

Ασφάλεια ποιότητα και περιβάλλον στη ναυτιλία

Διεθνής Σύμβαση STCW

Νικόλαος Γ. Φραγκιαδάκης , Δρ. Ναυπηγός Μηχ/γος
Μηχ/κος

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Διεθνής Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW Convention)
- ❖ Η Σύμβαση υιοθετήθηκε από τον IMO το 1978 (STCW/78) και τέθηκε σε ισχύ το 1984.
- ❖ Μια σημαντική αναθεώρηση της σύμβασης έγινε με τις τροποποιήσεις του 1995 (STCW/95) οι οποίες τέθηκε σε ισχύ την 1η Φεβρουαρίου 1997.
- ❖ Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της αναθεώρησης του Κώδικα ήταν η διαίρεση του τεχνικού παραρτήματος σε κεφάλαια και δημιουργία ενός νέου Κώδικα STCW στον οποίο μεταφέρθηκαν πολλοί τεχνικοί κανόνες.

Ιστορική εξέλιξη

❖ Οι προηγούμενες προσπάθειες για την καθιέρωση μίας τέτοιας Συμβάσεως συνάντησαν την αντίδραση δύο πλευρών, αρχικά των πλοιοκτητών, οι οποίοι βέβαια ενδιαφέρονταν άμεσα για τα επίπεδα των μισθών, αλλά και των συνδικάτων των ναυτικών, των οποίων κύριο μέλημα ήταν η προστασία της εργασίας.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Η *Σύμβαση του Δικαίου της Θάλασσας (Law Of the Sea Convention – LOSC) του 1982*, στο άρθρο 94 ορίζει ότι τα κράτη της σημαίας των πλοίων πρέπει να εξασφαλίζουν ότι το καθένα από αυτά διοικείται από πλοίαρχο και αξιωματικούς, οι οποίοι διαθέτουν τα απαραίτητα προσόντα, ενώ το πλήρωμα είναι το ενδεδειγμένο σε ζητήματα αριθμού και προσόντων για το είδος, το μέγεθος, τη μηχανή και τον εξοπλισμό ενός πλοίου.
- ❖ Επίσης, η *Σύμβαση για τις Προϋποθέσεις Μηολογήσεως των Πλοίων (Convention in the Conditions for Registration of Ships) του 1986*, στο άρθρο 9 αναφέρει ότι τα κράτη της σημαίας πρέπει να προωθούν, σε συνεργασία με τους πλοιοκτήτες, τη μόρφωση και εκπαίδευση των ναυτικών και να βεβαιώνουν ότι τα επίπεδα επανδρώσεως, ικανότητας και συνθηκών εργασίας πάνω στο πλοίο συμμορφώνονται προς τους ισχύοντες διεθνείς κανονισμούς.

Ιστορική εξέλιξη

❖ Η Διεθνής Σύμβαση STCW καθορίζει:

- ✓ την εκπαίδευση που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί,
- ✓ τον τρόπο πιστοποίησης της εκπαίδευσης και
- ✓ την υποχρέωση αναγνώρισης σε άλλα κράτη των πιστοποιητικών καθώς
- ✓ και διαστήματα υποχρεωτικής ανάπαυσης για τους ναυτικούς που εκτελούν φυλακές (βάρδιες).

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Η STCW 1978 είναι συγκροτημένη σε 17 άρθρα, ενώ οι τεχνικές απαιτήσεις περιέχονται σε σχετικό παράρτημα.
- ❖ Τα διάφορα μέρη της αφορούν στις γενικές διατάξεις για τις διαδικασίες ελέγχου, σε αυτές που αναφέρονται σε θέματα πλοιάρχου και καταστρώματος, μηχανοστασίου, ραδιοεπικοινωνιών, σε ειδικές απαιτήσεις για τα Δ/Ξ και στις ειδικές ικανότητες που απαιτούνται όταν κάποιος βρίσκεται σε ένα σκάφος διασώσεως.
- ❖ Ένα σημαντικό στοιχείο της STCW 1978 είναι ότι εφαρμόζεται σε πλοία που φέρουν σημαία κράτους το οποίο δεν είναι μέλος της Συμβάσεως, όταν επισκέπτονται λιμάνια παρακτίων κρατών που είναι μέλη της. (άρθρο Χ)

