

Διεθνής Σύμβαση για τη Ναυτική Εργασία-Maritime Labour Convention

-2006, Γενεύη, τέθηκε σε ισχύ το 2013 (12 μήνες μετά την επικύρωση της από 30 κράτη-μέλη που αντιπροσωπεύουν το 33% της παγκόσμιας χωρητικότητας),

-από Διεθνή Οργανισμό Εργασίας (International Labour Organization-ILO)

-Δομή: αποτελείται από 3 μέρη: άρθρα (articles), κανονισμούς (regulations) και έναν κώδικα (code).

-Κύρωση με νόμο 4078/2012 για Ελλάδα

ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Πεδίο εφαρμογής:

-σε όλους τους ναυτικούς

-σε όλα τα πλοία που απασχολούνται τακτικά σε εμπορικές δραστηριότητες εκτός από τα αλιευτικά, τα πλοία παραδοσιακής κατασκευής και τα πολεμικά πλοία ή τα βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού

2. Σκοπός:

Η εξασφάλιση δίκαιων όρων απασχόλησης, αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης, προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική προστασία για όλους τους ναυτικούς ανεξαρτήτως εθνικότητας.

3. Συμμόρφωση κρατών-μελών:

-Κάθε κράτος μέλος στην MLC πρέπει να ασκεί αποτελεσματικό έλεγχο στα πλοία που φέρουν τη σημαία του μέσω ενός συστήματος συμμόρφωσης με τις απαιτήσεις της σύμβασης, συμπεριλαμβάνοντας τακτικές επιθεωρήσεις, αναφορές και ελέγχους.

-Κάθε κράτος μέλος στην MLC πρέπει να εξασφαλίζει ότι τα πλοία του φέρουν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας (συμμόρφωση των εθνικών απαιτήσεων και των μέτρων του συγκεκριμένου πλοιοκτήτη με τις απαιτήσεις της σύμβασης).

-Κάθε κράτος μέλος στην MLC μπορεί να επιθεωρεί πλοία άλλων κρατών-μελών, εφόσον βρίσκονται στους λιμένες του.

ΤΙΤΛΟΣ 1

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΡΓΑΣΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙ ΠΛΟΙΟΥ

1. Ηλικιακό όριο:

Κανένα πρόσωπο κάτω των 16 ετών δεν πρέπει να προσλαμβάνεται ή να εργάζεται σε πλοίο. Νυχτερινή εργασία ναυτικών κάτω της ηλικίας των 18 ετών απαγορεύεται. Η νύχτα θα πρέπει να καλύπτει μία περίοδο τουλάχιστον 9 ωρών που αρχίζει όχι αργότερα από τα μεσάνυχτα και τελειώνει όχι νωρίτερα από τις 5 πμ.

2. Ιατρικό πιστοποιητικό:

Πριν από την έναρξη εργασίας επί πλοίου οι ναυτικοί πρέπει να έχουν έγκυρο ιατρικό πιστοποιητικό που βεβαιώνει ότι είναι ιατρικώς κατάλληλοι να εκτελούν τα καθήκοντά που θα τους ανατεθούν στη θάλασσα. Κάθε ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να αναφέρει ότι η ακοή, η όρασή του ναυτικού και η αντίληψη χρωμάτων είναι ικανοποιητικές και ότι ο ναυτικός δεν πάσχει από οποιαδήποτε ιατρική πάθηση που μπορεί να επιδεινωθεί λόγω της υπηρεσίας του στη θάλασσα. Το ιατρικό πιστοποιητικό πρέπει να ισχύει για μέγιστη περίοδο δύο ετών, εκτός αν ναυτικός είναι ηλικίας κάτω των 18, οπότε η μέγιστη περίοδος ισχύος πρέπει να είναι ένα έτος. Η πιστοποίηση της αντίληψης χρωμάτων πρέπει να ισχύει για μέγιστη περίοδο έξι ετών.

ΤΙΤΛΟΣ 2

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

1. Συμβάσεις εργασίας:

Οι όροι και οι συνθήκες εργασίας του ναυτικού πρέπει να καθορίζονται και να αναφέρονται σε σαφή, γραπτή σύμβαση. Οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία κράτους-μέλους πρέπει να διαθέτουν σύμβαση εργασίας υπογεγραμμένη τόσο από

το ναυτικό, όσο και από τον πλοιοκτήτη (ή εκπρόσωπο του). Πρέπει να παρέχεται στους ναυτικούς η δυνατότητα να εξετάσουν και να αναζητήσουν συμβουλές για την σύμβαση πριν την υπογράψουν. Ο πλοιοκτήτης και ο ναυτικός λαμβάνουν υπογεγραμμένο πρωτότυπο της σύμβασης εργασίας ο καθένας. Αντίγραφο του τυποποιημένου εντύπου της σύμβασης πρέπει να είναι διαθέσιμο και στην αγγλική γλώσσα.

