετάνιους για να επενδύσουν σε αυτούς και να στελεχώνουν συνέχεια τα πλοία τους με το ίδιο προσωπικό για να λειτουργούν ως μία οικογένεια γιατί πρέπει να αναλογιστούμε το πόσο καιρό περνάνε οι ναυτικοί μέσα σε ένα καράβι. Από ερωτήσεις στους manning managers είδαμε όμως πως οι εταιρείες μένουν σταθερές στις επιλογές τους καθώς οι πρώτοι καπετάνιοι γίνονται κομμάτι της εταιρείας και τους θεωρούν αναντικατάστατους και από ότι φαίνεται και από την απάντηση που μας έδωσε ένας αξιότιμος κύριος το 80% των καπετάνιων συνταξιοδοτείται από την πρώτη εταιρεία που θα δουλέψει και αντιστρόφως ανάλογα ένας καπετάνιος με μεγάλη προϋπηρεσία σε διαφορετικές εταιρείες κινεί τις υποψίες και δύσκολα επιλέγεται. Στις κατώτερες θέσεις δεν ισχύει το ίδιο γιατί δεν είναι εύκολη η επιλογή ιδίων ατόμων ειδικά άμα είναι και ξένοι. Στις συγκεκριμένες περιπτώσεις ανακυκλώνεται το προσωπικό από ταξίδι σε ταξίδι με ελάχιστες εξαιρέσεις, όπου και επιλέγονται άτομα που θέλουν να συνεχίσουν και έχουν ικανοποιήσει με τις επιδόσεις τους. Πρέπει ακόμα να αναφερθεί πως η επιλογή αλλοδαπού προσωπικού, άμα μια εταιρεία δεν έχει την δυνατότητα να έχει δικά της γραφεία σε μια άλλη ήπειρο τότε γίνεται με manning agents και για να υπάρξει συμφωνία πρέπει να υπάρχει το manning agreement που είναι μια σύμβαση που εξασφαλίζει στην ουσία και τις δύο πλευρές πως ο υπάλληλος θα τηρήσει την συμφωνία χωρίς να υπάρχουν επιπλοκές και δυσάρεστες εξελίξεις. Όλα αυτά τηρούνται μέσα στα χρονικά όρια της σύμβασης, με το πέρας της ημερομηνίας πρέπει να υπογραφτεί άλλη που θα καλύπτει πάλι της εταιρεία αλλιώς σε αντίθετη περίπτωση η εταιρεία με τους manning agents δεν φέρει καμιά ευθύνη.

Η εργασία αυτή μας έδωσε το δικαίωμα να ερευνήσουμε εξονυχιστικά τον τομέα της στελέχωσης ατόμων. Θεωρούμε τιμή μας την βοήθεια όλων των καταξιωμένων ανθρώπων που μας έδωσαν την ευκαιρία να συλλέξουμε προσωπικές τους απόψεις και να δούμε πως δουλεύει ένα τμήμα επιλογής προσωπικού. Κάθε εταιρεία έχει διαφορετικό στόλο, διαφορετική προσέγγιση των ατόμων αλλά όλες έχουν ένα κοινό χαρακτηριστικό, την βελτίωση των πληρωμάτων τους και την σωστή επιλογή ατόμων για να πραγματοποιηθεί ένα υπερατλαντικό ταξίδι με επιτυχία. Κλείνοντας ένα συμπέρασμα που αποκομίσαμε από όλη αυτή την διαδικασία είναι πως τα πτυχία, η θέληση για δουλειά και η συνεχής βελτίωση των γνώσεων πρέπει να συνδυάζονται με ένα κύριο προνόμιο του χαρακτήρα, που δεν είναι άλλο από το φιλότιμο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- GUIDELINES OF THE MEDICAL EXAMS OF SEAFARERS
- SEAFARERS INTERNATIONAL UNION OF NORTH AMERICA. SHIPPING GUIDE FOR SEAFARERS: REGISTRATION RULES, SHIPPING RULES, TRANSPORTATION RULES.
- ISF (INTERNATIONAL SHIPPING FEDERATION) ON BOARD TRAINING RECORD BOOK FOR DECK CADETS.
- [HTTP://WWW.READING.AC.UK/LIBRARY/USING/MY-ACCOUNT/LIB-MY-ACCOUNT.ASPX](http://www.reading.ac.uk/library/using/my-account/lib-my-account.aspx)
- [HTTPS://WWW.CARDIFF.GOV.UK/ENG/RESIDENT/LIBRARIES-AND-ARCHIVES/FIND-A-LIBRARY/PAGES/CENTRAL-LIBRARY.ASPX](https://www.cardiff.gov.uk/eng/resident/libraries-and-archives/find-a-library/pages/central-library.aspx)
- [HTTP://WWW3.AEGEAN.GR/AEGEAN/EN/CHIOS.HTM](http://www3.aegean.gr/aegean/en/chios.htm)