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Οι πρώτες τροποποιήσεις της STCW 1978 έγιναν το 1991 και αναφέρονται στην εκπαίδευση και τις ικανότητες των ασυρματιστών για την εξοικείωση με το **Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου (GMDSS)**.
- ❖ Στις αρχές του 1994 ο IMO προχώρησε στη σύγκληση διασκέψεως με σκοπό την αναθεώρηση της STCW 1978 και την προετοιμασία μίας «νέας» Συμβάσεως για την εκπαίδευση και την επάνδρωση των αλιευτικών πλοίων (**STCW-F/1995**).
- ❖ Οι νέες τροποποιήσεις της STCW 1995 εισάγουν ορισμένες καινοτομίες:
 - πρώτον αναφέρονται ουσιαστικά σε θέματα εκπαίδευσεως στα οποία υπάγονται και τα ζητήματα ασφαλούς τηρήσεως των φυλακών,
 - δεύτερον παρακολουθούνται από έναν νέο κώδικα και
 - τρίτον ενσωματώνουν το νέο σύστημα εξειδικεύσεως γνώσεων λειτουργικής προσεγγίσεως.

Ιστορική εξέλιξη

❖ Η STCW 1978 χρειαζόταν αναθεώρηση για συγκεκριμένους λόγους:

1. Οι περισσότερες από τις διατάξεις της έπρεπε να ανασκοπηθούν λόγω της **απουσίας περιορισμών**.
2. Η κυρίαρχη αρχή είναι ότι ένα πιστοποιητικό που εκδόθηκε από ένα κράτος γενικότερα θεωρείται ως μία άδεια να υπηρετήσει ο κάτοχός του σε πλοία άλλων κρατών. **Στην πράξη είναι αδύνατο να γίνει έλεγχος αν το πιστοποιητικό έχει εκδοθεί σύμφωνα με τις επιταγές της Συμβάσεως.**
3. **Αόριστες εκφράσεις**, που επαναλαμβάνονται αρκετές φορές στο κείμενο της Συμβάσεως, έδωσαν το έναυσμα για **αποκλίνουσες ερμηνείες**.
4. Οι διαδικασίες για την έκδοση πιστοποιητικών σε ορισμένες χώρες όπου **ανεπαρκής έλεγχος** ασκείται σχετικά με το σύστημα εξετάσεως και την παράδοση των πιστοποιητικών. Σε πολλές περιπτώσεις παρατηρήθηκε το **φαινόμενο των πλαστών πιστοποιητικών δίχως να υποστηρίζονται από τα αναγκαία προσόντα**.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Η STCW 1995 θεωρείται σχετικά ως μία **νέα Σύμβαση**, που στοχεύει με εκσυγχρονισμένο τρόπο στην προαγωγή της ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής και της παρουσίας στη θάλασσα αλλά και στην προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.
- ❖ Μέχρι το 2001 είχαν πραγματοποιηθεί οι εξής δύο τροποποιήσεις της αναθεωρημένης Συμβάσεως:
- ❖ Οι **τροποποιήσεις του 1997**, που τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/1999 και αφορούν στις απαιτήσεις εκπαίδευσης για πλοιάρχους, αξιωματικούς και όλες τις ειδικότητες Ε/Γ και Ε/Γ-Ο/Γ (Ro-Ro) πλοίων και
- ❖ οι **τροποποιήσεις του 1998**, οι οποίες τέθηκαν σε ισχύ την 1/1/2003 και αφορούν στα θέματα χειρισμού και στοιβασίας του φορτίου στα πλοία.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της STCW 1995 ήταν ένα **τεχνικής υφής παράρτημα**, που εμπεριείχε τους νέους κανονισμούς, οι οποίοι διαχωρίζονταν σε κεφάλαια όπως η προηγούμενη σύμβαση του 1978, και έναν **Κώδικα4**, ο οποίος χωρίζεται σε δύο μέρη.
- ❖ Στο πρώτο περιλαμβάνονται **τα υποχρεωτικά ελάχιστα κριτήρια τεχνογνωσίας** και
- ❖ στο δεύτερο παρέχονται **οδηγίες για την αρωγή των ατόμων-φορέων που εμπλέκονται στη διαδικασία εκπαίδευσης και αξιολογήσεως** της ικανότητας των ναυτικών (και γενικότερα αυτών που εμπλέκονται στην εφαρμογή των διατάξεων της STCW 1995).