2. Μισθοί:

- Κάθε κράτος μέλος πρέπει να απαιτεί οι πληρωμές των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία του να γίνονται σε διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός μηνός. Οι ναυτικοί πρέπει να λαμβάνουν μηνιαίο αντίγραφο με λογαριασμό των οφειλόμενων πληρωμών και των ποσών που τους καταβλήθηκαν, συμπεριλαμβανομένων των μισθών, των πρόσθετων πληρωμών και της συναλλαγματικής ισοτιμίας που χρησιμοποιήθηκε όταν η πληρωμή έγινε σε νόμισμα ή με ισοτιμία διαφορετική από την συμφωνημένη. Πρέπει να λαμβάνονται μέτρα που εξασφαλίζουν ότι οι ναυτικοί μπορούν να στείλουν τις αποδοχές τους στις οικογένειές τους.

- Η αναλογία της αποζημίωσης για υπερωρίες δεν θα πρέπει να είναι μικρότερη από 1,25 φορές της βασικής αμοιβής ανά ώρα. Αρχεία όλων των υπερωριών θα πρέπει να τηρούνται από τον πλοίαρχο και να προσυπογράφονται από το ναυτικό ανά διαστήματα όχι μεγαλύτερα του ενός μήνα.

- Ίση αμοιβή για εργασία ίσης αξίας θα πρέπει να ισχύει για όλους τους ναυτικούς που εργάζονται στο ίδιο πλοίο χωρίς διάκριση βάσει φυλής, χρώματος, φύλου, θρησκείας, πολιτικής άποψης, εθνικής καταγωγής ή κοινωνικής προέλευσης. Οι μισθοί θα πρέπει να καταβάλλονται απευθείας στους τραπεζικούς λογαριασμούς που όρισαν οι ναυτικοί, εκτός αν ζητήσουν κάτι διαφορετικό εγγράφως.

3. Ώρες εργασίας και ανάπαυσης:

1) Μέγιστο ωράριο εργασίας του οποίου δεν πρέπει να γίνεται υπέρβαση:

α) 14 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών

β) 72 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών

2) Ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που δεν πρέπει να είναι λιγότερο από:

α) 10 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο 24 ωρών και

β) 77 ώρες μέσα σε οποιαδήποτε περίοδο επτά ημερών

- Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να διαιρούνται σε περισσότερες από δύο περιόδους μία εκ των οποίων πρέπει να έχει διάρκεια τουλάχιστον 6 ώρες και το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες.

- Γυμνάσια πυρκαγιάς, σωστικών κλπ πρέπει να διεξάγονται κατά τρόπο που να ελαχιστοποιείται η διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης και να μην προξενείται κόπωση στους ναυτικούς.

- Για τους ναυτικούς ηλικίας μικρότερης των 18 ετών, οι ώρες εργασίας δεν θα πρέπει να υπερβαίνουν τις οκτώ ανά ημέρα και τις 40 ανά εβδομάδα και θα πρέπει να δουλεύουν υπερωριακά μόνο όταν αυτό είναι αναπόφευκτο για λόγους ασφαλείας. Θα πρέπει να τους παρέχεται επαρκής χρόνος για όλα τα γεύματα και διάλειμμα τουλάχιστον 1 ώρας για το κύριο γεύμα της μέρας και δεκαπεντάλεπτη περίοδος ανάπαυσης, εφόσον είναι δυνατόν, μετά από κάθε 2 ώρες συνεχούς εργασίας.

- Κάθε κράτος-μέλος πρέπει να απαιτεί από τα πλοία του να αναρτάται σε προσβάσιμη θέση πίνακας με το πρόγραμμα εργασίας (table of shipboard working arrangements), ο οποίος θα περιέχει για κάθε θέση:

α) χρονοδιάγραμμα υπηρεσίας στην θάλασσα και στα λιμάνια

β) το μέγιστο ωράριο εργασίας ή το ελάχιστο σύνολο ωρών ανάπαυσης που απαιτείται από τους εθνικούς νόμους ή κανονισμούς ή τις συλλογικές συμβάσεις που εφαρμόζονται.

- Κάθε κράτος-μέλος πρέπει να απαιτεί από τα πλοία του να τηρούνται αρχεία ημερήσιων ωρών εργασίας ή ανάπαυσης (Records of hours of work or rest), ώστε να ελέγχεται η συμμόρφωση τους με την παρούσα σύμβαση. Οι ναυτικοί θα πρέπει να λαμβάνουν αντίγραφα των αρχείων, υπογεγραμμένα από τον Πλοίαρχο ή πρόσωπο εξουσιοδοτημένο από αυτόν και από τους ναυτικούς.

- Καμία διάταξη της παρούσας σύμβασης δεν εμποδίζει το δικαίωμα του Πλοιάρχου να απαιτεί από τους ναυτικούς να εκτελούν όσες ώρες εργασίας κρίνει απαραίτητες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων, του φορτίου, ή για τη

συνδρομή πλοίων και ανθρώπων που κινδυνεύουν στη θάλασσα, αλλά το ταχύτερο δυνατόν μετά την αποκατάσταση της φυσιολογικής κατάστασης θα πρέπει να φροντίσει ώστε οι ναυτικοί που εργάσθηκαν περισσότερο να λάβουν επαρκή περίοδο ανάπαυσης.