Ιστορική εξέλιξη

Οι διατάξεις της STCW 1995 αφορούν κυρίως στα ακόλουθα:

1. Ορισμός των ενοποιημένων προτύπων ικανότητας.
2. Ειδική αναφορά στις **μεθόδους εγκρίσεως εθνικών και αλλοδαπών πιστοποιητικών.**
3. Ειδική αναφορά στις πληροφορίες για τους κανονισμούς παράκτιου εμπορίου.
4. Καθορισμός των **μεθόδων ελέγχου που πλέον αναφέρονται σε θέματα ασφάλειας.**
5. Κατοχή ενός **αρχείου πιστοποιητικών** (από τη διοίκηση) σύμφωνα με τα κριτήρια ποιότητας.
6. Έλεγχος εφαρμογής της Συμβάσεως (από τον IMO), που θα οδηγήσει στην καθιέρωση **ενός λευκού καταλόγου.**
7. **Καθορισμός των ευθυνών της επιχειρήσεως για τα πιστοποιητικά.**

Ιστορική εξέλιξη

Κρίσιμες ημερομηνίες εφαρμογής της Συμβάσεως STCW 1995.

<i>1η Φεβρουαρίου 1997</i>	Όλες οι απαιτήσεις της αναθεωρημένης STCW 1995 τίθενται σε ισχύ.
<i>1η Αυγούστου 1998</i>	<ul style="list-style-type: none">- Οι νεοεισερχόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα που ξεκινούν την εκπαίδευσή τους πρέπει να ακολουθήσουν τα νέα πρότυπα.- Οι κυβερνήσεις των κρατών-μελών πρέπει να υποβάλλουν στον IMO αναφορά, στην οποία θα αποδεικνύεται ότι εφαρμόζουν τα δεδομένα της Συμβάσεως.
<i>1η Φεβρουαρίου 2002</i>	Οι μεταβατικές διατάξεις για την έκδοση πιστοποιητικών παύουν να ισχύουν και εφαρμόζεται πλήρως η Σύμβαση.
<i>1η Ιουλίου 2002</i>	Παράταση εφαρμογής της Συμβάσεως.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Υπάρχουν δύο κύριοι λόγοι για να κρατηθεί το πλοίο σε ένα λιμάνι:
 - πρώτον η αποτυχία να επιλυθούν προβλήματα σχετικά με τη σωστή επάνδρωση και την τήρηση φυλακών γέφυρας και
 - δεύτερον εφόσον υπάρχει κίνδυνος απειλής της ανθρώπινης ζωής, της περιουσίας και του περιβάλλοντος.
- ❖ Αν οι ελλείψεις που διαπιστώθηκαν, δεν αποκατασταθούν, και αυτό εγκυμονεί κινδύνους για τα πρόσωπα, την περιουσία ή το περιβάλλον, απαγορεύεται ο απόπλους μέχρι να αποκατασταθούν αυτές οι ελλείψεις, σε βαθμό που να αποκλείουν τον κίνδυνο.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Τέτοιες ελλείψεις (σύμφωνα με τον Καν. 1/4 παράγρ. 2 του Κεφ. 1 του Παραρτήματος της ΔΣ STCW 1978, όπως τροποποιήθηκε το 1995) είναι:
 1. Η έλλειψη κατοχής από τους ναυτικούς των καταλλήλων πιστοποιητικών ή πιστοποιητικών εξαιρέσεως ή αδυναμία προσκομίσεως στην Αρχή Ελέγχου αποδεικτικών στοιχείων ότι έχει υποβληθεί στην αρμόδια Αρχή αίτηση για θεώρηση πιστοποιητικών.
 2. Η μη συμμόρφωση με τις ισχύουσες απαιτήσεις της Αρχής περί ασφαλούς επανδρώσεως.
 3. Η έλλειψη ρυθμίσεων τηρήσεως φυλακής γέφυρας ή μηχανοστασίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις που καθορίζονται από την Αρχή για το πλοίο
 4. Η απουσία κατά τη φυλακή ατόμου, το οποίο διαθέτει προσόντα χειρισμού του εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, ασφάλεια ραδιοεπικοινωνιών ή την πρόληψη θαλάσσιας ρυπάνσεως και αδυναμία τηρήσεως των φυλακών στο πλοίο από άτομα, τα οποία έχουν αναπαυθεί επαρκώς και είναι ικανά να αναλάβουν καθήκοντα.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Το 2010 ψηφίστηκε στη Μανίλα τροποποίηση της STCW σύμφωνα με την οποία:
 - τα συμβαλλόμενα κράτη μπορεί να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τη Σύμβαση σε πλοία που προσεγγίζουν λιμένες τους, ακόμη και αν το κράτος νηολόγησης των πλοίων αυτών δεν είναι μέλος της σύμβασης.
- ❖ Με τον τρόπο αυτό καθίσταται υποχρεωτική η τήρηση των υποχρεώσεων της STCW και από κράτη που δεν την έχουν υπογράψει.