4. Παλιννόστηση:

Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα δωρεάν παλιννόστησης:

α) εάν η σύμβαση εργασίας λήξει ενώ βρίσκονται στο εξωτερικό,

β) όταν η σύμβαση εργασίας τους λυθεί από τον πλοιοκτήτη ή από το ναυτικό για αιτιολογημένους λόγους

γ) Σε περίπτωση ασθένειας η τραυματισμού ή άλλης ιατρικής κατάστασης που απαιτεί την παλιννόστηση του ναυτικού

δ) σε περίπτωση ναυαγίου

ε) σε περίπτωση που ο πλοιοκτήτης δεν μπορεί να συνεχίσει να εκπληρώνει τις νομικές ή συμβατικές του υποχρεώσεις ως εργοδότης λόγω πτώχευσης, πώλησης του πλοίου, αλλαγής νηολογίου ή αλλού παρόμοιου λόγου

στ) σε περίπτωση που το πλοίο κατευθύνεται σε πολεμική ζώνη στην οποία ο ναυτικός δε συμφωνεί να μεταβεί.

- Απαγορεύεται οι πλοιοκτήτες να απαιτούν από τους ναυτικούς να δώσουν προκαταβολή έναντι του κόστους της παλιννόστησης κατά την έναρξη της απασχόλησης τους και επίσης να ανακτούν το κόστος αυτό από το μισθό τους, με εξαίρεση την περίπτωση που ο ναυτικός βρέθηκε σε σοβαρή αθέτηση των εργασιακών του υποχρεώσεων.

- Το κόστος επαναπατρισμού θα πρέπει να περιλαμβάνει τουλάχιστον τα εξής:

α) μεταφορά σε τόπο παλιννόστησης

β) ενδιαίτηση και διατροφή από τη στιγμή που ο ναυτικός φεύγει από το πλοίο μέχρι να φτάσει στον προορισμό του

γ) μισθό και επιδόματα απ'τη στιγμή που φεύγει από το πλοίο έως να φτάσει στον προορισμό του

δ) μεταφορά 30 κιλών προσωπικών αποσκευών και

ε) ιατρική αγωγή όταν είναι απαραίτητη

- Τόποι παλιννόστησης:

α) ο τόπος στον οποίο ο ναυτικός συμφώνησε να προσληφθεί,

β) ο τόπος που ορίζεται από συλλογική σύμβαση,

γ) η χώρα κατοικίας του ναυτικού ή

δ) άλλος τόπος που συμφωνείτε αμοιβαία κατά το χρόνο πρόσληψης. Οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν το δικαίωμα να επιλέξουν μεταξύ των ανωτέρω προορισμών.

5. Χρηματοοικονομική ασφάλεια:

- Κάθε κράτος μέλος πρέπει να παρέχει ένα αποτελεσματικό σύστημα παροχής χρηματοοικονομικής ασφάλειας για την βοήθεια των ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψής τους, δηλαδή όταν ο πλοιοκτήτης αποτυγχάνει να καλύψει το κόστος της παλιννόστησης του ναυτικού ή έχει αφήσει στο ναυτικό χωρίς τα απαραίτητα μέσα διαβίωσης και υποστήριξης ή έχει μονομερώς διακόψει τους δεσμούς του με το ναυτικό για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο μηνών.

- Τα πλοία πρέπει να φέρουν πιστοποιητικό ή άλλη έγγραφη απόδειξη της χρηματοοικονομικής ασφαλείας που παρέχεται. Η συνδρομή που παρέχεται από το σύστημα χρηματοοικονομικής ασφαλείας πρέπει να είναι επαρκής για την κάλυψη οφειλόμενων μισθών τεσσάρων μηνών από τον πλοιοκτήτη, του κόστους παλιννόστησης, για την κάλυψη κατάλληλης τροφής, ενδιαίτησης, προμήθειών πόσιμου νερού, καυσίμων απαραίτητων για την επιβίωση επί του πλοίου και της αναγκαίας ιατρικής μέριμνας.

6. Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου:

Οι ναυτικοί δικαιούνται κατάλληλη αποζημίωση σε περίπτωση τραυματισμού, θανάτου ή ανεργίας που απορρέει από την απώλεια ή την βύθιση του πλοίου. Η αποζημίωση θα πρέπει να καταβάλλεται για τις ημέρες κατά τη διάρκεια των οποίων ο ναυτικός παραμένει πράγματι άνεργος, στο ίδιο επίπεδο με τους μισθούς που καταβάλλονταν σύμφωνα με τη σύμβαση εργασίας, αλλά η πληρωτέα σε κάθε έναν ναυτικό συνολική αποζημίωση μπορεί να περιορίζεται σε μισθούς δύο μηνών.

7. Επίπεδα στελέχωσης:

Κάθε πλοίο πρέπει να στελεχώνεται με πλήρωμα που να είναι επαρκές όσον αφορά στον αριθμό και τα προσόντα για να εξασφαλιστεί η ασφάλεια και η προστασία του πλοίου και του προσωπικού του υπό όλες τις συνθήκες λειτουργίας, σύμφωνα με το έγγραφο ελάχιστης ασφαλούς στελέχωσης.