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Η τροποποιημένη αυτή έκδοση της Συμβάσεως έχει πολύ μεγαλύτερο εύρος από τις 2 προηγούμενες Εκδόσεις
- ❖ Η υπόθεση των Φιλιππίνων αποτελούσε το επίκεντρο μίας τέτοιας πολιτικής. **Εάν το κράτος αυτό δεν μπορούσε να δείξει ότι κατέχει την ικανότητα διαχείρισεως, εκπαιδεύσεως και παραδόσεως των πιστοποιητικών, οι αρχές του θα αντιμετώπιζαν μία μεγάλη οικονομική και πολιτική κρίση.**

Ιστορική εξέλιξη

- ❖ Οι πιο σημαντικές αλλαγές σε *κάθε κεφάλαιο είναι οι εξής:*
 1. **Μέτρα βελτιώσεως με σκοπό να αποτραπούν δόλιες πρακτικές που συνδέονται με τα πιστοποιητικά ικανότητας και ενισχύσεως της διαδικασίας αξιολογήσεως (έλεγχος της συμμορφώσεως των κρατών-μελών με τις διατάξεις της συμβάσεως).**
 2. **Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη από την κατάχρηση ναρκωτικών και αλκοόλ, καθώς και ενημερωμένα πρότυπα σχετικά με την ιατρική φροντίδα και υγεία των ναυτικών.**
 3. **Νέες απαιτήσεις πιστοποιήσεως για τους ικανούς ναυτικούς.**

Ιστορική εξέλιξη

4. Νέες απαιτήσεις που σχετίζονται με την **εκπαίδευση στον τομέα της σύγχρονης τεχνολογίας**, π.χ. ηλεκτρονικοί χάρτες, συστήματα πληροφοριών ECDIS κ.λπ..
5. Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση σε θέματα **επιγνώσεως της προστασίας του θαλασσίου περιβάλλοντος και εκπαίδευσης σε θέματα ηγεσίας (leadership) και ομαδικής εργασίας (teamwork)**.
6. **Νέες μέθοδοι εκπαίδευσης και πιστοποιήσεως για τους αξιωματικούς με ειδικότητα ηλεκτροτεχνική.**
7. Αναβάθμιση των απαιτήσεων ικανότητας για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλες τις κατηγορίες των Δ/Ξ, **περιλαμβάνοντας νέες απαιτήσεις για το προσωπικό που υπηρετεί στα πλοία LNG (liquefied natural gas carriers).**

Ιστορική εξέλιξη

8. Νέες απαιτήσεις για **την εκπαίδευση ασφάλειας**, καθώς και σχετικές διατάξεις για να εξασφαλιστεί ότι οι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι να αντιμετωπίσουν περιστατικά όπως **πειρατικές επιθέσεις**
9. Εισαγωγή **συγχρόνων μεθοδολογιών εκπαίδευσης περιλαμβάνοντας και την από απόσταση μάθηση (distant learning) και την μάθηση μέσω διαδικτύου (web-based)**.
10. Νέες οδηγίες εκπαίδευσης για το προσωπικό που υπηρετεί σε **πλοία που κινούνται στις πολικές περιοχές**.
11. Νέες οδηγίες εκπαίδευσης για το προσωπικό που **λειτουργεί τα δυναμικά συστήματα εντοπισμού θέσεως (dynamic positioning systems)**.

Κεφάλαια της Σύμβασης STCW

- ❖ Η STCW 1995 αφορά σε ναυτικούς που υπηρετούν σε **θαλασσοπλοούντα πλοία εκτός αυτών που υπηρετούν σε:**
 1. Πολεμικά πλοία και βοηθητικά πλοία του πολεμικού ναυτικού.
 2. Κρατικά πλοία, τα οποία απασχολούνται μόνο σε κυβερνητική (μη εμπορική) υπηρεσία.
 3. Αλιευτικά σκάφη.
 4. Θαλαμηγά πλοία αναψυχής, που δεν απασχολούνται σε εμπορικές επιχειρήσεις.
 5. Ξύλινα πλοία πρωτόγονης κατασκευής

Κεφάλαια της Σύμβασης STCW

- Κεφάλαιο I: Γενικές διατάξεις
- Κεφάλαιο II: Πλοίαρχος και προσωπικό καταστρώματος
- Κεφάλαιο III: Προσωπικό μηχανής
- Κεφάλαιο IV: Ραδιοεπικοινωνία και προσωπικό επικοινωνιών
- Κεφάλαιο V: Ειδικές απαιτήσεις εκπαίδευσης για το προσωπικό ορισμένων τύπων πλοίων
- Κεφάλαιο VI: Λειτουργίες έκτακτης ανάγκης, επαγγελματικής ασφάλειας, ιατρικής περίθαλψης και επιβίωσης
- Κεφάλαιο VII: Εναλλακτική πιστοποίηση
- Κεφάλαιο VIII: Τήρηση φυλακών

Ο Κώδικας STCW (STCW Code)

❖ Οι κανονισμοί της Σύμβασης υποστηρίζονται από τμήματα του Κώδικα STCW ο οποίος αποτελείται από δύο μέρη:

- ✓ Το μέρος A του Κώδικα είναι υποχρεωτικό και περιλαμβάνει τα ελάχιστα πρότυπα ικανότητας που απαιτούνται για τους ναυτικούς.
- ✓ Το μέρος B του Κώδικα δεν είναι υποχρεωτικό και περιέχει προτεινόμενες οδηγίες που αποσκοπούν να βοηθήσουν τα συμβαλλόμενα μέρη στην εφαρμογή της σύμβασης.

Ο Κώδικας STCW (STCW Code)

- ❖ Κάθε εταιρεία υποχρεούται να εξασφαλίζει ότι κάθε ναυτικός της κατέχει κατάλληλο **Πιστοποιητικό Ικανότητας** και ότι **οι ναυτικοί κατά την ανάληψη της εργασίας τους είναι εξοικειωμένοι** με τα συγκεκριμένα καθήκοντά τους, τον εξοπλισμό του πλοίου και έχουν δυνατότητες συντονισμού σε κατάσταση ανάγκης, ώστε να εκτελέσουν καθήκοντα ζωτικής σημασίας για την ασφάλεια ή τον περιορισμό ρυπάνσεως.
- ❖ Η STCW 1995 προβλέπει ότι **οι αρμόδιες Αρχές χορηγούν πιστοποιητικά στους πλοιάρχους, στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα**

Ο Κώδικας STCW (STCW Code)- Πιστοποιητικά

- Το **Πιστοποιητικό Συνεχούς Ικανότητας και Εκσυγχρονισμού των Γνώσεων** πιστοποιεί τα ειδικά προσόντα που απαιτούνται για την ανά πενταετία εξασφάλιση (όπου απαιτείται) της συνεχούς ικανότητας και εκσυγχρονισμού των γνώσεων των πλοιάρχων, των αξιωματικών καταστρώματος-μηχανής και των ραδιοεπικοινωνιών κάθε πλοίου, του προσωπικού των Δ/Ξ και των Ro-Ro Ε/Γ πλοίων διεθνών πλόων
- Το **Πιστοποιητικό (βεβαίωση) Τηρήσεως Φυλακής Γέφυρας ή Μηχανής**, αυτό χορηγείται στους κατώτερους ναυτικούς, που μετέχουν σε φυλακές γέφυρας (προσωπικό καταστρώματος) και μηχανής (προσωπικό μηχανής).
- Σχετικά με τις υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης και προσόντων για την απόκτηση **Πιστοποιητικών Προσωπικού Δ/Ξ**, όσοι ναυτολογούνται σε Δ/Ξ (σύμφωνα με το άρθ. 4 του ΠΔ243/98 για τους Έλληνες ναυτικούς) ισχύουν εξειδικευμένα κριτήρια και χορηγείται ειδική βεβαίωση.

Ο Κώδικας STCW (STCW Code)- Πιστοποιητικά

- Σχετικά με το **προσωπικό Ro-Ro Ε/Γ πλοίων**, σύμφωνα με τις τροποποιήσεις της STCW 1995, καθορίστηκαν οι απαιτήσεις για την απόκτηση πιστοποιητικών, οι οποίες ισχύουν υποχρεωτικά από 1/8/1998. Έτσι, από τον Κανονισμό V/2 απαιτείται οι πλοίαρχοι, οι αξιωματικοί, τα μέλη πληρώματος και το λοιπό προσωπικό που υπηρετεί σε Ro-Ro Ε/Γ πλοία, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, πριν τους ανατεθούν τα σχετικά καθήκοντα σε τέτοιου τύπου πλοία, εκτός από το απαιτούμενο κατά περίπτωση αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας να έχουν ολοκληρώσει την απαιτούμενη εκπαίδευση (που αναφέρεται στις παραγρ. 4 έως 8 του Καν. V/2), ανάλογα με την ειδικότητα και τις ευθύνες τους. Επί πλέον, θα πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με ανάλογο αποδεικτικό έγγραφο εκπαίδευσως (πιστοποιητικό)

Ο Κώδικας STCW (STCW Code)- Πιστοποιητικά

Τα πιστοποιητικά που απαιτούνται από τον Κανονισμό V/2 είναι τα εξής:

- Εκπαίδευσης σε Διαχείριση Πλήθους,
- Εκπαίδευσης Εξοικειώσεως,
- Εκπαίδευσης Ασφάλειας Προσωπικού που παρέχει Άμεσες Υπηρεσίες σε Επιβάτες στους Χώρους Επιβατών,
- Εκπαίδευσης για την Ασφάλεια των Επιβατών,
- Ασφάλεια του Φορτίου και Ακεραιότητα του Σκάφους,
- Εκπαίδευσης Διαχειρίσεως Καταστάσεως Ανάγκης και Ανθρώπινης Συμπεριφοράς.

Η σχέση της ΔΣ STCW 1995 με τον Κώδικα ISM.

- ❖ Το αναμφισβήτητο στοιχείο είναι ότι ο Κώδικας ISM και η STCW 1995 εισάγουν μία καινοτομία στη ναυτιλιακή βιομηχανία, δηλαδή **ο ρόλος των ανθρώπων που εργάζονται στην ξηρά (γραφείο) είναι εξίσου σημαντικός με τον ρόλο των ανθρώπων που εργάζονται στο πλοίο** και η αδιαφορία ή η άγνοια ή όποιο άλλο σύμπτωμα σχετίζεται με το ανθρώπινο λάθος στο πλοίο είναι το ίδιο κρίσιμο όταν προέρχεται από τη βάση της ναυτιλιακής εταιρείας.

Βιβλιογραφία

- ❖ [http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)
- ❖ Διεθνείς Κανονισμοί- Ναυτιλιακή Πολιτική και Δίκαιο της Θάλασσας, Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, ISBN: 960-337-049-5

STCW 2010 & MLC 2006

- ❖ Εναρμόνιση με τις απαιτήσεις της **Συμβάσεως Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention – MLC)** του ILO που τέθηκε σε ισχύ το 2013.
- ❖ Από την 1η Ιανουαρίου 2012 οι ναυτικοί θα πρέπει να συμμορφώνονται με τις ακόλουθες ρυθμίσεις:
 1. Οι Αρχές θα πρέπει να λάβουν υπόψη **τους κινδύνους που συνεπάγεται να προκαλέσει η κούραση των ναυτικών, ειδικά αυτούς που τα καθήκοντά τους επικεντρώνονται στην ασφαλή λειτουργία του πλοίου.**
 2. Όλα τα πρόσωπα που τους έχουν ανατεθεί καθήκοντα υπεύθυνου αξιωματικού βάρδιας ή βαθμοφόρου που συμμετέχει σε τμήμα της βάρδιας και αυτών που τα καθήκοντά τους περιλαμβάνουν θέματα ασφάλειας και προλήψεως της ρυπάνσεως, θα τους παρέχεται **μία περίοδος αναπαύσεως όχι λιγότερο από το ελάχιστο των 10 ωρών σε κάθε 24ωρο και 77 ώρες σε κάθε επταήμερη περίοδο.**

STCW 2010 & MLC 2006

3. Οι ώρες αναπαύσεως μπορούν να διαχωριστούν σε μέχρι 2 περιόδους, η μία από τις οποίες πρέπει να διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες και τα διαλείμματα μεταξύ των συνεχόμενων περιόδων αναπαύσεως να μην ξεπερνούν τις 14 ώρες.
4. Οι απαιτήσεις των περιόδων αναπαύσεως που περιγράφονται στις παραγράφους 1 και 2 **δεν χρειάζεται να διατηρούνται σε έκτακτη ανάγκη ή σε άλλες επιτακτικές λειτουργικές συνθήκες**. Ασκήσεις για την πυρόσβεση, τις σωστικές λέμβους και άλλες ενέργειες που εγκρίνονται από την εθνική νομοθεσία και τα διεθνή όργανα, θα διεξάγονται με τέτοιο τρόπο, ώστε **να μειώνεται η διατάραξη των περιόδων αναπαύσεως και να μην προκαλείται κόπωση**.
5. Οι Αρχές θα απαιτούν **τα προγράμματα επιτηρήσεως (watch schedules) να ανακοινώνονται σε σημεία που είναι εύκολα προσβάσιμα**. Τα προγράμματα θα καθιερώνονται σε μία τυποποιημένη μορφή στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά.

STCW 2010 & MLC 2006

6. Ένας ναυτικός κατά την άσκηση των καθηκόντων του, όπως στην περίπτωση που κάποιο τμήμα της μηχανής είναι αφύλακτο, **θα απολαμβάνει πρόσθετη περίοδο αναπαύσεως ως αποζημίωση εάν η φυσιολογική περίοδος αναπαύσεως διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.**
7. Οι Αρχές πρέπει να απαιτούν ότι θα διατηρούνται **αρχεία με τις ημερήσιες ώρες αναπαύσεως των ναυτικών σε μία τυποποιημένη φόρμα, στην γλώσσα εργασίας ή στις γλώσσες του πλοίου ή στα αγγλικά,** με σκοπό την ελευθερία ελέγχου και την επαλήθευση της συμμορφώσεως με τις διατάξεις αυτού του τμήματος του Κώδικα. Οι ναυτικοί θα παραλάβουν ένα αντίγραφο των αρχείων που τους αφορούν, το οποίο θα θεωρείται από τον πλοίαρχο ή από ένα πρόσωπο που εξουσιοδοτεί ο πλοίαρχος και οι ναυτικοί.

STCW 2010 & MLC 2006

8. Κανένα στοιχείο σε αυτό το τμήμα δεν θα θεωρηθεί ότι βλάπτει το δικαίωμα του πλοίαρχου να απαιτήσει από έναν ναυτικό να εκτελέσει οτιδήποτε σε ώρες εργασίας αναγκαίες για την άμεση ασφάλεια του πλοίου, των προσώπων πάνω στο πλοίο ή του φορτίου ή για τον σκοπό της παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή σε πρόσωπα που κινδυνεύουν στη θάλασσα. Επομένως, ο πλοίαρχος μπορεί να αναστείλει το πρόγραμμα ωρών αναπαύσεως και να ζητήσει από τους ναυτικούς να εργαστούν τις αναγκαίες ώρες μέχρι η φυσιολογική κατάσταση να αποκατασταθεί. Όταν αυτό συμβεί, ο πλοίαρχος θα παρέχει στους εν λόγω ναυτικούς επαρκή περίοδο αναπαύσεως.

STCW A GUIDE FOR SEAFARERS

Taking into account
the 2010 Manila
amendments



INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION

