



Πανεπιστήμιο Πειραιά

Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία

ΣΧΕΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Λέμα Ευαγγελία

6^{ος} κύκλος

Οκτ. 2008

Περιεχόμενα

Εισαγωγή

1. Η εμπορική ναυτιλία και η σημασία της για την ελληνική οικονομία

1.1 Ιστορική αναδρομή.....8

1.2 Το διεθνές εμπόριο και η εμπορική ναυτιλία σήμερα.....11

1.3 Μεγέθη του σύγχρονου παγκόσμιου και ελληνικού στόλου.....15

1.4 Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομία και ιδιαίτερα στην απασχόληση.....25

2. Το ανθρώπινο στοιχείο στην εμπορική ναυτιλία

2.1 Οι εργαζόμενοι στη ναυτιλιακή και παραναυτιλιακή βιομηχανία στην Ελλάδα.....27

2.2 Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων: το οικογενειακό σχήμα διοίκησης.....30

2.3 Η επάνδρωση και η ιεραρχία των εργαζομένων στο πλοίο.....36

<i>2.4 Η σημασία της τεχνολογίας και της εξειδίκευσης του εργατικού δυναμικού στο πλοίο.....</i>	<i>45</i>
--	-----------

3. Η ναυτική εργασία και τα προβλήματα που παρουσιάζονται εν πλω

<i>3.1 Η ναυτική εργασία στη σημερινή εποχή.....</i>	<i>52</i>
<i>3.2 Υποβαθμισμένα πλοία και οι κίνδυνοι που συνεπάγονται.....</i>	<i>56</i>
<i>3.3 Οι σημαίες ευκαιρίας, οι λίστες του Paris MOU και οι ανεπάρκειες που συναντώνται στα πλοία.....</i>	<i>58</i>
<i>3.4 Οι εργασιακές σχέσεις μεταξύ των ναυτικών και της διοίκησης της εταιρίας.....</i>	<i>70</i>
<i>3.5 Παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν σε εργασιακές κρίσεις εν πλω..</i>	<i>77</i>

4. Πολιτικές για την προστασία των δικαιωμάτων της ναυτικής εργασίας

<i>4.1 Οι διεθνείς οργανισμοί και οι δράσεις τους.....</i>	<i>90</i>
<i>4.2 Οι διεθνείς κανονισμοί, κώδικες και συνθήκες που σχετίζονται με την ναυτική εργασία.....</i>	<i>97</i>
<i>4.3 Παρουσίαση της νέας διεθνούς σύμβασης εργασίας των ναυτικών... </i>	<i>104</i>

5. Παρουσίαση των στοιχείων κόστους που αφορούν στην επάνδρωση και στην λειτουργία του πλοίου

5.1 Κόστος επάνδρωσης και λειτουργίας ενός πλοίου με σημαία «ρυθμισμένου νηολογίου» και ενός πλοίου με «σημαία ευκαιρίας».....115

5.2 Παρουσίαση των στοιχείων κοινωνικού κόστους που σχετίζονται με την ναυτική εργασία.....132

6. Συμπεράσματα και προτάσεις133

7. Αναφορές σε πηγές βιβλιογραφίας και αρθρογραφίας.....136

Εισαγωγή

Τα τελευταία χρόνια υπάρχει ένα συνεχώς αυξανόμενο ενδιαφέρον της ναυτιλιακής κοινότητας για τον ανθρώπινο παράγοντα. Η ανάγκη υλοποίησης του θεσμικού πλαισίου έφερε αρκετές αλλαγές στον τρόπο που γίνονται οι εργασίες στο πλοίο. Η ασφάλεια αποτελεί πλέον πρώτη προτεραιότητα και θα πρέπει να εμπεριέχεται σε κάθε εργασία στο πλοίο. Πόσο εύκολο είναι όμως να επιτευχθεί αυτό στο σύγχρονο ναυτιλιακό περιβάλλον;

Η ναυτική εργασία είναι από τη φύση της ιδιαίτερα σύνθετη. Ο χώρος εργασίας το πλοίο δεν μπορεί να παρομοιαστεί με καμία βιομηχανία της ξηράς κυρίως λόγω της συνεχούς απόστασης του από τη στεριά. Η σύγχρονη τεχνολογία, αν και έχει βελτιώσει κατά πολύ τις συνθήκες εργασίας δεν έχει καταφέρει ακόμα να εκμηδενίσει αυτή την απόσταση και να αφανίσει το αίσθημα απομόνωσης που δημιουργείται στους ναυτικούς.

Ακόμα, θα πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι οι εργασίες του πληρώματος γίνονται όλο και πιο απαιτητικές λόγω της τεράστιας κεφαλαιουχικής αξίας των μηχανικών συστημάτων αλλά και ολόκληρου του πλοίου. Η συνολική ευθύνη σε περίπτωση ατυχήματος, τόσο της εταιρίας όσο και του πληρώματος, είναι ένας παράγοντας που έχει επηρεάσει σοβαρά τον τρόπο με τον οποίο γίνονται οι εργασίες καθώς επίσης και τις εργασιακές σχέσεις.

Πιο συγκεκριμένα, προκειμένου οι ναυτικοί να είναι σε θέση να φέρουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο σε πέρας τα καθήκοντα τους, θα πρέπει να λαμβάνονται μια σειρά από μέτρα που να

διασφαλίζουν τις συνθήκες εργασίας. Πολλές εταιρίες έχουν κατανοήσει τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα και φροντίζουν για αυτές τις παροχές. Κάποιες όμως δεν συμμορφώνονται με τους διεθνείς κανονισμούς και λειτουργούν σε οριακές συνθήκες κόστους, προκειμένου να αποφύγουν το κόστος εφαρμογής των κανονισμών. Αυτό βεβαίως θέτει σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, το περιβάλλον και την ιδιοκτησία τρίτων, και δύναται να προκαλέσει τεράστιο κοινωνικό κόστος.

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να περιγράψει τους παράγοντες που επηρεάζουν τις ανθρώπινες σχέσεις εργασίας στη ναυτιλιακή βιομηχανία, να εξετάσει τα αίτια και να αξιολογήσει τη σημασία των διεθνών κανονισμών με βάση τα αποτελέσματα που εμφανίζονται στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Αναλυτικότερα στο πρώτο κεφάλαιο παρουσιάζεται η ναυτιλία ως βιομηχανία και η σημασία της για την παγκόσμια και ελληνική οικονομία, προκειμένου ο αναγνώστης να αποκτήσει μια εικόνα για τη συνθετότητα και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που τη διακρίνουν. Στη συνέχεια, στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται το ανθρώπινο στοιχείο στη ναυτιλία, ο ιδιαίτερος ρόλος του και η σημασία του. Ακολουθεί ανάλυση των προβλημάτων που παρουσιάζονται στη ναυτική εργασία, οι εργασιακές συνθήκες και οι σχέσεις εργασίας. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι να παρουσιαστούν τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν από τις κακές εργασιακές σχέσεις και πως αξιολογούνται με βάση την διεθνή βιβλιογραφία. Στο κεφάλαιο 4 παρουσιάζονται οι σημαντικότερες συνθήκες που αφορούν την ναυτιλιακή βιομηχανία, οι διεθνείς οργανισμοί και η νέα σύμβαση για τη ναυτική εργασία. Στο κεφάλαιο 5 αναλύεται το κόστος που συνδέεται με την λειτουργία του πλοίου και συγκεκριμένα το κόστος επάνδρωσης που αποτελεί και το μεγαλύτερο μέρος του λειτουργικού κόστους. Τέλος στο κεφάλαιο 6 παρουσιάζονται τα συμπεράσματα από την ανάλυση που προηγήθηκε. Ακολουθούν οι πηγές στις οποίες βασίστηκε η εργασία.

Ευχαριστίες

Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών στη Ναυτιλία θα ήθελα να ευχαριστήσω το Ίδρυμα Κρατικών Υποτροφιών για την υποτροφία που μου χορήγησε κατά την χρονική περίοδο Νοεμβ. 2006 - Οκτ. 2008.

Ακόμη θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια, μου που με στήριξε ηθικά και πρακτικά σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου και των επιβλέποντα μου Γ. Π. Βλάχο για την πολύτιμη καθοδήγηση του.

1. Η εμπορική ναυτιλία και η σημασία της για την ελληνική οικονομία

1. Ιστορική αναδρομή

Η επιτυχία των Ελλήνων στην εμπορική ναυτιλία έχει κατά καιρούς αναλυθεί με βάση διάφορους παράγοντες. Αυτό που αναφέρεται συχνότερα είναι η αγάπη των Ελλήνων για τη θάλασσα, αφού η Ελλάδα είναι χώρα με μεγάλη ακτογραμμή και με πολλά νησιά. Επιπρόσθετα, οι ορεινοί όγκοι της ενδοχώρας δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη οικονομικών δραστηριοτήτων σε μεγάλα τμήματα του πληθυσμού και οδήγησαν μεγάλο αριθμό ανθρώπων σε αναζήτηση εργασίας στα παράλια ή σε άλλες νησιωτικές περιοχές. Σημαντικό βεβαίως ρόλο έπαιξε και η θέση της Ελλάδας στο σταυροδρόμι των τριών Ηπείρων. Η ανάμειξη των Ελλήνων με άλλους πληθυσμούς τους βοήθησε στην απόκτηση της απαραίτητης τεχνογνωσίας και τους ώθησε να εξερευνήσουν νέους πολιτισμούς. Η ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων δεν άργησε να έρθει. Επιστημονικές έρευνες αποδεικνύουν την ύπαρξη ναυτιλίας και μεταφοράς αγαθών για εμπορικούς λόγους από το 7500 Π.Χ.

Μπορούμε να διακρίνουμε τρεις κύριες περιόδους: η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15^ο αιώνα, η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα (οπότε άρχισε ουσιαστικά η χρησιμοποίηση του ατμού στην πρόωση των πλοίων) και τέλος η Τρίτη περίοδος αφορά το υπόλοιπο του 19^{ου} αιώνα.¹

1

Γεώργιος Π. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Β' έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

Η πρώτη περίοδος αναφέρεται στα πλοία που συναντώνται στους Μεσογειακούς πολιτισμούς δηλαδή στους Φοίνικες, στους Έλληνες και αργότερα στους Ρωμαίους. Σ' αυτούς οφείλεται η ανάπτυξη της Βυζαντινής αυτοκρατορίας αλλά και η ανάπτυξη συναλλαγών που θα αποτελέσουν την βάση για όλη την μετέπειτα πρόοδο της Ευρωπαϊκής οικονομίας. Οι στόλοι εκείνης της εποχής πετύχαιναν όχι μόνο την σύνδεση της Ευρώπης με τα καραβάνια που έφταναν στις Ασιατικές ακτές της Μεσογείου με προϊόντα της Ανατολής, αλλά και την μεταφορά ξυλείας και σιτηρών από τον Εύξεινο πόντο προς την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η δεύτερη περίοδος χαρακτηρίζεται από μια θεμελιώδους σημασίας μεταβολή. Οι μεταφορές προσώπων και εμπορευμάτων γίνονται πλέον σε Παγκόσμια κλίμακα αντί να περιορίζονται στην Μεσογειακή ή στην ευρύτερη Ευρωπαϊκή περιοχή. Είναι η εποχή των θαλασσοπόρων και των ανακαλύψεων που οδήγησαν στην αναζήτηση και στην αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων σε οποιοδήποτε σημείο του κόσμου. Τότε διευρύνθηκε και αξιοποιήθηκε ο ρόλος του πλοίου. Με το πλοίο πραγματοποιήθηκαν οι βασικές για τον νέο κόσμο μεταφορές έμψυχου υλικού και αγαθών.² Οι θαλάσσιες αυτές μεταφορές θεωρείται πως υπήρξαν ο καθοριστικός παράγοντας για την παγκοσμιοποίηση της διεθνούς οικονομίας και την εξέλιξη του καπιταλιστικού συστήματος στη σημερινή του μορφή. Οι

2

Γεώργιος Π. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Β' έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

μικρές κοινωνίες των ανθρώπων στη θάλασσα αποτέλεσαν πραγματικά την πιο παγκόσμια κοινωνία και χώρος των πλοίων τον πιο παγκόσμιο χώρο εργασίας.³

Η τελευταία περίοδος που ακολούθησε τη βιομηχανική επανάσταση χαρακτηρίζεται από την ταχύτατη αύξηση του μεγέθους του θαλάσσιου εμπορίου και τις ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις, αποτέλεσμα των οποίων είναι το σύγχρονο πλοίο. Επίσης χαρακτηρίζεται από την μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών για την μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιες χώρες. Υπολογίζεται ότι μεταξύ των ετών 1815 και 1914 τουλάχιστον 65 εκατομμύρια Ευρωπαίοι μετανάστευσαν προς υπερπόντιες περιοχές, και ιδιαίτερα προς τις Ηνωμένες Πολιτείες. Η επιβατηγός ναυτιλία ήταν εκείνη που έκανε δυνατή την έξοδο του Ευρωπαϊκού έμψυχου πλεονάσματος, που ήταν τόσο αναγκαίο για την οικονομική ανάπτυξη του νέου κόσμου, αλλά και για την απαλλαγή της Ευρώπης από τις συνέπειες και τους κινδύνους του υπερπληθυσμού, σε μια εποχή μάλιστα που οι μηχανές είχαν αρχίσει να αντικαθιστούν σε μεγάλη κλίμακα την ανθρώπινη εργασία.

Μετά την χρησιμοποίηση του σιδήρου και του χάλυβα ως υλικό για την κατασκευή των πλοίων και χάρις στην ταυτόχρονη εξελικτική τελειοποίηση των μηχανικών μέσων πρόωσης έγινε δυνατή η μαζική μεταφορά χύδην φορτίων. Χύδην φορτίο θεωρείται κάθε αγαθό που μπορεί να μεταφερθεί χύμα, χωρίς συσκευασία, πχ. σιτηρά , πρώτες ύλες, καύσιμα, σίδηρος, μεταλλεύματα κτλ. Παράλληλα, έγινε επίσης δυνατή η εγκατάσταση τακτικών θαλάσσιων δρομολογιακών γραμμών, πάνω στις οποίες στηρίχθηκε η ανάπτυξη

3

Τζελίνα Χαρλαύτη, Ιστορία και Ναυτιλία, Αθήνα 2001, Εκδόσεις Στάχυ

του διεθνούς εμπορίου γενικών φορτίων με τη μορφή που έχει σήμερα. Οι εξελίξεις αυτές κατέστησαν τα μεγάλα βιομηχανικά κέντρα ανεξάρτητα από τις δυνατότητες του περιβάλλοντα χώρου τους. Δεν είναι επομένως «λεκτικό σχήμα» ή στοιχείο υπερβολή ο ισχυρισμός ότι η ναυτιλία έκανε δυνατή την ανακατανομή των δυο από τους βασικούς συντελεστές της παραγωγής εργασία και πρώτες ύλες) σε παγκόσμιο επίπεδο και επέδρασε περισσότερο από κάθε άλλο παράγοντα στην οικονομική ανάπτυξη του κόσμου και στη διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής κοινωνίας.⁴

2. Η εμπορική ναυτιλία σήμερα

Η συνεχής ανάπτυξη της παγκόσμιας οικονομίας οδήγησε σε τεράστια αύξηση του μεγέθους του παγκόσμιου εμπορίου. Η βιομηχανική παραγωγή είναι μεγαλύτερη από ποτέ καθώς οι καταναλωτικές ανάγκες των ανθρώπων συνεχώς αυξάνονται. Ο τόπος παραγωγής όμως διαφέρει από τα σημεία κατανάλωσης. Οι πρώτες ύλες που χρειάζονται για την βιομηχανική παραγωγή είναι διάσπαρτες σε όλα τα σημεία της υδρογείου και η μεταφορά τους στα βιομηχανικά κέντρα αποτελεί επιτακτική ανάγκη. Πολλές φορές μάλιστα επιβάλλεται οι πρώτες ύλες να βρίσκονται σε συγκεκριμένο τόπο και χρόνο έτσι ώστε να συνεχίζεται απρόσκοπτα η παραγωγή. Το ίδιο ισχύει και για τα προϊόντα. Συγκεκριμένα, έχει παρατηρηθεί πως οι χώρες που προμηθειών πρώτες ύλες βρίσκονται στο Νότιο

4

Γεώργιος Π. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Β' έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

ημισφαίριο της υδρογείου, ενώ τα βιομηχανικά κέντρα βρίσκονται συγκεντρωμένα στο Βόρειο ημισφαίριο. Τα τελευταία βέβαια χρόνια αυτή η κατάσταση τείνει να διαφοροποιηθεί λόγω της μεταφοράς πολλών βιομηχανιών σε χώρες με φθηνά εργατικά χέρια (Κίνα, Ινδία, πρώην σοσιαλιστικές χώρες).

Η παραγωγή σε μεγάλη κλίμακα προκαλεί όχι μόνο τη ζήτηση μεγάλων ποσοτήτων πρώτων υλών, αλλά και την ανάγκη να επεκταθούν οι αγορές σε όλο τον κόσμο. Οι πολυεθνικές εταιρίες προσπαθώντας να επεκτείνουν το δίκτυο των πελατών τους που βρίσκεται διάσπαρτο ανά την υδρογείο, αλλά και να μεγεθύνουν τα κέρδη τους, αποζητούν τον αποδοτικότερο τρόπο μεταφοράς.

Για την μαζική μεταφορά αγαθών έχει αποδειχθεί πως το θαλάσσιο εμπόριο αποτελεί τον πλέον οικονομικό τρόπο μεταφοράς. Το πλοίο χάρις στις μαζικές οικονομίες κλίμακας που παρουσιάζει, θεωρείται καταλληλότερο για την μαζική μεταφορά φορτίων απ'οτι τα άλλα μέσα μεταφοράς. Ενδεικτικά αναφέρεται πως ένα πλοίο μπορεί να μεταφέρει 200.000dwt ξηρού φορτίου ενώ ένα αεροσκάφος ή ένα φορτηγό αυτοκίνητο μερικές δεκάδες τόνους. Ανταγωνισμός μπορεί να υπάρξει μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου όταν η απόσταση είναι μικρή και η ταχύτητα παράδοσης παίζει σημαντικό ρόλο.⁵ Σ' αυτή την περίπτωση και η χρήση φορτηγών αυτοκινήτων μπορεί να είναι συμφέρουσα όταν πρόκειται για μικρότερης κλίμακας μεταφορές. Γενικότερα, για την επίτευξη του οικονομικότερου τρόπου μεταφοράς οι επιχειρήσεις επιλέγουν συνήθως συνδυασμένες

5

Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γεώργιος Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, 2^η Έκδοση, Πειραιάς 2003, Εκδόσεις J&J Ελλάς

μεταφορές, εναλλάσσοντας δύο ή και τρία μεταφορικά μέσα. Παραμένει όμως αδιαμφισβήτητη η κυριαρχία του πλοίου, αφού σύμφωνα με μετρήσεις της UNCTAD το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο τόσο σε όγκο όσο και σε αξία ποσοστό του συνολικού διεθνούς εμπορίου.

Για να σχηματίσουμε μια πιο σφαιρική εικόνα για τη διάρθρωση του παγκόσμιου εμπορίου παρατίθενται οι σημαντικότερες εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας.

- Η τεράστια ανάπτυξη της βιομηχανικής παραγωγής από χώρες όπως η Κίνα και η Ινδία που βρέθηκαν στο προσκήνιο με μεγάλους ρυθμούς ανάπτυξης για περισσότερα από πέντε έτη. Οι χώρες αυτές στη προσπάθειά τους να καλύψουν τις ανάγκες του πληθυσμού τους προχώρησαν σε επενδύσεις που αξιοποιούν τη δυνατότητα για φθινό εργατικό δυναμικό. Έτσι έγιναν ελκυστικές και για επιχειρηματίες από τρίτες χώρες, με αποτέλεσμα να διατηρούν τους υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.
- Η ανάπτυξη ζώνης οικονομικής συνεργασίας μεταξύ των χωρών της λεγόμενης Ευρασίας. Οι πρώην σοσιαλιστικές χώρες στην προσπάθειά τους να επανακάμψουν μετά την πτώση του υπαρκτού σοσιαλισμού προχώρησαν στην σύναψη μιας συμφωνίας για συνεργασία σε θέματα εμπορίου. Οι χώρες που συμμετέχουν στην κοινοπολιτεία με την ονομασία Common Wealth of Independent States (CIS) είναι η Ρωσική Ομοσπονδία, η Λευκορωσία, η Μολδαβία, η Ουκρανία, η Γεωργία, η Αρμενία το Καζακστάν, το Τατζικιστάν το Αζερμπαϊτζάν, το Ουζμπεκιστάν, το Κιργιστάν και το Τουρκμενιστάν. Αν και η συνεργασία ξεκίνησε με θετικά αποτελέσματα, η πορεία της κρίνεται αβέβαιη μετά την εισβολή της Ρωσίας στη Γεωργία.

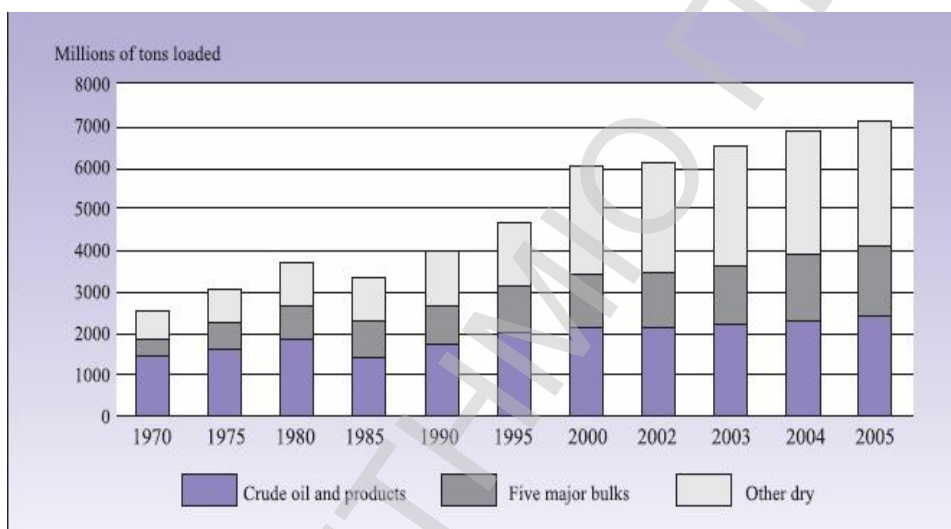
- Οι ανοδικές τάσεις που παρουσιάζουν στο ΑΕΠ αλλά και στο διεθνές εμπόριο οι χώρες της Κεντρικής και Νότιας Αμερικής.
- Η διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με την είσοδο 10 νέων μελών τον Μάιο του 2004 και δύο επιπλέον χωρών τον Ιανουάριο του 2007.
- Η σημαντική άνοδος στις τιμές του πετρελαίου έως και τον Ιούνιο του 2008 . Αυτό είχε μεγάλο αντίκτυπο στις τιμές των ναύλων και στις τιμές των προϊόντων.
- Η παγκόσμια χρηματοπιστωτική κρίση. Αν και δεν υπάρχουν ακόμη σαφής ενδείξεις που να μας επιτρέπουν να συμπεράνουμε με ασφάλεια τον αντίκτυπο αυτής της κρίσης στο εμπόριο και την ναυτιλιακή βιομηχανία, πιθανολογείται πως οι τιμές των ναύλων θα έχουν πτωτική τάση το επόμενο διάστημα, δεδομένης βέβαια και της υπερπροσφοράς χωρητικότητα που θα σημειωθεί μετά την είσοδο των νέων κατασκευών

3. Μεγέθη του σύγχρονου Παγκόσμιου και Ελληνικού στόλου

Με βάση την παραπάνω ανάλυση εύκολα καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως οι θαλάσσιες μεταφορές δεν μπορεί παρά παρουσιάζουν συνεχή αύξηση τα τελευταία χρόνια ακολουθώντας τις ανάγκες της αυξημένης βιομηχανικής παραγωγής. Πράγματι, την τελευταία πενταετία μετά την τεράστια οικονομική ανάπτυξη που παρουσίασαν χώρες όπως η Κίνα, η Ινδία, η Ρωσία και οι χώρες της Νότιας και Κεντρικής Αμερικής, τα

στοιχεία του Review of Maritime Transport αναφέρουν σημαντική αύξηση και στο εμπόριο που διακινήθηκε μέσω θαλάσσης. Η αύξηση αυτή είναι της τάξεως του 3- 4% κάθε χρόνο, με αποτέλεσμα η ναυτιλία να διανύει μια ιδιαίτερα ευνοϊκή περίοδο με υψηλούς ναύλους και σημαντικά περιθώρια κέρδους.

Διάγραμμα 1.1: Διεθνές θαλάσσιο εμπόριο σε εκ. Τόνους



Πηγή : *Review of Maritime Transport 2006*

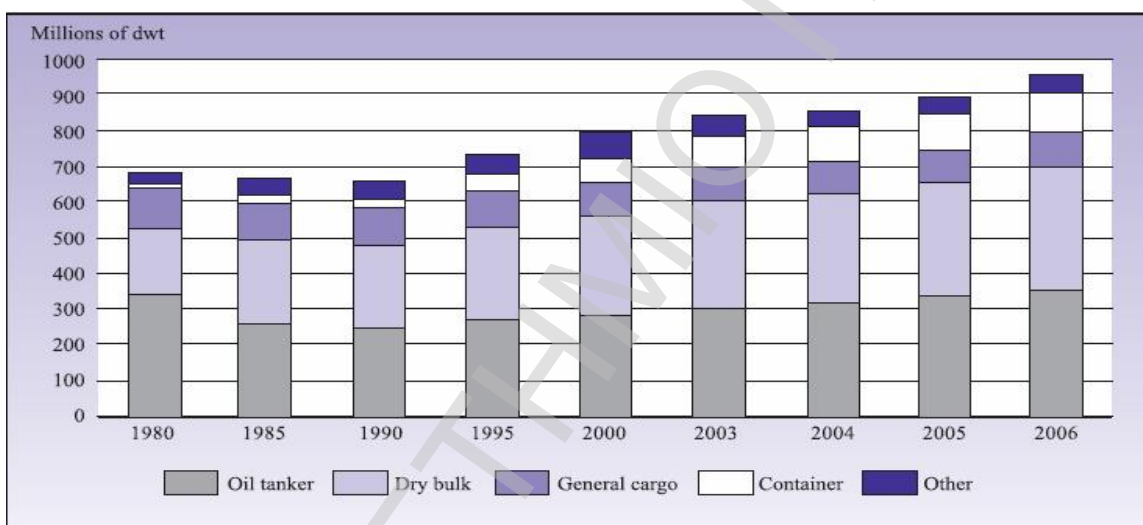
Στο παραπάνω διάγραμμα βλέπουμε την αύξηση που παρουσίασε το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο έως το 2005. Τα μεταφερόμενα φορτία έχουν χωριστεί σε τρεις κατηγορίες: πετρέλαιο και παράγωγα πετρελαίου, 5 βασικά χύδην φορτία⁶ και άλλα ξηρά

6

Τα πέντε βασικά χύδην φορτία κατά την UNCTAD είναι το

φορτία. Η αύξηση είναι εμφανής σε όλους τους τύπους φορτίων αλλά περισσότερο στην κατηγορία «άλλα ξηρά φορτία» όπου περιλαμβάνονται τα εμπορευματοκιβώτια. Ενδιαφέρον παρουσιάζει και το επόμενο διάγραμμα 1.2 που φαίνεται και η αύξηση του παγκόσμιου στόλου στους κυριότερους τύπους πλοίων με βάση την μεταφορική τους ικανότητα (μετρούμενη σε εκατομμύρια τόνους).

Διάγραμμα 1.2: Ο παγκόσμιος στόλος με βάση τους κυριότερους τύπους πλοίων



Πηγή : *Review of Maritime Transport 2006*

Παρατηρούμε πως την τελευταία πενταετία σημειώνεται συνεχής αύξηση στην μεταφορική ικανότητα όλων των τύπων των πλοίων, κάτι που ήταν αναμενόμενο δεδομένων των αναγκών που προκύπτουν από την αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές. Τέλος κρίνεται σκόπιμο να εξετάσουμε και τις σημαντικότερες ναυτιλιακές

σιδηρομεταλλεύματα, τα δημητριακά, ο άνθρακας, ο βωξίτης/αλουμίνιο και τα ορυκτά φωσφάτα

χώρες με βάση τον αριθμό των πλοίων που κατέχουν αλλά και την μεταφορική τους ικανότητα. Η Ελλάδα βρίσκεται στη πρώτη θέση της κατάταξης με βάση το ποσοστό της στον παγκόσμιο στόλο και δεύτερη με βάση τον συνολικό αριθμό των πλοίων της. Ο Ελληνικός και ο ελληνόκτητος στόλος θα αναλυθούν παρακάτω.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πίνακας 1.1: Οι 35 σημαντικότερες ναυτιλιακές χώρες (Ιανουάριος 2006)

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

The 35 most important maritime countries and territories as of 1 January 2006^a

Country of domicile ^b	Number of vessels			Deadweight tonnage				
	National flag ^c	Foreign flag	Total	National flag	Foreign flag	Total	Foreign flag as a percentage of total	Total as a percentage of world total
Greece	709	2 318	3 027	47 466	115 928	163 394	70.95	18.02
Japan	707	2 384	3 091	11 763	119 940	131 703	91.07	14.52
Germany	420	2 366	2 786	13 120	58 397	71 516	81.66	7.89
China	1 763	1 130	2 893	29 832	35 656	65 488	54.45	7.22
United States	625	1 054	1 679	10 172	36 755	46 927	78.32	5.18
Norway	732	933	1 665	13 658	31 738	45 397	69.91	5.01
Hong Kong, China	292	371	663	17 973	25 870	43 843	59.01	4.84
Republic of Korea	638	355	993	12 696	16 977	29 672	57.21	3.27
Taiwan Province of China	109	444	553	4 772	19 618	24 389	80.44	2.69
Singapore	467	287	754	14 695	8 285	22 980	36.05	2.53
United Kingdom	370	409	779	8 961	12 334	21 295	57.92	2.35
Denmark	316	428	744	9 228	10 328	19 556	52.81	2.16
Russian Federation	1 670	487	2 157	6 803	9 889	16 692	59.25	1.84
Italy	543	159	702	10 192	4 297	14 490	29.66	1.60
India	366	40	406	12 511	1 264	13 774	9.17	1.52
Switzerland	26	346	372	791	10 968	11 759	93.28	1.30
Belgium	69	134	203	5 902	5 657	11 559	48.94	1.27
Saudi Arabia	60	74	134	977	10 387	11 364	91.40	1.25
Turkey	436	365	801	6 793	3 497	10 290	33.98	1.13
Iran (Islamic Republic of)	156	23	179	8 894	936	9 830	9.52	1.08
Malaysia	249	76	325	5 454	4 179	9 633	43.38	1.06
Netherlands	515	207	722	4 520	4 288	8 808	48.69	0.97
Canada	216	140	356	2 540	4 007	6 548	61.20	0.72
Sweden	159	183	342	1 692	4 684	6 375	73.47	0.70
Indonesia	591	120	711	3 822	2 408	6 231	38.65	0.69
Kuwait	40	29	69	3 682	1 361	5 043	26.99	0.56
Philippines	275	37	312	4 052	971	5 023	19.33	0.55
France	164	126	290	2 208	2 655	4 863	54.60	0.54
Brazil	135	12	147	2 590	2 164	4 755	45.52	0.52
United Arab Emirates	46	140	186	557	3 942	4 499	87.62	0.50
Spain	75	235	310	871	3 225	4 096	78.73	0.45
Thailand	278	40	318	2 741	457	3 198	14.30	0.35
Israel	20	52	72	868	1 828	2 697	67.80	0.30
Croatia	73	37	110	1 684	979	2 663	36.77	0.29
Australia	45	35	80	1 375	1 253	2 628	47.68	0.29
Total (35 countries)	13 355	15 576	28 931	285 855	577 123	862 978	66.88	95.17
World total	15 576	17 238	32 814	303 768	602 985	906 753	66.50	100.00

Πηγή : *Review of Maritime Transport 2006*

Δεύτερη στη κατάταξη, μετά την Ελλάδα είναι η Ιαπωνία και ακολουθούν χώρες με μεγάλη ναυτιλιακή παράδοση όπως η Γερμανία, η Νορβηγία και το Ηνωμένο Βασίλειο,

αλλά και χώρες που ανέπτυξαν πρόσφατα το στόλο τους όπως η Κίνα, η Ταϊβάν, η Σιγκαπούρη κτλ. Η ανάπτυξη των τελευταίων πολλές φορές οφείλεται στις ευκολίες που παρέχουν στους πλοιοκτήτες γιατί και τα τελευταία χρόνια αναφέρονται ως «σημαίες ευκαιρίας» ή «ανοικτού νηολογίου».

Οι σημαίες ευκαιρίας είναι πολύ παλιό φαινόμενο με πολύ σημαντική επίδραση στη ναυτιλία. Στη βιβλιογραφία ορίζονται ως οι εθνικές σημαίες εκείνων των κρατών που ναυτιλιακές επιχειρήσεις νηολογούν τα πλοία τους με σκοπό τη μεγέθυνση των οικονομικών τους συμφερόντων και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους.⁷ Αυτό συνήθως επιτυγχάνεται με την αποφυγή κάποιων οικονομικών υποχρεώσεων και άλλων ρυθμίσεων αλλά και με την μη συμμόρφωση σε διεθνής συνθήκες που αφορούν τους όρους απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής.

Ακόμα, κατά τον Boczek ως σημαία ευκολίας ή διευκόλυνσης ορίζεται αυτή της οποίας το κράτος επιτρέπει την εγγραφή πλοίων ξένης πλοιοκτησίας και ελέγχου, κάτω από όρους που για οποιουδήποτε λόγους ευνοούν και εξυπηρετούν τα πρόσωπα που πραγματοποιούν τη νηολόγηση.⁸ Η διάκριση των σημαιών ευκαιρίας γίνεται κυρίως από την έλλειψη «γνήσιου δεσμού» (“genuine link”) μεταξύ της εθνικότητας της πλοιοκτησίας και της εθνικότητας που φέρει το πλοίο. Εκτενέστερη ανάλυση των χαρακτηριστικών των

7

Γεώργιος Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

8

Boczek, *Flags of Convenience, an International Legal Study*, 1962

σημαιών ευκαιρίας θα ακολουθήσει σε άλλο κεφάλαιο, δεδομένης της σημασίας του θεσμού και του αντίκτυπου που έχει στη διαμόρφωση των εργασιακών σχέσεων.

Ας εξετάσουμε τώρα τα μεγέθη του Ελληνικού στόλου όπως παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες από την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος. Όπως φαίνεται στο πίνακα 1.2 ο συνολικός αριθμός των ελληνικών εμπορικών πλοίων την 31^η Δεκεμβρίου 2006 ανέρχεται σε 2013 με συνολική χωρητικότητα 34.763.634 κόρους. Παρατηρείται πως υπάρχει μεγάλος αριθμός πλοίων μικρού μεγέθους (100-300 κόρους) αλλά και μεγάλος αριθμός πλοίων μεγαλύτερων των 30.000 Κ.Ο.Χ.

Πίνακας 1.2: Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κλιμάκια ολικής χωρητικότητας και κατηγορίες, την 31η Δεκεμβρίου 2006

Κλιμάκια ολικής χωρητικότητας	Σύνολο		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατηγά και λοιπά (1)	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	2.013	34.763.634	632	14.668.063	467	18.457.637	914	1.637.934
100 - < 300	581	99.685	43	8.227	25	5.025	513	86.433
300 < 500	274	122.169	73	34.337	58	26.341	143	61.491
500 < 1.000	238	191.649	59	46.147	73	64.078	106	81.424
1.000 < 2.000	106	157.142	47	67.961	26	39.295	33	49.886
2.000 < 3.000	49	117.901	13	32.765	16	36.111	20	49.025
3.000 < 4.000	26	91.706	13	44.162	1	3.997	12	43.547
4.000 < 5.000	22	98.724	7	29.620	1	4.242	14	64.862
5.000 < 6.000	20	109.912	7	39.578	1	5.284	12	65.050
6.000 < 7.000	11	71.323	5	32.732	1	6.764	5	31.827
7.000 < 8.000	15	111.638	4	29.266	1	7.864	10	74.508
8.000 < 10.000	21	188.601	14	123.797	1	9.094	6	55.710
10.000 < 15.000	42	523.882	28	353.863	6	73.843	8	96.176
15.000 < 20.000	40	688.851	30	510.401	2	35.195	8	143.255
20.000 < 25.000	40	903.433	29	647.681	9	209.337	2	46.415
25.000 < 30.000	83	2.319.529	39	1.082.273	34	951.123	10	286.133
30.000+	445	28.967.489	221	11.585.253	212	16.980.044	12	402.192

Πηγή: ΕΣΥΕ 2006

Ακολουθεί η ανάλυση των ηλικιών των ελληνικών πλοίων όπου παρατηρείται πως η Ελλάδα κατάφερε να αντεπεξέλθει με επιτυχία στη πρόκληση της ανανέωσης του στόλου που επέβαλαν οι διεθνείς κανονισμοί. Η πλειοψηφία των πλοίων είναι μικρότερη των δέκα ετών ενώ τα πλοία άνω των 30 ετών έχουν σχετικά μικρή συνολική χωρητικότητα. Σύμφωνα με στοιχεία του 2007, η εντυπωσιακή ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών έχει σαν αποτέλεσμα την ενίσχυση του ποιοτικού προφίλ του ελληνόκτητου στόλου και την περαιτέρω μείωση της ηλικίας του σε 12,5 έτη από 14,3 έτη το 2007, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του υπό ελληνική σημαία στόλου ανέρχεται σε 9 έτη έναντι 11,1. Το πρόβλημα είναι ότι τα παλαιά πλοία είναι στην

πλειοψηφία τους επιβατηγά, κάτι που επιβάλλει- για λόγους ηθικής τουλάχιστον- την άμεση απόσυρση τους καθώς εκεί είναι που διακυβεύονται περισσότερες ανθρώπινες ζωές.

Πίνακας 1.3 : Κατανομή των ελληνικών εμπορικών πλοίων, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών και κατηγορίες, την 31η Δεκεμβρίου 2006

Ομάδα ηλικιών σε έτη	Συνολο		Φρεατοί		Λεζαμενοπλοία		Γ επιβατηγά και Λοιπα (*)	
	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ	Αριθμός πλοίων	Χωρητικότητα ΚΟΧ
Σύνολο	2.013	34.763.634	632	14.668.063	467	18.467.637	914	1.637.804
< 5	304	12.864.647	79	3.954.403	139	6.036.055	07	94.105
5- < 10	285	8.271.864	75	3.370.582	62	4.382.300	98	518.482
10- < 15	157	5.155.445	44	2.132.851	36	2.888.132	77	123.819
15- < 20	161	2.241.898	30	877.599	29	1.242.232	98	122.067
20- < 25	179	2.110.372	77	1.652.090	22	342.692	00	104.790
25- < 30	280	1.746.402	65	1.303.230	25	293.064	119	147.108
30+	747	2.343.505	239	1.369.418	154	456.667	350	557.420

Πηγή: ΕΣΥΕ 2006

Ακόμα να σημειώσουμε ότι η άνευ προηγουμένου ναυλαγορά – για το ύψος και τη διάρκειά της – άφησε μεγάλη ρευστότητα και ναυπηγικό οίστρο στους Έλληνες εφοπλιστές. Συγκεκριμένα, στον τομέα των ναυπηγήσεων, η ελληνόκτητη ναυτιλία πέτυχε εντυπωσιακούς ρυθμούς και στο τέλος του Δεκεμβρίου του 2007 οι παραγγελίες

νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 918 πλοία συνολικής χωρητικότητας 71,8 εκ. dwt., παρουσιάζοντας αύξηση 49,8% σε σύγκριση με τη ναυπηγούμενη χωρητικότητα στις αρχές του ίδιου έτους.

Τέλος στον πίνακα 1.4 παρουσιάζονται οι ναυτικοί που είναι συμβεβλημένοι με το NAT και υπηρετούν σε Ελληνικά εμπορικά πλοία. Οι ναυτικοί εδώ χωρίζονται ανά ειδικότητα και ανά ηλικία και διακρίνονται σε Έλληνες και ξένους. Από το σύνολο των 29.260 ναυτικών οι 16.182 είναι Έλληνες και οι 13.078 αλλοδαποί. Στον αριθμό αυτό δεν περιλαμβάνονται οι ναυτικοί που κατά το διαστημα της απογραφής δεν εργαζόταν σε κάποιο πλοίο αλλά διανύαν το διάστημα της άδειας τους. Υπολογίζεται πως με βάση το χρόνο εργασίας και άδειας που ορίζει η ναυτική σύμβαση, ο αριθμός των ναυτικών που είναι σε άδεια κατά την απογραφή είναι περίπου το μισό του αριθμού των ναυτικών που εργαζονται. Έτσι για τον ακριβή υπολογισμό των ενεργών ναυτικών, ο αριθμός που παρουσιάζεται στην απογραφή θα πρέπει να πολλαπλασιάζεται με το 1,5.

Πινάκας 1.4: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου 2006 σε ελληνικά και σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κατά μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων και ηλικιών

Ομάδες ηλικιών	Μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων				Σύνολο	Από υπαίτις		Ομάδες ηλικιών
	Πλοίαρχοι και ανώτερο προσωπικό	Κατώτερο προσωπικό	Λοιπών και υφιστάμενο προσωπικό	Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων		Ελληνες	Αλλοδαποί	
Σύνολο	7.393	18.906	1.431	1.520	29.250	16.182	13.078	
Κόκκοι των 20 ετών	7	130	501	31	669	572	97	
20 - 29 ετών	1.438	4.457	790	724	7.409	3.323	4.141	
30 - 39 >>	1.814	7.114	79	930	9.937	3.381	6.556	
40 - 49 >>	2.651	1.958	13	188	4.800	5.293	2.507	
50 - 59 >>	1.339	2.060	13	45	3.457	2.918	560	
60 ετών και άνω	14	120	0	11	245	193	50	
Άγνωστης ηλικίας	0	0	0	0	0	0	0	

Πηγή: ΕΣΥΕ

4. Η συμβολή της Εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομία και ιδιαίτερα στην απασχόληση

Ο τομέας της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τον τουρισμό και την ακτοπλοΐα, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα. Ιδιαίτερα την τελευταία δεκαετία που οι τιμές των ναύλων ήταν υψηλές, οι εισροές ναυτιλιακού συναλλάγματος πολλαπλασιάστηκαν. Οι καθαρές εισπράξεις από μεταφορές αυξήθηκαν κατά 2% το 2006 προσεγγίζοντας τα 14,35 δις. € (4,5 % του ΑΕΠ) Αυτό έδωσε σημαντική ώθηση στο ρυθμό ανάπτυξη του ΑΕΠ, της τάξεως του 0,2% (1/6 του μέσου όρου της τελευταίας τριετίας)⁹. Εντυπωσιακά όμως είναι και τα μεγέθη του 2007. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην Ελλάδα έως τον Δεκέμβριο του 2007 ήταν 17 δις € υπερκαλύπτοντας το 1/3 περίπου του εμπορικού ελλείμματος της χώρας. Για πρώτη χρονιά μάλιστα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ξεπέρασε σε μέγεθος το τουριστικό συνάλλαγμα. Αποδεικνύεται λοιπόν, πως το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί την σημαντικότερη εισροή συναλλάγματος της εθνικής οικονομίας και σε πολλές περιπτώσεις σώζει το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας.

Η συμβολή του ενισχύεται από το γεγονός ότι η ναυτιλία δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας, με αποτέλεσμα η προσφορά της να γίνεται με τους ευνοϊκότερους όρους για το κοινωνικό σύνολο. Αναλυτικότερα η θυσία στην οποία υποβάλλεται το

9

Σύμφωνα με τα στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2006

κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος από τη ναυτιλία περιορίζεται στις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης που σχετίζονται με την εμπορική ναυτιλία. Αντίθετα, για το τουριστικό συνάλλαγμα και το συνάλλαγμα από τις εξαγωγές απαιτούνται πολύ περισσότερες επενδύσεις σε κεφαλαιουχικό εξοπλισμό, διαφήμιση, κλπ. Τέλος θα πρέπει να αναφέρουμε ότι η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος χαρακτηρίζεται από μια σχετική σταθερότητα σε σύγκριση με το τουριστικό συνάλλαγμα, με εξαίρεση ίσως την τελευταία πενταετία που οι τιμές των ναύλων είναι ιδιαίτερα υψηλές.

Πέρα από την συμβολή της ναυτιλίας σε ότι αφορά την εισροή συναλλάγματος στη χώρα, σημαντική είναι και η προσφορά της στην απασχόληση. Σύμφωνα με μελέτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης η ναυτιλία συμβάλει στη δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων στη ξηρά απ' ότι στα πλοία. Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά αφορούν κυρίως σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις όπως ναυπηγικές και επισκευαστικές εταιρίες, ασφαλιστικές εταιρίες, τράπεζες, τεχνικά γραφεία πρακτορεία κτλ. Σήμερα υπολογίζεται ότι περίπου 40.000 Έλληνες ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα, 20.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία και 15-20.000 σε παραναυτιλιακές εργασίες.¹⁰

Κλείνοντας το πρώτο κεφάλαιο κρίνεται σκόπιμο να αναφέρουμε τη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο σχεδιασμό της εθνικής μας άμυνας. Η ύπαρξη μεγάλου αριθμού πλοίων και ναυτεργατικού δυναμικού είναι ζωτικής σημασίας για την χάραξη της

10

Γεώργιος Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β' έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

αμυντικής μας πολιτικής και η Ελλάδα στηρίζει πολλά στη ναυτιλία όχι μόνο για την θωράκιση των συνόρων της αλλά και την περιφερειακή ανάπτυξη του νησιωτικού χώρου.

2. Το ανθρώπινο στοιχείο στην εμπορική ναυτιλία

2.1 Η ναυτιλιακή και παραναυτιλιακή βιομηχανία στην Ελλάδα

Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών είναι συνδυασμός πολλών επιμέρους υπηρεσιών. Για τις περισσότερες από αυτές απαιτείται υψηλή τεχνογνωσία και εξειδίκευση καθώς η ναυτιλία υπόκειται σε μια σημαντική ιδιαιτερότητα: το βαπόρι σαν επένδυση είναι μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου. Συγκεκριμένα, ενώ κοστίζει όσο μια ολόκληρη μεγάλη βιομηχανία ξηράς, στελεχώνεται με 25 περίπου εξειδικευμένα άτομα. Το ίδιο ισχύει και για τις επισκευές και τις μετασκευές, το ύψος των οποίων φτάνει όσο και μια μεσαία επένδυση βιομηχανικής κλίμακας στην ξηρά. Όλα τα παραπάνω στοιχεία αποτελούν ιδιομορφίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και δημιουργούν αυξημένες απαιτήσεις προς το προσωπικό τόσο του πλοίου, όσο και του γραφείου.¹¹

11

Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Β', Αθήνα 1999, Εκδόσεις Σταμούλη (βλ. συνέντευξη στελέχους ναυτιλιακής εταιρίας, σελ. 53, όπως δημοσιεύτηκε στο περιοδικό «Αλκυών», τεύχος 57, 1983)

Για την παροχή αυτών των εξειδικευμένων υπηρεσιών, γύρω από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στήνεται ένα πλέγμα επιχειρήσεων παροχής παραναυτιλιακών υπηρεσιών. Στην Ελλάδα για πολλά χρόνια κέντρο αυτών των επιχειρήσεων ήταν ο Πειραιάς, το μεγαλύτερο άλλωστε λιμάνι της χώρας. Τα τελευταία χρόνια ωστόσο όλο και περισσότερες εταιρίες μετακομίζουν τα γραφεία τους προς περιοχές των Νοτίων και Βορείων προαστίων. Παρόλα αυτά, ο συνολικός αριθμός των επιχειρήσεων που σχετίζονται με τις ναυτιλιακές δραστηριότητες είναι πολύ μεγάλος και υπολογίζεται ότι απασχολεί πάνω από 300.000 εργαζόμενους.

Πιο συγκεκριμένα ο Πειραιάς αποτελεί ένα σημαντικό κέντρο το οποίο επιλέγουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες (κυρίως ελληνικών συμφερόντων) για την άσκηση των δραστηριοτήτων τους. Ήδη σήμερα περίπου 1200 ναυτιλιακές εταιρίες έχουν εγκαταστήσει γραφείο τους στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου (πάνω από 3.200 ποντοπόρα πλοία με ελληνική σημαία) προσφέροντας παράλληλα απασχόληση, ως υπαλλήλους των γραφείων τους, σε πάνω από 12.300 άτομα.

Στις ανωτέρω μπορεί να προστεθούν άλλες 2500 εταιρίες οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (Ε/Γ, Δ/Ξ, Α/Κ, Μεσογειακά κλπ.) με βάση τις διατάξεις του νόμου 959/79, ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί μια νέα εταιρική μορφή, οι Ναυτιλιακές Εταιρίες Πλοίων Αναψυχής που σκοπό έχουν τη δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών για την περαιτέρω ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του Ελληνικού τουριστικού πλοίου. Μέχρι σήμερα έχουν συσταθεί και λειτουργούν 680 τέτοιες εταιρίες.

Πλέον των ανωτέρω στην Ελλάδα σήμερα δραστηριοποιείται ένας μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων που σχετίζονται με την ασφάλεια στη ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, οι μεγαλύτεροι Νηογνώμονες στον κόσμο έχουν αναγνωρισθεί από το Ελληνικό Κράτος και διαθέτουν γραφεία στον Πειραιά και άλλες πόλεις της Ελλάδας. Ακόμα, σημαντικές εταιρείες ναυτασφαλίσεων και γνωστά P&I Clubs αναλαμβάνουν μέσω των εγκατεστημένων στον Πειραιά γραφείων τους να ασφαλίσουν τον ναυτιλιακό κίνδυνο που αναλαμβάνει ο στόλος των Ελληνικών συμφερόντων. Για την ομαλή λειτουργία και την σύνδεση των παραπάνω ένας μεγάλος αριθμός ανθρώπων εργάζονται ως πράκτορες των παραπάνω επιχειρήσεων.

Ακόμα, γνωστοί χρηματοπιστωτικοί οργανισμοί που διαθέτουν σημαντικά ναυτιλιακά χαρτοφυλάκια έχουν ιδρύσει υποκαταστήματά τους στον Πειραιά παρέχοντας κατά αυτόν τον τρόπο σημαντικά κεφάλαια στις ναυτιλιακές εταιρείες της πόλης. Το ίδιο συμβαίνει και με οίκους νομικών και χρηματοοικονομικών συμβούλων που έχουν ακολουθήσει τους πελάτες τους στον «επαναπατρισμό» τους στον Πειραιά και είτε αυτόνομα, είτε σε συνεργασία με αντίστοιχες Ελληνικές εταιρίες, παρέχουν στην ελληνική ναυτιλία πολύτιμες συμβουλές και υπηρεσίες στον ευαίσθητο τομέα εξεύρεσης μεθόδων της βέλτιστης χρηματοδότησης των επενδυτικών τους προγραμμάτων. Ιδιαίτερα τώρα που πολλές ναυτιλιακές εταιρίες επιχειρούν να εισαχθούν στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, αναμένεται οι δραστηριότητες τους να πολλαπλασιαστούν.

Το ναυτιλιακό δίκτυο συμπληρώνει ένας σημαντικός αριθμός παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων όπως ναυλωτές, ναυπηγεία, επισκευαστές πλοίων, εταιρείες ρυμουλκήσεων και ναυαγιαρέσεων, ναυτικών πρακτορεύσεων, ναυλομεσιτών, επιχειρήσεων τροφοδοσίας και παροχής πετρελαίου πλοίων, κατασκευαστών-επισκευαστών-επιθεωρητών ναυτικών μηχανών και εξοπλισμού, ναυτικά δικαστήρια

καθώς επίσης και μια τεράστια βιομηχανία θαλάσσιου τουρισμού. Η ανάπτυξη και λειτουργία στον Πειραιά σύγχρονου τηλεπικοινωνιακού δικτύου έχουν εξασφαλίσει την εύκολη πρόσβαση σε εγχώριους και διεθνείς προορισμούς, σταθερούς ή κινητούς ικανοποιώντας τις σύγχρονες απαιτήσεις της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Έτσι, η παροχή ολοκληρωμένων, σύγχρονων και ποιοτικά αναβαθμισμένων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών έχουν διασυνδέσει τον Πειραιά με όλα τα υπόλοιπα διεθνή ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου, καθιστώντας δυνατή την πρόσβαση των Ελληνικών επιχειρήσεων στις αγορές όλου του πλανήτη¹².

2.2 Οργάνωση και διοίκηση ναυτιλιακών επιχειρήσεων και το οικογενειακό σχήμα διοίκησης

Πέρα όμως από τη συνθετότητα και το πολύπλοκο περιβάλλον που υπάρχει στη παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών, υπάρχουν πολλές ιδιαιτερότητες και στο εσωτερικό περιβάλλον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Η μελέτη αυτών των ιδιαιτεροτήτων ή ιδιομορφιών κρίνεται απαραίτητη για να σχηματιστεί μια πιο σφαιρική εικόνα για τους παράγοντες που διαμορφώνουν τις εργασιακές σχέσεις στην εμπορική ναυτιλία.

12

Βλέπε ιστοσελίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής, : www.yen.gr

Αρχικά θα πρέπει να αναλυθεί το ιδιοκτησιακό καθεστώς. Στην βιβλιογραφία, ως ναυτιλιακή επιχείρηση θεωρείται η εταιρία, το άτομο ή η μικρή ομάδα ατόμων που παίρνουν τις αποφάσεις για την απασχόληση των συντελεστών παραγωγής στο ναυτιλιακό χώρο.¹³ Στην περίπτωση της ελληνόκτητης ναυτιλίας μια ναυτιλιακή επιχείρηση εμφανίζεται ως μια επιχείρηση διαχείρισης πλοίων, δηλαδή ως εφοπλιστική επιχείρηση. Τα πλοία δεν ανήκουν στην ίδια τη διαχειρίστρια εταιρία, αλλά σε άλλη, την πλοιοκτήτρια εταιρία η οποία όμως δεν ασχολείται με την διαχείριση τους. Η εταιρία διαχειριστής και η εταιρεία πλοιοκτήτης αποτελούν δυο τυπικά ανεξάρτητες νομικές οντότητες, με την πρώτη να λειτουργεί ουσιαστικά ως πράκτορας για λογαριασμό της δεύτερης.¹⁴ Με αυτό τον τρόπο η πρώτη δε φέρει ευθύνη για τις υποχρεώσεις της δεύτερης και γι'αυτό κάθε πλοίο ανήκει σε διαφορετική πλοιοκτήτρια εταιρία. Συνηθίζεται βέβαια τόσο η πλοιοκτήτρια όσο και η διαχειρίστρια να ανήκουν στο ίδιο άτομο που επιλέγει αυτό τον τρόπο ιδιοκτησίας για να καλυφθεί έναντι απαιτήσεων που μπορεί να εγείρουν τρίτοι μετά από κάποιο ατύχημα, πρόκληση ρύπανση κτλ.

13

Βασίλης Ν. Μεταξάς, Αρχές ναυτιλιακής Πολιτικής, Αθήνα 1988, Εκδόσεις Παπαζήση

14

Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Α', Αθήνα 1999, Εκδόσεις Σταμούλη

Με βάση τα παραπάνω καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως η ναυτιλιακή εταιρία, είναι στην ουσία η διαχειρίστρια εταιρία που εκπροσωπεί τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη. Ερευνώντας τώρα το μέγεθος και τη φύση των ελληνόκτητων ναυτιλιακών επιχειρήσεων διαπιστώνεται πως στις περισσότερες κυριαρχεί ένας οικογενειακός χαρακτήρα τρόπος διοίκησης. Το πρότυπο της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης είναι μια μικρού ή μεσαίου μεγέθους επιχείρηση που έχει ιδρυθεί από κάποιο επιχειρηματία που είχε προηγούμενη ανάμειξη και εμπειρία στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ο οποίος είναι και ο στρατηγικός ηγέτης της.¹⁵ Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει μεγάλο στέλεχος γνωστής ναυτιλιακής εταιρίας, «Στην Ελλάδα σε, μια τόσο μικρή χώρα, έχουμε γύρω στις 800 ναυτιλιακές ενεργές εταιρείες και αυτές οι εταιρείες μπορεί να έχουν η κάθε μία ένα ή 50 πλοία - δεν έχει σημασία. Το 95% των εταιρειών είναι οικογενειακές επιχειρήσεις, όπου ο πατέρας, η σύζυγος, τα παιδιά, όλοι εργάζονται στην εταιρεία. Μόνο με λίγους εξωτερικούς συνεργάτες και έναν πολύ μικρό αριθμό υπαλλήλων».¹⁶

Αξιοσημείωτο είναι μάλιστα το γεγονός ότι παρά την θετική εξέλιξη των ναυλαγορών και την σχετικά εύκολη πρόσβαση στη χρηματοδότηση πολλές επιχειρήσεις επιμένουν να διατηρούν μικρό αριθμό πλοίων. Η συνήθης πρακτική που ακολουθούν

15

Γιάννης Θεοτοκάς, Ναυτιλία και Επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα, βλ gtheotokas@aegean.gr

16

Χάρης Βαφειάς, Διευθύνων σύμβουλος Stealthgas

περιλαμβάνει την αγορά μεταχειρισμένων πλοίων και την μεταπώληση τους όταν η ναυλαγορά είναι καλύτερη. Έτσι ανανεώνουν το στόλο τους με πιο σύγχρονα πλοία, κρατώντας τον όμως πάντα σε επίπεδα που μπορούν να τα χειριστούν με την υπάρχουσα δομή της εταιρίας τους. Για το 2007 ο αριθμός αυτών των επιχειρήσεων υπολογίζεται ότι είναι περίπου 600, χωρίς ωστόσο να μπορούν να μπου σαφή κριτήρια με τα οποία κατατάσσονται σε κάθε κατηγορία.

Μια πιθανή εξήγηση για το παραπάνω φαινόμενο είναι πως οι ιδιοκτήτες δεν θέλουν να χάσουν τον έλεγχο της επιχείρησής τους και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που πιστεύουν πως παρέχουν στην παρούσα κατάσταση. Οι περισσότεροι από αυτούς τους Έλληνες πλοιοκτήτες, απέκτησαν πλοίο μετά από πολύχρονη δουλειά σε ναυτιλιακό γραφείο ή στη θάλασσα και λόγω της προηγούμενης εμπειρίας τους στη ναυτιλία δεν βλέπουν τον εφοπλισμό σαν επένδυση αλλά σαν επάγγελμα. Επιθυμούν να πετύχει η επένδυση τους όχι μόνο για την εξασφάλιση εισοδήματος αλλά και για λόγους διάκρισης. Διαθέτουν μεγάλο μέρος του χρόνου τους για την επιτυχία της επιχείρησής τους και δημιουργούν μια οργανωσιακή κουλτούρα που έχει σαν επίκεντρο αξίες όπως η σκληρή δουλειά και η αφοσίωση. Για την επιτυχία του παραπάνω μοντέλου συμβάλει και το γεγονός ότι πολλά από τα μεσαία στελέχη είναι συνήθως μέλη της ίδιας οικογένειας (αδέρφια, παιδιά κτλ), και ενστερνίζονται πιο εύκολα τις απόψεις του ιδρυτή αφού και για αυτούς η επιτυχία της επιχείρησής θα λειτουργήσει προς το συμφέρον τους.

Η κατάσταση είναι λίγο διαφορετική για κάποιον ξένο, εκτός οικογενείας, που πιθανόν να νιώθει έντονη πίεση από το παραπάνω μοντέλο διοίκησης. Ο στενός έλεγχος των αποφάσεων από τον ιδιοκτήτη/ ηγέτη, τα επιμήκη ωράρια, η ανάγκη για ευελιξία των εργαζόμενων και μετακίνηση προς το τμήμα όπου υπάρχει κάθε φορά ανάγκη στην μικρή

επιχείρηση είναι φαινόμενα που συναντώνται συχνά. Συγκεκριμένα στις μικρές επιχειρήσεις δεν υπάρχουν λειτουργικές ειδικεύσεις αλλά διευρυμένες ειδικότητες εργαζομένων που επιβλέπονται στενά από τους ιδιοκτήτες. Η επιχείρηση αυτή συνήθως διατηρεί μόνο εργαζομένους σε τμήματα που είναι ζωτικά για τις ανάγκες λειτουργίας της δηλαδή το τεχνικό, το operation και το λογιστήριο¹⁷. Η επιτυχία της συχνά οφείλεται στο χρόνο που διαθέτει ο πλοιοκτήτης και το υπόλοιπο προσωπικό που επιλέγεται με βασικό κριτήριο την πίστη και την αφοσίωση που διατίθεται να επιδείξει στην επιχείρηση. Πολλές φορές μάλιστα οι πλοιοκτήτες που έχουν εργαστεί στη ναυτιλία επιλέγουν στελέχη με τα οποία είχαν συνεργαστεί στο παρελθόν και είναι δοκιμασμένα ως προς τις ικανότητες και την αφοσίωσή τους.

Γενικότερα οι γνωριμίες του πλοιοκτήτη από προηγούμενες εμπειρίες του στη ναυτιλία χρησιμοποιούνται στο έπακρο. Ιδιαίτερα στα πρώτα στάδια της η επιχείρηση μπορεί να έχει εξωτερικούς συνεργάτες ή να λειτουργεί το τμήμα των ναυλώσεων της παράλληλα με κάποια άλλη εταιρία προσπαθώντας να μειώσει τα λειτουργικά της κόστη.

Σημειώνεται πως η ευελιξία στη επάνδρωση του γραφείου και οι εξωτερικές συνεργασίες είναι ιδιαίτερα πολύτιμες σε περιόδους κρίσεων όπου απαιτείται εξορθολογισμός των δαπανών και περικοπές. Σε αυτές τις περιπτώσεις η εταιρία μπορεί να αποφασίσει την ανάθεση κάποιων λειτουργιών της σε εξωτερική διαχειρίστρια εταιρία.

17

Γιάννης Θεοτοκάς, Μέθοδοι και Ιδιαιτερότητες στην Οργάνωση και Διοίκηση των Ελληνόκτητων Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 1997

Αυτές οι λειτουργίες αφορούν κυρίως την εξεύρεση πληρώματος, ασφαλιστικές υπηρεσίες και υπηρεσίες ναυλώσεων. Ακόμα έχει αναφερθεί πως η ανάθεση λειτουργιών σε διαχειρίστρια εταιρία μπορεί να επιλεγεί και σε περιπτώσεις που δημιουργείται κάποια διαμάχη μεταξύ των μελών της οικογενείας όσον αφορά τον τρόπο διαχείρισης.

Να σημειώσουμε πως σε αντίθεση με την Ελληνική πραγματικότητα, στο διεθνή χώρο οι πλοιοκτήτριες εταιρίες που έχουν μικρό αριθμό πλοίων στην κατοχή τους, συνήθως αναθέτουν τη διαχείριση του στόλου τους σε κάποια διαχειρίστρια εταιρία, διαφορετικών συμφερόντων. Σύμφωνα με έρευνα που έγινε μεταξύ Ελληνικών και Βρετανικών πλοιοκτητριών εταιριών, οι Βρετανοί εμφανίζονται να είναι πολλοί πιο ανοικτοί σε τρίτους διαχειριστές απ' ότι οι Έλληνες. Οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους επιλέγεται η ανάθεση της διαχείρισης σε τρίτη εταιρία είναι η έλλειψη τεχνογνωσίας και εξειδίκευσης που μπορεί να υπάρξει στη πλοιοκτήτρια εταιρία, ιδιαίτερα εάν έχει μόλις αγοράσει το πλοίο και για λόγους συμπίεσης του κόστους. Οι βρετανικές πλοιοκτήτριες εταιρίες έδειξαν να εκτιμούν ιδιαίτερα το γεγονός ότι οι διαχειρίστριες εταιρίες μπορούν να παρέχουν πληροφορίες σχετικές με την τεχνολογία όταν χρειάζεται, οικονομίες κλίμακας, πρόσβαση σε πληρώματα, μεγάλο εύρος υπηρεσιών και υπηρεσίες που να ανταποκρίνονται ακριβώς στις απαιτήσεις τους. Ακόμη εκτιμούν το γεγονός ότι απαλλάσσονται από την υποχρέωση να παρακολουθούν οι ίδιοι την νομοθεσία, ξεφεύγουν από υποχρεώσεις που μπορεί να προκύψουν σχετικά με τη νομική ευθύνη και τέλος η διαχειρίστρια τους παρέχει ευελιξία όσον αφορά τη δομή της εταιρίας και την πρόσβαση στην αγορά.¹⁸

18

Mitroussi K. "Ship- owner stance on third party management" Maritime policy and management,, vol 31, No 1, 31-45, January- March 2004

2.3 Η επάνδρωση και η ιεραρχία των εργαζομένων στο πλοίο

Μια ακόμα ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι ότι το πλοίο, η βασική μονάδα παραγωγής της μεταφορικής υπηρεσίας βρίσκεται χιλιάδες μίλια μακριά από το κέντρο διοίκησης και λήψης των αποφάσεων. Από την ιδιαιτερότητα αυτή προκύπτουν σοβαρά ζητήματα διότι πολλές σημαντικές αποφάσεις ακόμα και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης μπορεί να ληφθούν από το γραφείο που όμως δεν βιώνει την κατάσταση από κοντά. Ο περιορισμός της πρωτοβουλίας του πληρώματος και ο μεγάλος βαθμός παρεμβολής του γραφείου στις εργασίες του πλοίου μπορεί να προκαλέσει δυσαρέσκεια στο πλήρωμα και σε πολλές περιπτώσεις προστριβές.¹⁹ Σ' αυτές τις περιπτώσεις την ισορροπία καλείται να κρατήσει ο πλοίαρχος.

Η διοίκηση του πλοίου έχει ανατεθεί ως ευθύνη στον πλοίαρχο ο οποίος φυσικά λαμβάνει οδηγίες από το γραφείο και πρέπει να τυγχάνει της απόλυτης εμπιστοσύνης του πλοιοκτήτη. Ο πλοίαρχος θα πρέπει να ασχολείται με μια σειρά από δραστηριότητες όπως

2. Η απασχόληση και η εκπαίδευση του πληρώματος έτσι ώστε όλες οι διεργασίες εν πλω να πραγματοποιούνται σωστά

19

Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Α', Αθήνα 1999, Εκδόσεις Σταμούλη

3. Η νομοθεσία και οι ανάγκες που προκύπτουν από τον νηογνώμονα και από την συντήρηση του πλοίου
4. Η εκτέλεση των οδηγιών του γραφείου ή των ναυλωτών όσον αφορά την κατάσταση του φορτίου, τη θέση του πλοίου κτλ
5. Η εκτέλεση διάφορων οδηγιών που μπορεί σε κάποιες περιπτώσεις να εκχωρούνται από το γραφείο στο πλοίο όπως πχ. η αγορά εφοδίων.

Βάση των κανονισμών και της κοινής πρακτικής, ο πλοίαρχος θα πρέπει να καθοδηγεί τους ναυτικούς με τρόπο που να διασφαλίζεται η αξιοπλοΐα του πλοίου και ότι εφαρμόζεται ο ISM Code. Θα πρέπει προσέχει αν οι αξιωματικοί του εφαρμόζουν όλους τους κανόνες ασφαλούς ναυσιπλοΐας, αν γίνεται σωστή χρήση τα μηχανικού εξοπλισμού του πλοίου και αν το πλήρωμα δουλεύει εφαρμόζοντας τις γνώσεις που έχει αποκτήσει κατά την θεωρητική του εκπαίδευση. Πολλά από τα παραπάνω απαιτούν απλές τεχνικές ικανότητες, αλλά κάποια απαιτούν και προσωπικά ηγετικά χαρίσματα. Δεδομένου λοιπόν ότι ο πλοίαρχος έχει την ηγεσία και την ευθύνη του πλοίου θα πρέπει ως προσωπικότητα να έχει κάποια χαρακτηριστικά που να τον κάνουν κατάλληλο για αυτή τη θέση²⁰. Μερικά από αυτά είναι:

- Η ικανότητα να χτίζει και να διοικεί μια ομάδα

20

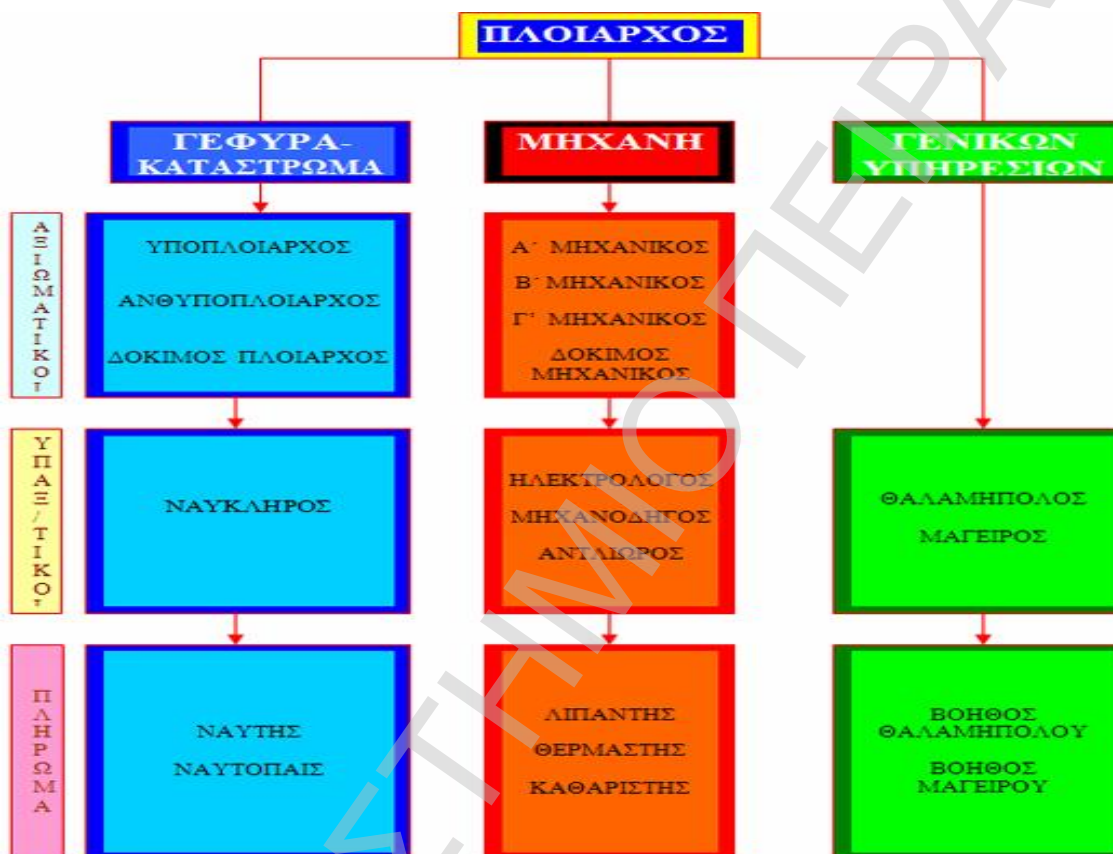
Philip Wake, The Master's Leadership Role in the Safety Culture - A Training Need, UK MCA Human Factors Seminar , 26th October 2004

- Η ικανότητα να είναι ακριβής ως προς τη δουλειά που θα φέρει σε πέρας καθένα από τα μέλη του πληρώματος ή τους εξωτερικούς συνεργάτες.
- Να είναι δίκαιος
- Να έχει κατανόηση προς τις αδυναμίες και τα όρια της ανθρώπινης φύσης
- Να υποστηρίζει και να ενισχύει το πλήρωμα, δείχνοντας ενδιαφέρον για την προσωπική τους και επαγγελματική του ανάπτυξη

Βεβαίως αυτά τα χαρακτηριστικά μπορεί να μην τα διαθέτει κάποιος και τα άλλα αξίως ναυτικός, είναι όμως δυνατό κάποια να αποκτηθούν μέσα από την εμπειρία και κάποια επιπλέον εκπαίδευση όπως τα «μαθήματα ηγεσίας» που προτείνει ο ISM Code. Επίσης θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στο ρυθμό με τον οποίο ανέρχονται οι αξιωματικοί στην ιεραρχία, αφού τα τελευταία χρόνια λόγω έκλειψης ναυτικών μπορεί σε κάποιες χώρες να παραβλέπουν τυχόν ελλείψεις στα τυπικά προσόντα των ναυτικών.

Στο παρακάτω οργανόγραμμα φαίνεται μια τυπική οργάνωση εμπορικού πλοίου

Διάγραμμα 2.1: Οργανόγραμμα πλοίου



Είναι φανερό ότι ο πλοίαρχος έχει την επιστασία όλου του πλοίου οι εργασίες του οποίου χωρίζονται σε τρεις τομείς: Γέφυρα κατάστρωμα, μηχανή και γενικές υπηρεσίες.

Παρατίθεται μια συνοπτική παρουσίαση του ρόλου και των εργασιών που έχει υπό την ευθύνη του κάθε εργαζόμενος στο πλοίο.

Γέφυρα/κατάστρωμα

- Υποπλοίαρχος : προϊστάμενος επιστασίας γέφυρας – καταστρώματος, υπεύθυνος φορτοεκφόρτωσης, εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα «εν πλω»
- Ανθυποπλοίαρχος: Αξιωματικός ναυσιπλοΐας/ ασφάλειας, εκτέλεση βάρδιας «εν πλω»
- Ναύκληρος : είναι υπεύθυνος για της εργασίες συντήρησης του πλοίου στο κατάστρωμα και ο προϊστάμενος των ναυτών και των ναυτόπαιδων
- Ναύτης: εκτελεί τις εργασίες συντήρησης, χρέη οπτήρα/πηδαλιούχου «εν πλω»
- Ναυτοπαίς: πρωτόμπαρκος, ανειδίκευτος εργάτης, εκτελεί βοηθητικές εργασίες συντήρησης

Αναλυτικότερα, οι εργαζόμενοι του πλοίου που ανήκουν στο Προσωπικό καταστρώματος, κατά την διάρκεια του πλου εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες:
Α. Εργασίες γέφυρας, κατά φυλακές, δηλαδή βάρδιες (συνήθως τετράωρες) σε κάθε μια των οποίων συμμετέχει ένας Αξιωματικός (Υποπλοίαρχος ή Ανθυποπλοίαρχος), ένας ναύτης πηδαλιούχος και ένας ναύτης οπτήρας

Τόσο ο υποπλοίαρχος όσο και ο ανθυποπλοίαρχος με την είσοδό τους στη Γέφυρα, ενημερώνονται αμέσως από τον αποχωρούντα Αξιωματικό για οτιδήποτε κρίνεται απαραίτητο, για την θέση του πλοίου, και στη συνέχεια προσέχουν για την σωστή λειτουργία των φανών ναυσιπλοΐας. Βασική τους δουλειά είναι, χειριζόμενοι τα ναυτιλιακά όργανα και τις συσκευές ναυσιπλοΐας του πλοίου να δίνουν ανάλογες εντολές στον πηδαλιούχο για την τήρηση της πορείας του πλοίου.

Επίσης το πρωί (πριν την ανατολή, κατά το λυκαυγές), το μεσημέρι (στη μεσουράνηση του ήλιου) και το απόγευμα,(στο λυκόφως) υπολογίζουν το γεωγραφικό στίγμα του πλοίου το οποίο και μεταφέρουν στον ναυτικό χάρτη πορείας. Παράλληλα διενεργούν μετεωρολογικές παρατηρήσεις που παρακολουθούν τις καιρικές προβλέψεις, όπως επίσης και την κίνηση των άλλων πλοίων. Συγχρόνως εποπτεύουν των εργασιών καταστρώματος (κατά την ημέρα) ή των καθαρισμών των κυτών (στα δεξαμενόπλοια που γίνονται σε όλο το 24ωρο) και της καλής κατάστασης των φορτίων. Για τα παραπάνω γίνεται σχετική μνεία στο Ημερολόγιο Γέφυρας.

Ο **Πηδαλιούχος** με την είσοδό του στη Γέφυρα ενημερώνεται για την ακολουθητέα πορεία του πλοίου, επαναλαμβάνοντας και επιβεβαιώνοντας αυτή, την οποία και συνεχίζει να ακολουθεί εκτελώντας τις εντολές του Αξιωματικού Γέφυρας στους ακριβείς χειρισμούς του πηδαλίου.

Ο **Οπτήρας** ναύτης με την είσοδό του στη Γέφυρα ενημερώνεται και αυτός σχετικά από τον προηγούμενο για τυχόν στόχους, ή άλλου συμβάντος, στη συνέχεια παρακολουθεί την πορεία του πλοίου, τον γύρω θαλάσσιο χώρο, τους πλοϊκούς φανούς, αναφέροντας στον Αξιωματικό Γέφυρας παν ότι αντιληφθεί. Ο Οπτήρας εκτελεί παράλληλα και καθήκοντα αγγελιαφόρου.

Β. Γενικές εργασίες του σκάφους. Εκτός των παραπάνω απασχολουμένων οι υπόλοιποι εκτός βραδιών ασχολούνται με καθαρισμούς, λιπάνσεις, σφυροκρούσεις, βαφές, προετοιμασία κυτών για επικείμενη φόρτωση κλπ. Κατά την παραμονή του πλοίου εντός λιμένα ή σε όρμο ή σε αγκυροβόλιο, το προσωπικό καταστρώματος ασχολείται, επίσης κατά βάρδιες, σε γενικές εργασίες, καθώς και με την φύλαξη του σκάφους και τον έλεγχο του περί την αγκυροβολία θαλάσσιου χώρου.

Μηχανή

Το μηχανοστάσιο καταλαμβάνει τμήμα του κύτους του πλοίου που βρίσκεται συνήθως κάτω από την υπερκατασκευή της γέφυρας του πλοίου και ασφαλώς κάτω από το κύριο κατάστρωμα αυτού. Σε πολλούς τύπους εμπορικών πλοίων το Μηχανοστάσιο βρίσκεται στο επίστεγο όπως στα σύγχρονα δεξαμενόπλοια, μπαλκ κάριερς, οχηματαγωγά ανοικτού τύπου, κτλ. Σε πολλές επίσης περιπτώσεις ο χώρος του Μηχανοστασίου πλοίου χωρίζεται επιπρόσθετα με φρακτές σε Λεβητοστάσιο και σε Αντλιοστάσιο που βρίσκονται πύραθεν του κυρίως Μηχανοστασίου και που συνδέονται με ανθρωποθυρίδες (Μηχανοστάσιο με Λεβητοστάσιο)²¹. Οι συνθήκες εργασίας είναι ίσως οι χειρότερες σ' όλο το πλοίο καθώς εκεί επικρατούν ιδιαίτερα υψηλές θερμοκρασίες, θόρυβος και κραδασμοί από τη λειτουργία των μηχανών.

Για την επάνδρωση των θέσεων του Μηχανοστασίου χρησιμοποιείται το προσωπικό μηχανής (engine staff), δηλαδή Μηχανικοί, θερμαστές, λιπαντές κ.ά.

- Β΄ Μηχανικός : υπεύθυνος για την λειτουργία και συντήρηση της μηχανής, βάρδιες στο διαμέρισμα ελέγχου « εν πλω»
- Γ΄ Μηχανικός: βοηθός Β΄ μηχανικού, βάρδιες στο διαμέρισμα ελέγχου «εν πλω»
- Μηχανοδηγός: υπεύθυνος για τις εργασίες συντήρησης του μηχανοστασίου, προϊστάμενος κατώτερου πληρώματος μηχανής

21

Όταν το Λεβητοστάσιο αποτελεί ενιαίο χώρο με το μηχανοστάσιο τότε λέγεται «μηχανολεβητοστάσιο»

- Ηλεκτρολόγος: υπεύθυνος για την λειτουργία και συντήρηση των ηλεκτρογεννητριών και όλων των ηλεκτρικών εγκαταστάσεων και μηχανημάτων του πλοίου
- Αντλιορός: υπεύθυνος για την λειτουργία των αντλιών εκφόρτωσης του πλοίου (μόνο για δεξαμενόπλοια)
- Λιπαντής: υπεύθυνος για την λίπανση των μηχανών
- Καθαριστής: πρωτόμπαρκος, ανειδίκευτος εκτελεί βοηθητικές εργασίες συντήρησης

Αναλυτικότερα, οι εργαζόμενοι σε πλοίο, που ανήκουν στο Προσωπικό μηχανής, κατά την διάρκεια του πλου εκτελούν τις ακόλουθες εργασίες:

A. Φυλακές μηχανής, δηλαδή βάρδιες (συνήθως τετραωρίες) σε κάθε μια των οποίων συμμετέχει ένας Αξιωματικός μηχανής (B΄ ή Γ΄ Μηχανικός), ένας Δόκιμος Μηχανικός, ή υπαξιωματικός αρχιθερμαστής και ένας θερμαστής.

- Ο **Αξιωματικός βάρδιας/ φυλακής** κατά την κάθοδό του στο Μηχανοστάσιο πλοίου ενημερώνεται από τον προηγούμενο για την κατάσταση των μηχανών και βοηθητικών μηχανισμών του πλοίου και στη συνέχεια αναλαμβάνει υπηρεσία παρακολουθώντας την καλή λειτουργία των μηχανών και εκτελεί τις εντολές Γέφυρας που δίδονται είτε με τον τηλέγραφο είτε παρακολουθώντας την ομαλή εκτέλεση σε αυτοματοποιημένα πλοία όπου η κίνηση μηχανών γίνεται από την Γέφυρα όπου και καταγράφει όλες τις κινήσεις στο Ημερολόγιο μηχανής.

- Οι λοιποί της βάρδιας ασχολούνται με την λίπανση των κυρίων και βοηθητικών μηχανών, με την περιοδική παρακολούθηση των οργάνων ενδείξεων και καταγραφής αυτών, θερμοκρασίας, κανονικής τροφοδοσίας καυσίμων κλπ. με τον καθαρισμό τους και ενημερώνουν αμέσως τον Αξιωματικό φυλακής για οποιαδήποτε ανωμαλία. Ειδικότερα στα πλοία που φέρουν μηχανές εσωτερικής καύσεως (ΜΕΚ) οι υποχρεώσεις αυτών είναι αυξημένες.

Β. Γενικές εργασίες μηχανής. Τέτοιες είναι η συντήρηση, η επισκευή, η αντικατάσταση φθαρμένων υλικών, οι επιδιορθώσεις, οι καθαρισμοί μηχανών και άλλων συναφών μηχανημάτων, η παρακολούθηση και επισκευή των δικτύων του πλοίου, μηχανημάτων καταστρώματος, μηχανισμού πηδαλιουχίας κ.ά. Κατά την παραμονή του πλοίου εντός λιμένα ή σε όρμο ή σε αγκυροβόλιο, το προσωπικό μηχανής ασχολείται, επίσης κατά βάρδιες, σε γενικές εργασίες μηχανής σύμφωνα με ωρολόγιο πρόγραμμα εργασίας και μεριμνούν για την ασφάλεια των μηχανών.

Γενικών υπηρεσιών

Στη κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

- Υπηρεσίες επικοινωνιών (αξιωματικοί ραδιοτηλεγραφετές)
- Οικονομικές υπηρεσίες, κυρίως στα επιβατηγά πλοία, (αξιωματικοί οικονομικοί), με επιμέρους καλλιτεχνικές υπηρεσίες στα καρουαζιερόπλοια,
- Υπηρεσίες ιατρικές (ιατροί και νοσοκόμοι) συνήθως σε μεγάλα επιβατηγά,
- Υπηρεσίες τροφοδοσίας, (φροντιστές και βοηθοί),

- Υπηρεσίες διαμερισμάτων (υπαξιωματικοί αρχιθαλαμηπόλοι, θαλαμηπόλοι και βοηθοί),
- Υπηρεσίες μαγειρείου (υπαξιωματικοί αρχιμάγειροι, μάγειροι, βοηθοί μαγείρων)

2.4 Η σημασία της τεχνολογίας και της εξειδίκευσης του εργατικού δυναμικού στο πλοίο

Από τα μέσα της δεκαετία του '60 υπήρξε σημαντική είσοδος νέας τεχνολογίας στην ναυπηγική βιομηχανίας. Τα πρώτα επιτεύγματά της ήταν η αύξηση του μεγέθους των πλοίων και κατά συνέπεια και η αύξηση της μεταφερόμενης χωρητικότητας. Η στροφή προς τα μεγάλα μεγέθους πλοία ευνοήθηκε από μια σειρά από παράγοντες όπως οι ταχύτατες διαρθρωτικές μεταβολές στο διεθνές θαλάσσιο εμπόριο, η ανάγκη για μεταφορά όλο κι περισσότερων χύδην υγρών και ξηρών φορτίων αλλά και η μεγάλη αύξηση των διανυόμενων αποστάσεων.

Βεβαίως σημαντικότερος παράγοντας που επέφερε τον γιγαντισμό των πλοίων ήταν η επίτευξη οικονομιών κλίμακας. Με την αύξηση του μεγέθους των ναυπηγούμενων πλοίων επιτυγχάνεται συμπίεση του κόστους παραγωγής της μεταφορικής υπηρεσίας έτσι ώστε το πλοίο να είναι σε θέση να παρέχει το σημαντικότερο του πλεονέκτημα που είναι η χαμηλού κόστους μεταφορά. Αναλυτικότερα η μείωση ανά τόνο μεταφορικού κόστους στο πλοίο επιτυγχάνεται ως εξής:

- Γενικώς οι κατασκευές που έχουν το σχήμα δεξαμενών, αυξάνουν στον κύβο των διαστάσεων ενώ η ποσότητα των υλικών που απαιτούνται για την κατασκευή

αυξάνουν στην αριθμητική κλίμακα. Η αρχή αυτή εφαρμόζεται τόσο στις δεξαμενές φορτίου όσο και σε υποδεέστερες κατασκευές όπως οι λέβητες, δεξαμενές νερού κλπ. Κατά συνέπεια το ναυπηγικό κόστος ανά τόνο μεταφορικής ικανότητας του πλοίου μειώνεται, όσο αυξάνουν οι διαστάσεις.

- Το κατά μονάδας κόστος κατασκευής του μεγάλου πλοίου, υποβιβάζεται ακόμη περισσότερο από τη χρησιμοποίηση λιγότερης εργασίας όσο αυξάνει το μέγεθος του ναυπηγούμενου πλοίου και λόγω της κατανομής των γενικών εξόδων γενικότερα.
- Επιπλέον στο μεγαλύτερο πλοίο, ενώ η χωρητικότητα αυξάνει στον κύβο των διαστάσεων η αντίσταση που συναντά το πλοίο όταν πλέει αυξάνει ανάλογα με την έκταση της βρεχόμενης επιφάνειάς του. Ως εκ τούτου για την κίνηση του μεγάλου πλοίου με δεδομένη ταχύτητα, απαιτείται μικρότερη ανά τόνο ιπποδύναμη δηλαδή μικρότερη αναλογικά επένδυση για την μηχανή και την επάνδρωση της. Το ίδιο ισχύει και για το βάρος του μεγάλου πλοίου που αυξάνει κατά ένα ποσοστό μόνο έναντι της αύξησης της χωρητικότητας του.
- Συνεπώς χρειάζεται μικρότερη ποσότητα καυσίμων κατά τόνο φορτίου για την κίνηση της μηχανής του μεγάλου πλοίου και αυτό συνεπάγεται αναλογικά μικρότερες δεξαμενές φορτίου και αύξηση των χώρων μεταφοράς φορτίου. Αντίστοιχα μειώνεται κατά τόνο μεταφορικής ικανότητας και ο χώρος της μηχανής

του πλοίου και κατά κανόνα μια μεγάλη μηχανή είναι πιο επαρκής και πιο αποδοτική από μια μικρή²².

Βεβαίως η φθίνουσα εξέλιξη των δαπανών και οι υπόλοιπες οικονομίες δεν συνεχίζονται απεριόριστα. Πέρα από κάποιο όριο τα πλεονεκτήματα που απορρέουν από την αύξηση του μεγέθους του πλοίου περιορίζονται ή και εξαφανίζονται, γιατί εξουδετερώνονται από τις λεγόμενες αντιοικονομικές κλίμακας. Πέρα όμως από το νόμο της φθίνουσας απόδοσης το μεγάλο πλοίο έχει και μειονεκτήματα που σχετίζονται με την ιδιαίτερη οργάνωση της αγοράς που κινείται. Ενδεικτικά μπορούμε να αναφέρουμε την δυσχέρεια για εξασφάλιση πλήρους φορτίου, την αδυναμία προσέγγισης λιμένων που δεν διαθέτουν κατάλληλο μέγεθος και εγκαταστάσεις και τα υψηλότερα ασφάλιστρα.

Η τεχνολογία ωστόσο πέρα από το μέγεθος των πλοίων έχει συνεισφέρει και στην βελτίωση των μέσων πρόωσης. Η μηχανή εσωτερικής καύσης που άρχισε να χρησιμοποιείται σε ευρεία κλίμακα από την περίοδο του μεσοπολέμου και μετά εξελίχθηκε σημαντικά την τελευταία δεκαετία. Σήμερα, στην πρόωση των εμπορικών πλοίων έχουν επικρατήσει κινητήρες που κατά κύριο λόγο ικανοποιούν με τον καλύτερο τρόπο τα κριτήρια

- Μεγάλο εύρος ισχύος
- Υψηλή συγκέντρωση ισχύος

22

Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γεώργιος Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, 2^η Έκδοση, Παιραιάς 2003, Εκδόσεις J&J Ελλάς

- Υψηλή θερμική απόδοση ή χαμηλή κατανάλωση καυσίμου
- Χαμηλές απαιτήσεις συντήρησης

Τα συστήματα ναυτικής πρόωση που συναντώνται σήμερα είναι κυρίως οι ντιζελομηχανές, οι ατμοστρόβιλοι και οι αεροστρόβιλοι.²³ Οι παραπάνω μηχανές έχουν εξειδικευτεί περαιτέρω ανάλογα με τον τύπο πλοίου που χρησιμοποιούνται.

Η χρησιμοποίηση της πυρηνικής ενέργειας για την πρόωση πλοίων αποτέλεσε ένα τεχνολογικό επίτευγμα επαναστατικού χαρακτήρα, η εμπορική του όμως χρήση δεν έχει γίνει στην ευρεία κλίμακα που αναμενόταν. Σύμφωνα με μελέτες, η χρήση της πυρηνικής ενέργειας στη μηχανή πρόωσης του πλοίου έχει σημαντικά πλεονεκτήματα έναντι των άλλων τύπων μηχανών καθώς είναι ελαφρύτερη σε βάρος και πιο αποδοτική αν γίνει σύμφωνα με τις τελευταίες εξελίξεις της τεχνολογίας.²⁴ Βεβαίως το κόστος μιας τέτοιας καινοτόμου μηχανής είναι αρκετά υψηλότερο σε σύγκριση με τις ντιζελομηχανές αντίστοιχης αποδοτικότητας και ίσως αυτός να είναι ένας λόγος που δεν επιλέγεται συχνά μια τέτοια επένδυση.²⁵ Ακόμα, αν και η λειτουργία πολλών πυρηνοκίνητων πολεμικών

23

Ερνέστος Τζαννάτος, Τεχνολογία Πλοίου II, Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πειραιάς 2004, Πανεπιστήμιο Πειραιά

24

Ερνέστος Τζαννάτος, Τεχνολογική Απόδοση πλοίου, Πανεπιστημιακές σημειώσεις για το Π.Μ.Σ. στη Ναυτιλία, Πειραιάς 2006

25

Albert W. Veenstra and Marcel W. Ludema, "The Relationship Between

πλοίων δείχνει ότι τα περισσότερα κατασκευαστικά και τεχνικά ζητήματα έχουν επιλυθεί, παραμένει σημαντικό ζήτημα τα προβλήματα ασφαλείας που μπορεί να προκύψουν σε περίπτωση ατυχήματος και το θέμα της ευθύνης του μεταφορέα.

Βασικό ζήτημα σε κάθε περίπτωση αποτελεί η μείωση των απαιτήσεων σε καύσιμα, ιδιαίτερα τα τελευταία χρόνια που η τιμή του πετρελαιο ξεπέρασε κάθε προηγούμενο. Σε κάποιες περιπτώσεις όπου ζητούμενο είναι η ταχύτητα (πχ. δρομολογιακές γραμμές, ακτοπλοΐα)²⁶ η συμπίεση του κόστους των καυσίμων δεν είναι δυνατή στα επίπεδα της *trump* ναυτιλίας²⁷. Γι' αυτό και επενδύουν σε προηγμένης τεχνολογίας μηχανές και εξοπλισμό, ανεβάζοντας ωστόσο την τιμή του ναύλου, ως αντιστάθμισμα της ποιοτικότερης υπηρεσίας που παρέχουν.

Γενικότερα η τεχνολογία, λόγω του ότι συνεπάγεται αύξηση του πάγιου κεφαλαίου καθώς και των σταθερών δαπανών εκμετάλλευσης, εισάγεται ευκολότερα σε τομείς όπου μπορεί να επιτευχθεί μαζική παραγωγή. Τα περισσότερα νέα πλοία σήμερα είναι τουλάχιστον μερικώς αυτοματοποιημένα σε λειτουργίες όπως ο χειρισμός φορτίου και

Design and Economic Performance of Ships", Maritime Policy and Management, May 2006

26

Magnus Burman et al, "Cost and Energy Assessment of a High Speed Ship", Stockholm 2004,

27

Jouni T. Laine and Ari P. J. Vepsalainen, "economies of speed in sea Transportation", International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 1994

έρματος, ο έλεγχος των κύριων και βοηθητικών μηχανών, ο έλεγχος της ναυσιπλοΐας (αυτόματος πιλότος, συντονισμός ελιγμών μέσω RADAR-ARPA) κλπ.²⁸ Ακόμα με την βοήθεια των υπολογιστών και κατάλληλου προγραμματισμού έχει επιτευχθεί όχι μόνο η μηχανοποίηση των κινήσεων αλλά και ο έλεγχος της ακρίβειας με την οποία πραγματοποιείται η παραγωγική διαδικασία έτσι ώστε να διορθώνονται τα σχετικά σφάλματα που προκύπτουν.

Τέλος σημαντικές εξελίξεις έχουν επέλθει και στον τομέα των τηλεπικοινωνιών. Κάθε σύγχρονο πλοίο διαθέτει πλέον σύστημα οργάνωσης με βάσεις δεδομένων και σύνδεση με το διαδίκτυο- κάποιες φορές διαθέσιμη και στο πλήρωμα. Με τον τρόπο αυτό γίνεται ακόμα πιο εύκολη η επικοινωνία του πλοίου με το γραφείο προκειμένου για την άμεση μεταφορά αφενός της θέσης και της πορείας του πλοίου και αφετέρου της λειτουργικής κατάστασης του σκάφους και του εξοπλισμού του.

Τα περισσότερα από τα παραπάνω ελέγχονται από κεντρικά συστήματα εγκατεστημένα στο δωμάτιο ελέγχου του πλοίου. Το γεγονός μάλιστα ότι οι κυριότερες εργασίες του πλοίου διενεργούνται με τη βοήθεια της τεχνολογίας και όχι χειρωνακτικά συντελεί στην δημιουργία εργαζομένων δύο ταχυτήτων. Από τη μία οι χαμηλόβαθμοι

28

Γεώργιος Π. Βλάχος- Φουρνάρκης Νικόλαος, «Η Προβληματική της Βελτίωσης των Επιπέδων Ασφαλείας στις Θαλάσσιες Μεταφορές υπό το Πρίσμα των Νέων Δυνατοτήτων που Παρέχουν η Τηλεματική και η Αποτελεσματική Διαχείριση των Έμψυχων Πόρων» 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 1998

Υποστηρίζεται μάλιστα ότι η πλήρης αυτοματοποίηση ενός πλοίου, δηλαδή η χρησιμοποίηση και η κίνηση του χωρίς πλήρωμα, βρίσκεται εδώ και πολλά χρόνια μέσα στις δυνατότητες της τεχνολογίας. Το εγχείρημα αυτό ωστόσο δεν έχει ακόμα πραγματοποιηθεί καθώς το κόστος του θα ήταν απαγορευτικό.

εργάτες που απασχολούνται στο χώρο της μηχανής ή σε εργασίες συντήρησης, και από την άλλη τα στελέχη που έχουν τον έλεγχο των παραπάνω συστημάτων, αφού βεβαίως είναι σε θέση να χειριστούν την όλο και υψηλότερη τεχνολογία. Τα ερωτήματα και οι προβληματισμοί που προκύπτουν από αυτή την κατάσταση αυξάνονται συνεχώς δεδομένης της έλλειψης κατάλληλα καταρτισμένων ναυτικών. Το θέμα αυτό όμως θα αναλυθεί σε παρακάτω κεφάλαιο

Από την ανάλυση που προηγήθηκε είναι φανερή η έντονη ανάγκη για εξειδίκευση των εργαζομένων πάνω στο πλοίο. Η ανάγκη αυτή προκύπτει από το γεγονός ότι το πλοίο είναι μια επένδυση πολλών εκ. ευρώ και λόγω της τεχνολογίας που πλέον εμπεριέχει, καταφέρνει να συμπυκνώσει την απαιτούμενη χειρωνακτική εργασία έτσι ώστε να είναι εφικτή η λειτουργία του από πλήρωμα μόλις 15 ατόμων. Αυτό αντιστοιχεί σε μια τεράστια ποσοστιαία αναλογία του συνολικού κεφαλαίου ανά άτομο που σίγουρα δεν συναντάται σε καμία επιχείρηση της ξηράς.

Είναι προφανές πως η ευθύνη που καλούνται να αναλάβουν οι εργαζόμενοι στο πλοίο είναι εξαιρετικά μεγάλη αφού κάθε ζημιά θα είχε πολλαπλασιαστικές συνέπειες για το πλοίο, το φορτίο και τα κέρδη της επιχείρησης. Συγκεκριμένα αν η ζημιά είχε ευρεία έκταση και απαιτούνταν άμεση επισκευή σε ναυπηγική/επισκευαστική μονάδα, στο κόστος της ζημιάς θα έπρεπε να προστεθούν και οι απαιτήσεις των φορτωτών για την καθυστέρηση του φορτίου, αλλά και τα κέρδη που θα έχανε η επιχείρηση για όσο καιρό το πλοίο θα ήταν υπό κατασκευή ενώ η ίδια θα ήταν υποχρεωμένη να πληρώνει το πλήρωμα.

Αναλογιζόμενοι δε την πιθανότητα πρόκλησης ατυχήματος ή/και περιστατικού ρύπανσης προκύπτει ακόμη μεγαλύτερος προβληματισμός σχετικά με το ζήτημα της ευθύνης έναντι τρίτων και το καθεστώς αποζημίωσης που θα πρέπει να ισχύει σε τέτοιες

περιπτώσεις. Σημειώνεται δε, πως στην πλειοψηφία των ατυχημάτων η ευθύνη αποδίδεται στον ανθρώπινο παράγοντα. Αυτό κάνει ακόμα επιτακτικότερη την ανάγκη για σωστή εκπαίδευση των ναυτικών και περισσότερη προσοχή στα πιστοποιητικά τους και τις συνθήκες υπό τις οποίες αποκτώνται.

3. Η ναυτική εργασία και οι διαφορές που συναντώνται ανάλογα με τη σημαία που φέρει το πλοίο

3.1 Η ναυτική εργασία στη σημερινή εποχή

Ναυτική εργασία καλείται κάθε πνευματική ή σωματική εργασία η οποία παρέχεται στο πλοίο απο τον πλοίαρχο ή το πλήρωμα, με σκοπό την εκπλήρωση της αποστολής του πλοίου ως μέσο διεθνών μεταφορών²⁹. Τα χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας σίγουρα δεν μπορούν να γίνουν πλήρως αντιληπτά από κάποιον που δεν έχει ταξιδέψει για διάστημα τέτοιο ώστε να βιώσει την απομόνωση που σου επιβάλλουν οι συνθήκες στο πλοίο. Αναμφίβολα ο άνθρωπος δεν είναι φτιαγμένος για να ζει στη θάλασσα και το πλοίο, όσο καλά οργανωμένο και να είναι δεν παύει να είναι ένας περιορισμένος χώρος. Η ναυτική εργασία, έχει μια σειρά από ειδικά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να μελετηθούν

²⁹ Γ.Π.Βλάχος, Εμ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης», εκδόσεις J&J Hellas, Παιραιάς 1999

εκτενώς προκειμένου να μπορούμε να προβούμε σε συμπεράσματα για το πως διαμορφώνονται οι εργασιακές υποχρεώσεις του πληρώματος.

Αρχικά θα πρέπει να αναφερθούμε στην μεγαλύτερη ιδιαιτερότητα που έχει πλοίο ως παραγωγική μονάδα. Σύμφωνα με πολλές μελέτες υπάρχει συνεχώς αυξανόμενη ανάγκη το πλοίο να βρίσκεται συνεχώς σε κίνηση έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η αποδοτικότερη λειτουργία του, δηλαδή η μεγιστοποίηση των εσόδων του. Αυτό σημαίνει πως το πλήρωμα αναγκάζεται να μείνει για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από το σπίτι του και την οικογένειά του και να προσαρμοστεί σε έναν εντελώς νέο τρόπο ζωής όπου επιπρόσθετα θα έχει και μεγάλες εργασιακές υποχρεώσεις και ευθύνες. Τα σύγχρονα πλοία, λόγω της εξαρτημένης θέσης τους στην εφοδιαστική αλυσίδα, μένουν πλέον ελάχιστο χρόνο στο λιμάνι όπου και ο φόρτος εργασίας των ναυτικών είναι ακόμα πιο έντονος από τις λεγόμενες «εμπορικές πιέσεις». Το πλοίο εάν έχει σύγχρονα, αυτοματοποιημένα φορτοεκφορτωτικά συστήματα θα ξεφορτώσει μέσα σε λίγες ώρες. Εάν όχι, το πλήρωμα θα είναι επιφορτισμένο με ακόμα περισσότερη δουλειά, άγχος για την επίτευξη του χρόνου που έχει οριστεί για τις σταλίες και βέβαια την υποχρέωση να φροντίσουν τις δεξαμενές έτσι ώστε να είναι σύντομα έτοιμες για να παραλάβουν νέο φορτίο. Ο πλοίαρχος θα είναι από τα λίγα μέλη του πληρώματος που θα βγει, και ίσως και κάποιος άλλος εκ περιτροπής. Έτσι, ακόμα και η παραδοσιακή διέξοδος των ναυτικών, που ήταν το λιμάνι προορισμού έχει μετατραπεί σε ένα επιπλέον άγχος που δεν τους επιτρέπει να ξεφύγουν από την ρουτίνα της εργασίας στο πλοίο. Επιπλέον, μετά την υιοθέτηση του ISPS, κάποιοι ναυτικοί συναντούν προβλήματα σε κάποια λιμάνια (πχ των ΗΠΑ), με αποτέλεσμα, να δυσχεραίνονται ακόμα περισσότερο οι εργασιακές συνθήκες.

Εξετάζοντας τώρα το χώρο του πλοίου αυτόν καθ'αυτόν, βλέπουμε πως οι συνθήκες εργασίας σίγουρα δεν είναι ιδανικές. Αρχικά, θα πρέπει να εξεταστούν κάποια από τα χαρακτηριστικά της γέφυρας, αφού αποτελεί τον εργασιακό χώρο για αρκετά από τα μέλη του πληρώματος, καθώς από εκεί ελέγχεται η κίνηση (με την έννοια της ναυσιπλοΐας) του πλοίου. Παλαιότερα, στα τέλη του 19^{ου} αιώνα ο χώρος όπου βρισκόταν το τιμόνι διέφερε από τη γέφυρα, που δεν ήταν παρά ένας ανοικτός χώρος περιτριγυρισμένος με κάγκελα για να τηρούνται οι βάρδιες. Ο χώρος με τους χάρτες, τον τηλεγράφο και τα άλλα όργανα ναυσιπλοΐας βρισκόταν λίγο πιο δίπλα. Όταν έκλεισε ο χώρος και δημιουργήθηκε ένα ενιαίο δωμάτιο επικράτησε η ονομασία γέφυρα. Όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας λοιπόν, παρατηρούμε πως για το πλήρωμα της γέφυρας έχουν αλλάξει σίγουρα προς το καλύτερο, αφού δεν είναι πλέον εκτεθειμένοι στις καιρικές συνθήκες.

Στο χώρο αυτό σήμερα, στα σύγχρονα πλοία στεγάζεται υπερσύγχρονος εξοπλισμός που περιλαμβάνει ραντάρ τελευταίας τεχνολογίας, συστήματα επικοινωνίας με την ξηρά, συστήματα ελέγχου της μηχανής και άλλα πληροφοριακά συστήματα που καταγράφουν στατιστικά δεδομένα και μετρούν την απόδοση του πλοίου, έτσι ώστε το γραφείο να έχει πάντα όσο πιο ολοκληρωμένη εικόνα γίνεται.

Για την ναυσιπλοΐα, χρησιμοποιούνται τα παρακάτω συστήματα, συνήθως σε συνδυασμό μεταξύ τους:

- **Dead reckoning:** ο χρήστης αυτού του συστήματος πλοήγησης βλέπει τα σημεία από τα οποία έχουν αναχωρήσει πλοία και την προβλεπόμενη πορεία και ταχύτητα τους για τις επόμενες ώρες.

- **Piloting:** ο χρήστης κατευθύνει το πλοίο παρατηρώντας τα σημάδια στο περιβάλλον ή τα άλλα εργαλεία που έχουν στηθεί για την ασφαλή ναυσιπλοΐα, όπως οι φάροι, οι σημαδούρες, πλωτές κατασκευές κλπ.
- **Celestial navigation:** ο πλοηγός καθορίζει την πορεία του πλοίου με βάση τη θέση του ήλιου, της Σελήνης και των άλλων πλανητών
- **Electronic navigation:** ο πλοηγός χρησιμοποιεί ραντάρ και άλλα όργανα, με τεχνολογίες όπως το GPS, τα ραδιοκύματα και τα σήματα.

Ένα ολοκληρωμένο σύστημα πλοήγησης πρέπει να περιλαμβάνει, σε κάποιο βαθμό, όλα τα παραπάνω υποσυστήματα, και γι' αυτό και τα περισσότερα σύγχρονα όργανα περιέχουν τεχνολογία που επιτρέπει την αλληλεπίδραση διαφορετικών συστημάτων μεταξύ τους. Για παράδειγμα το ραντάρ μπορεί να στέλνει δεδομένα στο GPS και αντίστροφα. Τα ολοκληρωμένα συστήματα πλοήγησης συναντώνται όλο και περισσότερο στα σύγχρονα πλοία και όταν περιλαμβάνουν και λειτουργίες για την διευκόλυνση του management ονομάζονται Integrated Bridge System (IBS). Σύμφωνα με τον ορισμό του IMO το IBS είναι ένας συνδυασμός από συστήματα, τα οποία είναι αλληλοσυνδεδεμένα έτσι ώστε να επιτρέπουν την κεντρική πρόσβαση σε οποιαδήποτε πληροφορία ή εντολή από το σταθμό εργασίας. Σκοπός τους είναι να αυξήσουν τα επίπεδα ασφαλείας στο πλοίο και να κάνουν πιο αποτελεσματική τη διοίκηση του πλοίου με τη χρήση βέβαια του κατάλληλου προσωπικού.

Όσον αφορά το χώρο της μηχανής τώρα, η ανάλυση του προηγούμενου κεφαλαίου ήταν επαρκής για την κατανόηση των εργασιών που θα πρέπει να διενεργούνται σ' αυτό το χώρο. Αυτό που θα πρέπει να προσθέσουμε είναι πως σήμερα, χάρις στην εισαγωγή συστημάτων αυτοματισμού πολλές εργασίες γίνονται μηχανικά. Ο έλεγχος της μηχανής είναι πλέον μια εντελώς αυτοματοποιημένη διαδικασία. Οι μηχανικοί βασίζονται πολύ στα

συστήματα αυτοματισμού και δυστυχώς δεν θα μπορούσαν να κάνουν πολλές από αυτές της εργασίες χειρωνακτικά. Τα καθήκοντά τους αφορούν την επιτήρηση της λειτουργίας, την απάντηση κάποιου προβλήματος μετά από κάποιο συναγερμό και στη συντήρηση της μηχανής.

3.2 Υποβαθμισμένα πλοία και οι κίνδυνοι που συνεπάγονται για το πλήρωμα

Όπως αναφέραμε, η εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών έχει επηρεάσει σε μεγάλο βαθμό την εργασία των ναυτικών από πολλές απόψεις: λιγότερες χειρωνακτικές εργασίες- αυξημένες ανάγκες σε γνώσεις που αφορούν τον χειρισμό της τεχνολογίας που φέρει το πλοίο, μείωση των μελών του πληρώματος σε 15-20 άτομα. Ωστόσο, σημειώνεται πως αυτοί οι αριθμοί πληρώματος αφορούν μόνο τα σύγχρονα πλοία που φέρουν και τα αντίστοιχα τεχνολογικά επιτεύγματα. Τα παλαιότερα πλοία, 20 ετών και πάνω, έχουν ακόμα αυξημένες ανάγκες επάνδρωσης οι ναυτικοί είναι επιφορτισμένοι με την συνεχή φροντίδα των ανεπαρκειών του σε χώρους όπως οι δεξαμενές φορτίου, η γάστρα και το κατάστρωμα- όσο βέβαια μπορούν να διορθωθούν.

Οι διεθνείς κανονισμοί όμως δεν είναι αρκετά ξεκάθαροι ως προς αυτό το θέμα και η ασφαλής επάνδρωση είναι στην ευχέρεια του πλοιοκτήτη. Δυστυχώς όμως, σε αυτά τα παλαιότερα πλοία είναι που παρατηρούνται οι περισσότερες ανεπάρκειες αφού οι πλοιοκτήτες ενδιαφέρονται για την μεγιστοποίηση των κερδών τους τα τελευταία χρόνια οικονομικής ζωής του πλοίου.

Η συνήθης πρακτική είναι η νηολόγηση του πλοίου σε κάποια σημαία ευκαιρίας, όπου οι απαιτήσεις που αφορούν τα μέλη του πληρώματος είναι χαμηλές και η δραστηριοποίηση του γίνεται μόνο σε δρομολόγια μικρών αποστάσεων. Πολλές φορές

μάλιστα, εάν μιλάμε για υποβαθμισμένο πλοίο που δεν τηρεί τα πρότυπα ασφαλείας, επιλέγοντας λιμάνια όπου θα αποφεύγονται οι έλεγχοι όπως αυτά της Αφρικής ή της Λατινικής Αμερικής.

Αναλυτικότερα τα προβλήματα που παρατηρούνται αφορούν κυρίως την δομή και την κατασκευή του πλοίου. Στο πλοίο συνήθως έχει γίνει πλημμελής συντήρηση τόσο στην μηχανή του όσο και σε άλλα συστήματα ασφαλείας. Σύμφωνα με το Paris MOU Report για το 2006, μετά από εκτεταμένους ελέγχους, εντοπίστηκαν σημαντικές ανεπάρκειες, ιδιαίτερα σε πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας. Οι περισσότερες αφορούσαν μη συμμόρφωση με τους διεθνείς κανονισμούς και συγκεκριμένα με την MARPOL, ελλειπή πιστοποιητικά των μελών του πληρώματος, ελλειπή συστήματα πυρασφάλειας, ελλειπή σωστικά μέτρα και μη τήρηση των προβλεπόμενων συντηρήσεων ακόμα και όταν τους είχε υποδειχθεί από τις αρχές του Paris MOU. Κάποια πλοία μάλιστα βρέθηκαν να παρουσιάζουν τις ίδιες ανεπάρκειες σε 4, 5, ή 6 συνεχόμενους ελέγχους, κάτι που μας οδηγεί στο συμπέρασμα πως αυτό αποτελεί την συνήθη πρακτική της εταιρίας. Σε 14 από αυτά τα πλοία είχε απαγορευτεί ο απόπλους το 2008 μετά τον επανειλημμένο εντοπισμό των ίδιων ανεπαρκειών. Ακολουθεί ανάλυση για τις σημαίες αυτών των πλοίων.

3.3 Οι σημαίες ευκαιρίας, οι λίστες του Paris MOU και οι ανεπάρκειες που συναντώνται στα νηολογημένα πλοία τους

Για τον ορισμό της σημαίας ευκαιρίας το πρώτο στοιχείο που εξετάζεται είναι η ύπαρξη γνήσιου δεσμού (genuine link) μεταξύ του πλοιοκτήτη και του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο. Όπως είδαμε και παραπάνω ο θεσμός των σημαίων ευκαιρίας είναι πολύ παλιός και αναπτύχθηκε για οικονομικούς και πολιτικούς λόγους. Οι σημαίες ευκαιρίας

όμως συνδέθηκαν με ιδιαίτερα δυσάρεστες καταστάσεις τα τελευταία 20 χρόνια. Ναυτικά ατυχήματα με επακόλουθο σημαντική περιβαλλοντική ρύπανση και τραυματισμούς ή ακόμη και θανάτους μελών του πληρώματος έχουν πολλές φορές αποδοθεί στις πρακτικές που χρησιμοποιούν τα πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας.

Αναλυτικότερα τα χαρακτηριστικά που τις κάνουν ελκυστικές προς τους πλοιοκτήτες είναι

6. Τα χαμηλά έξοδα κατά τη νηολόγηση
7. Οι χαμηλοί φόροι προς το κράτος της σημαίας
8. Η ελευθερία στην επιλογή της σύνθεσης του πληρώματος
9. Η ελεύθερη διαμόρφωση των μισθών των πληρωμάτων
10. Η εύκολη έξοδος από το νηολόγιο της χώρας

Σε πολλές περιπτώσεις οι κυβερνήσεις των κρατών που φέρουν σημαίες ευκαιρίας χαρακτηρίζονται και από σχετική αδιαφορία προς τα ανθρώπινα δικαιώματα που εκφράζεται με την μη υπογραφή διεθνών συνθηκών όπως αυτές του ILO. Βεβαίως είναι αυτονόητο ότι αντίστοιχη αδιαφορία υπάρχει και για θέματα που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου ή την προστασία του περιβάλλοντος και κατά συνέπεια κάποιες φορές δεν εφαρμόζονται ούτε οι αντίστοιχες συνθήκες του IMO.

Τα τελευταία χρόνια ωστόσο οι διεθνείς πολιτικοί φορείς που σχετίζονται με την ναυτιλία, έχουν δείξει έντονο ενδιαφέρον για τον περιορισμό των πρακτικών που μπορεί να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή και το περιβάλλον. Για τον εντοπισμό των πλοίων που παρουσιάζουν σημαντικές ανεπάρκειες τόσο το Paris MOU (Μνημόνιο Συνεννόησης του

Παρισιού), όσο και άλλοι οργανισμοί όπως η ITF (Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών στις Μεταφορές) έχουν δημιουργήσει σώμα επιθεωρητών που έχει ως στόχο τον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων στα λιμάνια.

Η εκστρατεία της ITF εστιάζει κυρίως στα παλαιά πλοία, ηλικίας 20 ετών και άνω, τα οποία αποτελούν και την πλειοψηφία του στόλου των σημαίων ευκαιρίας και απασχολούν δεκάδες χιλιάδες ναυτικών. Οι επιθεωρήσεις εξετάζουν κυρίως θέματα αμοιβών, συνθηκών εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο και άλλα θέματα που αφορούν την ναυτεργατική νομοθεσία όπως οι ναυτολογήσεις για μεγάλο χρονικό διάστημα. Τα τελευταία χρόνια οι επιθεωρητές έχουν πολλαπλασιαστεί και έχουν επεκταθεί στα μεγαλύτερα λιμάνια του κόσμου. Δεν διστάζουν μάλιστα να προβούν σε ακτιβιστικές δράσεις όταν εντοπίζουν κάποιο πλοίο με σοβαρές ανεπάρκειες, απαγορεύοντας του τον απόπλου.

Όσον αφορά τώρα τις σημαίες στις οποίες εστιάζουν τους ελέγχους τους, στην ιστοσελίδα της ITF υπάρχει σχετική λίστα των χωρών που θεωρεί ότι αποτελούν σημαίες ευκαιρίας. Οι χώρες αυτές φαίνονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.1

Χώρες που έχουν χαρακτηριστεί ως σημαίες ευκαιρίας από την ITF

Antigua and Barbuda

Bahamas

Barbados

Belize

Bermuda (UK)

Bolivia

Burma

Cambodia

Cayman Islands

Comoros

Cyprus

Equatorial Guinea

French International Ship Register
(FIS)

German International Ship Register
(GIS)

Georgia

Honduras

Jamaica

Lebanon

Liberia

Malta

Marshall Islands (USA)

Mauritius

Mongolia

Netherlands Antilles

North Korea

Panama

Sao Tome and Príncipe

St Vincent

Sri Lanka

Tonga

Vanuatu

Gibraltar (UK)

Πηγή: www.itfglobal.org

Η λίστα αυτή ωστόσο, φαίνεται ότι διαμορφώθηκε την δεκαετία του 1990, και δεν έχει ανανεωθεί πρόσφατα. Την τελευταία πενταετία οι χώρες αυτές έχουν διαφοροποιηθεί, αφού κάποιες έχουν συμμορφωθεί με τη διεθνή νομοθεσία. Η σημαντικότερη αλλαγή αφορά την εξέλιξη των ποιοτικών χαρακτηριστικών της σημαίας της Κύπρου, η οποία με την είσοδο της στην Ευρωπαϊκή ένωση αναγκάστηκε να συμμορφωθεί με τους Ευρωπαϊκούς

κανονισμούς που αφορούν την Ναυτιλία. Αντιστοίχα, τα Δεύτερα νηολόγια της Γαλλίας και της Γερμανίας δεν εμφανίζονται πλέον ως σημαίες ευκαιρίας.

Το Paris MOU έχει καθιερώσει αντίστοιχους ελέγχους σε πολλά λιμάνια της υφελίου, εστιάζοντας και πάλι σε σημαίες που χαρακτηριζόταν ως σημαίες ευκαιρίας. Στο τελευταίο του διετές report που δημοσιεύτηκε το 2006, παρουσιάζονται οι σημαίες υψηλού κινδύνου στην λεγόμενη «μαύρη λίστα» και ακολουθεί η «γκρίζα λίστα» με σημαίες στα πλοία των οποίων εντοπίστηκαν σημαντικές ανεπάρκειες. Στη λευκή λίστα βρίσκονται οι σημαίες των χωρών με τα περισσότερα ρυθμισμένα πλοία.

Αναλυτικότερα, πρώτες στη μαύρη λίστα και μάλιστα ως εξαιρετικά υψηλού κινδύνου θεωρούνται η Βόρεια Κορέα και η Αλβανία.

Πίνακας 3.2: Η μαύρη λίστα των χωρών με σημαίες υψηλού κινδύνου

Flag State	Inspec- tions 2004-2006	Deten- tions 2004-2006	Black to Grey limit	Grey to White limit	Excess Factor
Black list					
Korea, DPR	394	135	37	very high risk	8,70
Albania	344	98	32		6,84
Bolivia	36	10	6		4,09
Comoros	326	63	31	high risk	3,95
Georgia	718	126	62		3,76
Slovakia	202	39	21		3,65
St. Kitts and Nevis	40	10	6	medium to high risk	3,53
Syrian Arab Republic	170	32	18		3,38
Honduras	116	22	13		3,11
St Vincent and the Grenadines	2450	296	193	medium risk	2,34
Cambodia	526	69	47		2,27
Lebanon	169	24	18		2,03
Brazil	38	7	6	medium risk	1,79
Egypt	157	19	17		1,40
Belize	622	59	55		1,22
Morocco	170	18	18		1,02

Πηγή: Paris MOU on Port State Control, Report 2006

Πίνακας 3.3: Η γκρίζα λίστα των χωρών με σημαίες στις οποίες έχουν εντοπιστεί σημαντικές ανεπάρκειες

Flag State	Inspections 2004-2006	Detentions 2004-2006	Black to Grey limit	Grey to White limit	Excess Factor
Grey list					
Panama	6877	514	517	446	0,96
Taiwan	45	6	6	0	0,93
Turkey	1968	154	157	119	0,92
Algeria	138	14	15	4	0,90
Ukraine	583	48	51	30	0,84
Mongolia	47	5	7	0	0,75
Jamaica	41	4	6	0	0,68
Thailand	235	18	23	10	0,61
Faroe Islands	82	5	10	1	0,41
Austria	36	2	6	0	0,41
Croatia	204	13	21	8	0,40
Dominica	101	6	12	2	0,39
Tunisia	39	2	6	0	0,38
Azerbaijan	117	7	13	3	0,38
Bulgaria	318	20	30	14	0,36
Dominican Republic	30	1	5	0	0,30
Russian Federation	2706	177	212	167	0,22
Poland	145	7	16	5	0,22
Latvia	113	5	13	3	0,21
India	143	6	16	4	0,14
Ireland	183	8	19	7	0,11
Lithuania	293	14	28	13	0,08
Romania	79	2	10	1	0,08
Korea, Republic of	158	6	17	5	0,06
Vanuatu	122	4	14	3	0,06
Japan	65	1	8	1	0,04
Malaysia	125	4	14	4	0,04

Πηγή : Paris MOU on Port State Control, Report 2006

Οι σημαίες των χωρών έχουν καταγραφεί με βάση τον αριθμό των ανεπαρκειών οι οποίες εντοπίστηκαν στα πλοία τους προς το σύνολο των επιθεωρήσεων που γίνανε από επιθεωρητές του Paris MOU. Οι χώρες κατατάσσονται στη λίστα με βάση το αποτέλεσμα που έχουν φέρει στον παρακάτω τύπο για τον υπολογισμό των ορίων γκρίζας προς μαύρης λίστας και γκρίζας προς λευκής λίστας.

$$u_{black_to_grey} = N \cdot p + 0.5 + z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$
$$u_{white_to_grey} = N \cdot p - 0.5 - z \cdot \sqrt{N \cdot p \cdot (1 - p)}$$

Όπου :

N ο αριθμός των επιθεωρήσεων σε πλοία της σημαίας

p το επιτρεπόμενο όριο ανεπαρκειών (ορίζεται 7% από την επιτροπή του Paris MOU on Port State Control)

z η σημαντικότητα (ορίζεται ως 1.645 για το 95% των πλοίων)

Για την σύγκριση των αποτελεσμάτων χρησιμοποιείται και ο “excess factor” ,ως ένας δείκτης του πόσο συχνά θα πρέπει να επαναυπολογιστεί κάποιο αποτέλεσμα με βάση τον αριθμό των επιθεωρήσεων³⁰.

30

Για περισσότερες πληροφορίες βλέπε : Paris MOU on Port State Control, Report 2006

Όσον αφορά τώρα τα αποτελέσματα των χωρών με βάση τον παραπάνω τύπο, βλέπουμε πως πρώτες στη μαύρη λίστα, δηλαδή σημαίες που χαρακτηρίζονται υψηλού ρίσκου είναι η Κορέα, η Αλβανία και η Βολιβία. Στις σημαίες αυτές βέβαια δεν αντιστοιχεί μεγάλο μέρος του παγκόσμιου στόλου και για αυτό δεν έχουμε και πολλά στοιχεία για τις ανεπάρκειες που εμφανίζονται στα πλοία τους. Ενδιαφέρον έχει η θέση της Ονδούρα, που θεωρείται παραδοσιακή σημαία ευκαιρίας και βρίσκεται ακόμα στις σημαίες υψηλού ρίσκου. Το ίδιο βλέπουμε και για τη σημαία του Σεν Βίνσεντ & Γρεναδίν και το Λίβανο που αποτελούν σημαίες μέτριου ρίσκου.

Στη Γκρίζα Λίστα, οι χώρες που εμφανίζονται πρώτες είναι ο Παναμάς, η Ταϊβάν και η Τουρκία. Οι συνολικές επιθεωρήσεις που γίνανε τα τελευταία τρία χρόνια και οι ανεπάρκειες που εντοπίστηκαν παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα

Πινάκας 3.4: Οι ανεπάρκειες που εντοπίστηκαν ανά κράτος- σημαία από το Paris MOU on Port State Control

	NUMBER OF DEFICIENCIES			DEF. IN % OF TOTAL NUMBER		
	2004	2005	2006	2004	2005	2006
Ship's certificates and documents	3198	3583	4198	4,99	5,74	6,35
Training certification and watchkeeping for seafarers	3127	2529	2684	4,88	4,05	4,06
Crew and Accommodation (ILO 147)	2150	1720	1684	3,35	2,75	2,55
Accident prevention (ILO147)	671	1048	1369	1,05	1,68	2,07
Food and catering (ILO 147)	1928	1634	1673	3,01	2,62	2,53
Working space (ILO 147)	2858	2562	2449	4,46	4,1	3,70
Mooring arrangements (ILO 147)	1052	930	936	1,64	1,49	1,42
Safety in general	5194	5165	5183	8,10	8,27	7,84
Safety of navigation	6795	6681	7570	10,60	10,7	11,45
Fire safety measures	9022	8631	8511	14,07	13,82	12,87
Life saving appliances	6793	6147	6017	10,60	9,85	9,10
Alarm – signals	435	425	488	0,68	0,68	0,74
Radio communication	2028	3027	2724	3,16	4,85	4,12
Bulk carriers - additional safety measures	135	111	171	0,21	0,18	0,26
Gas and chemical carriers	135	214	192	0,21	0,34	0,29
Carriage of cargo and dangerous goods	600	588	567	0,94	0,94	0,86
Load lines	3519	3197	3118	5,49	5,12	4,71
Propulsion & aux machinery	4346	4287	5077	6,78	6,87	7,68
SOLAS related operational deficiencies	2361	2099	2135	3,68	3,36	3,23
ISM related deficiencies	2794	2940	3087	4,36	4,71	4,67
MARPOL - annex I	3646	3270	4601	5,69	5,24	6,96
MARPOL - annex II	52	40	68	0,08	0,06	0,10
MARPOL - annex III	7	6	13	0,01	0,01	0,02
MARPOL - annex IV		24	39		0,04	0,06
MARPOL - annex V	9	608	640	0,01	0,97	0,97
MARPOL - annex VI		17	92		0,03	0,14
MARPOL related operational deficiencies	610	134	121	0,95	0,21	0,18
Security (ISPS)	107	817	735	0,17	1,31	1,11
TOTAL	64113	62434	66142			

Πηγή: Paris MOU on Port State Control, Report 2006

Είναι φανερό το μεγάλο μέρος των ανεπαρκειών εντοπίζεται στην έλλειψη συστημάτων ασφαλείας. Συγκεκριμένα το 2006 εντοπίστηκαν 8511 ανεπάρκειες σε συστήματα αντιμετώπισης πυρκαγιάς επί του πλοίου, 7570 ανεπάρκειες σε συστήματα που ασφαλούν την ασφαλή ναυσιπλοΐα, 6017 ανεπάρκειες σε σωστικό εξοπλισμό και 488 ανεπάρκειες σε συστήματα συναγερμών. Επιπρόσθετα, όσον αφορά στις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης, παρατηρείται εξίσου μεγάλος αριθμός ανεπαρκειών. Οι περισσότερες εντοπίζονται στο χώρο εργασίας, στις εγκαταστάσεις διαβίωσης του πληρώματος και στην τροφοδοσία.

3.4 Οι εργασιακές σχέσεις μεταξύ των ναυτικών και της διοίκησης της εταιρίας

Ένας ορισμός των εργασιακών σχέσεων περιλαμβάνει τη σχέση και την αλληλεπίδραση μεταξύ της ηγεσίας της επιχείρησης και του εργατικού δυναμικού. Η συμβολή της ναυτικής εργασίας στην αποδοτική εκμετάλευση του πλοίου και κατα συνέπεια στην απόδοση της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι μέγιστη, διότι τόσο η ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου όσο και η εκπλήρωση του ταξιδιού εξαρτώνται από την ναυτική εμπειρία του πληρώματος, από την ευσυνηδησία και την αφοσίωση τους στο καθήκον, το οποίο αρκετές φορές αγγίζει τα όρια της αυτοθυσίας. Η αποδοτική εργασία του πληρώματος και η αποτελεσματική συντήρηση του πλοίου είναι οι βασικοί εκείνοι

συντελεστές, που το προστατεύουν από συνήθεις φθορές και ζημιές, και περιορίζουν τις επισκευές του, επιμηκύνοντας τη διάρκεια ζωής του³¹.

Στην ναυτιλιακή βιομηχανία οστόσο θα έλεγε κανείς πως οι εφοπλιστές δεν δείχνουν αρκετό ενδιαφέρον για τους ναυτικούς, δεδομένων φυσικά των εξαιρετικών ιδιαιτεροτήτων και δυσκολιών που παρουσιάζει το ναυτικό επάγγελμα. Και δεν είναι τυχαίο το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια παρατηρείται έλλειψη ναυτικών. Σε χώρες του δυτικού κόσμου σίγουρα οι αμοιβές των πληρωμάτων είναι ικανοποιητικές για τα δεδομένα της εποχής. Σε καμία περίπτωση όμως δεν αντανakλούν τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος, τα κέρδη που παράγει η εργασία του και τους κινδύνους που αντιμετωπίζει, τόσο όσον αφορά την ζωή του όσο και την ευθύνη σε περίπτωση υπαιτιότητας κάποιου ατυχήματος.

Ιδιαίτερα την τελευταία πενταετία που η αγορά, όσον αφορά τις τιμές των ναύλων και τα κέρδη των εταιριών βρισκόταν σε πολύ καλά επίπεδα, πολύ εργαζόμενοι της ναυτιλιακής βιομηχανίας υποστήριζαν ότι οι αμοιβές τους δεν είναι αυτές που θα έπρεπε³².

³¹ Γ.Π.Βλάχος, Εμ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης», εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 1999

32

Ο πρόεδρος της εταιρίας InterManager, Ole Stene δήλωσε τα εξής:

«We at InterManager have not seen much improvement in the management fee structures since it first started to be debated in the media. When you see how the shipping market has improved, coupled with the concerns we have on recruiting and manning and taking care of the asset value of the ships, we are surprised owners are not prepared to share their fortune with us in taking care of their ships.

Despite this reticence on the part of the owners, it is inevitable that fees will rise and that owners will start to realise they have to invest in manning, but also in paying for the management services they are receiving.»

Πηγή: Lloyd's list, 2 Αυγούστου 2008

Τόσο οι εργαζόμενοι στο πλοίο όσο και οι εργαζόμενοι του γραφείου συνεισφέρουν σημαντικά στην αύξηση των κερδών των επιχειρήσεων. Υποστηρίζεται μάλιστα, ότι δεδομένης της υπεραξίας που παράγουν, θα έπρεπε να εκτιμηθεί περισσότερο ο προσωπικός χρόνος που αφιερώνουν, οι εξειδικευμένες γνώσεις και υπηρεσίες που παρέχουν και η συνεχή φροντίδα για την καλύτερη δυνατή διατήρηση της κεφαλαιουχικής αξίας του πλοίου.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας ιδιαίτερα απαιτητικός τομέας. Παρά τις σημαντικές κατακτήσεις που έχουν επιτευχθεί σε παγκόσμιο και εθνικό επίπεδο από τις συνδικαλιστικές ενώσεις και τους διεθνείς οργανισμούς υπάρχουν ακόμα αρκετά ζητήματα που χρήζουν αντιμετώπισης. Τα σημαντικότερα προβλήματα είναι τα εξής :

- **Προβλήματα που σχετίζονται με την φύση της ναυτικής εργασίας στο πλοίο**
 - Κόπωση
 - Ανεπαρκείς ώρες η/και κακή ποιότητα ύπνου
 - Άγχος και πίεση από τις εργασιακές απαιτήσεις
 - Κακή διατροφή
-

- Σωματική και ψυχολογική κούραση από τους μη εργονομικούς χώρους εργασίας
 - Ρουτίνα από την επανάληψη των εργασιών και την έλλειψη δημιουργικών δραστηριοτήτων στον ελεύθερο χρόνο
 - Αίσθημα απομόνωσης λόγω της μη συναναστροφής και της έλλειψης επικοινωνίας με οικία πρόσωπα
- **Προβλήματα που προκύπτουν λόγω της εναλλαγής περιβάλλοντος μεταξύ πλοίου και ξηράς**
 - Δυσκολίες προσαρμογής στο νέο κάθε φορά περιβάλλον
 - Ενδοοικογενειακά προβλήματα

Πριν εξετάσουμε σε βάθος τα αίτια των προβλημάτων και τα αποτελέσματα που μπορεί να έχουν, θα ήταν χρήσιμο να εξετάσουμε τις σχέσεις που αφορούν την ναυτική εργασία. Οι σχέσεις που μας ενδιαφέρουν είναι αυτές που αναπτύσσονται μεταξύ:

- Του πλοιάρχου και της εταιρίας
- Του πλοιάρχου και των αξιωματικών
- Του πλοιάρχου και των υπολοίπων μελών του πληρώματος
- Των αξιωματικών και των υπολοίπων μελών του πληρώματος

- Των υπολοίπων μελών του πληρώματος

Σε ότι αφορά την σχέση της εταιρίας με το πλήρωμα, είναι φανερό πως υπάρχουν περιορισμένα στοιχεία, αφού οι υπάλληλοι της εταιρίας έχουν ελάχιστη επαφή με τα μέλη του πληρώματος. Εκφραστής της εταιρείας στο πλοίο είναι ο πλοίαρχος που καλείται να εφαρμόσει την πολιτική και να προασπίσει τα συμφέροντα της εταιρίας. Βεβαίως οι πρακτικές και η αντιμετώπιση του πληρώματος διαφέρει από εταιρία σε εταιρία. Οι σημαντικότεροι παράμετροι που επιδρούν σε αυτό είναι το μέγεθος της εταιρίας, η αγορά στην οποία δραστηριοποιείται, οι ανταγωνιστές, τα περιθώρια κέρδους που υπάρχουν στην αγορά κλπ.

Το εργασιακό κλίμα εντός του πλοίου λοιπόν διαμορφώνεται απο τις σχέσεις μεταξύ του πλοίαρχου των αξιωματικών και του πληρώματος. Η νομοθεσία που αφορά τις εργασιακές συνθήκες στη ναυτιλία, προβλέπει σε μεγάλο βαθμό τα πιθανά προβλήματα και προτείνει λύσεις που όμως δεν εφαρμόζονται σε όλες τις περιπτώσεις. Τα θέματα στα οποία εστιάζει είναι:

- Τα διαστήματα άδειας των ναυτικών
- Οι ώρες εργασίας και ξεκούρασης
- Η τροφοδοσία
- Η παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης
- Η παροχή δυνατοτήτων για δημιουργικές δραστηριότητες

- Το δικαίωμα να δέχονται επισκέψεις από την οικογένειά τους και να ταξιδεύουν μαζί τους
- Η παροχή τηλεπικοινωνιακού εξοπλισμού ώστε να διατηρούν επαφή με της οικογένειές τους

Τα τελευταία χρόνια ωστόσο, δεδομένης της έλλειψης ικανών ναυτικών, κάποιες εταιρίες προσπαθούν να κρατήσουν την συνεργασία με τα μέλη του πληρώματος με όσο το δυνατό περισσότερες παροχές, εστιάζοντας στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μελών του πληρώματος εν πλω, αλλά και στη βοήθεια προς τις οικογένειες τους όταν χρειάζεται.

Συγκεκριμένα, πολλές εταιρίες επιτρέπουν την επίσκεψη μελών της οικογενείας στο πλοίο, ή ακόμα και να ταξιδέψουν μαζί τους για κάποιο διάστημα. Σύμφωνα με έρευνα, αυτό έχει θετικές επιπτώσεις στους εργαζομένους στο πλοίο αφού η μοναξιά και η ανησυχία για την οικογένεια είναι παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν στην εγκατάλειψη του ναυτικού επαγγέλματος³³. Οι επισκέψεις των μελών της οικογένειας και κυρίως των συζύγων, βοηθάει στην βελτίωση της ψυχολογικής κατάστασης του ναυτικού, που βεβαίως επιβαρύνεται από την μακροχρόνια απουσία των αγαπημένων προσώπων του, και βοηθάει και την οικογένεια να κατανοήσει τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος³⁴.

33

British parliamentary papers, 1970 Committee of inquiry into Shipping (Rochdale report) CMND 4337(London HMSO)

34

M. Thomas, H. Sampson, M. Zhao, Finding a balance: companies, seafarers, and family life, Maritime policy and management, 2003, vol 30, No 1, 59-76

Ακόμα, η χρήση των υπηρεσιών του διαδικτύου και ιδιαίτερα το ηλεκτρονικό ταχυδρομείο είναι αρκετά διαδεδομένο στα νέα πλοία και με αυτό τον τρόπο οι οικογένειες των ναυτικών μπορούν πιο εύκολα και με μικρότερο κόστος να κρατούν επαφή μαζί τους³⁵. Όταν αυτό δεν είναι δυνατό το ρόλο αυτό καλείται να παίξει η τηλεφωνική επικοινωνία, το φαξ ή το απλό ταχυδρομείο. Αυτό βεβαίως δεν είναι ισχύει στις αναπτυσσόμενες χώρες όπου οι οικογένειες των ναυτικών και ιδιαίτερα των χαμηλόβαθμων, δεν αντέχουν την αγορά του σχετικού εξοπλισμού.

Τα διαστήματα άδειας των ναυτικών είναι ακόμη ένας παράγοντας που μπορεί να επηρεάσει την ψυχολογική τους υγεία και την απόφασή τους να εγκαταλείψουν το ναυτικό επάγγελμα. Παρόλο που η νομοθεσία προβλέπει το διάστημα ταξιδιού να μην ξεπερνά τους έξι μήνες, πολλοί ναυτικοί παραμένουν στο πλοίο για μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Οι λόγοι συνήθως είναι οικονομικοί, αφού μπορεί να δελεάζονται από κάποια επιπλέον αμοιβή ή να δέχονται πίεση (εσωτερική ή εξωτερική) και να αισθάνονται πως δεν έχουν άλλη επιλογή. Ακόμα όμως και όταν καταφέρνουν να φύγουν στους έξι μήνες η περίοδος της άδειας δεν έχει τα ποιοτικά χαρακτηριστικά που θα έπρεπε. Πολλές φορές οι ναυτικοί είναι αναγκασμένοι να παρακολουθήσουν σεμινάρια που τους υποδεικνύει η εταιρία κατά τη διάρκεια της άδειας τους με αποτέλεσμα να πρέπει και πάλι να χωριστούν από την

35

Davies A. J. , and Parfett M. C. , Seafarers and the Internet: email and seafarers' welfare(Cardiff UK, Seafares International Reaserch Center, Cardiff University)1998

οικογένειά τους³⁶. Επιπλέον, πολλοί ναυτικοί που έχουν συνάψει συμβόλαια ταξιδιού ανησυχούν για την εξεύρεση εργασίας με αποτέλεσμα να ανταποκρίνονται σε οποιοδήποτε κάλεσμα εταιρίας, ακόμα και αν δεν έχουν περάσει έξι μήνες από το προηγούμενο ταξίδι τους.

Ωστόσο οι παραπάνω παροχές, όσο και αν βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των ναυτικών δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν το σοβαρότερο πρόβλημα της ναυτικής εργασίας που είναι η κόπωση (seafarers fatigue). Η διεθνής νομοθεσία όσον αφορά τις ώρες εργασίας είναι αρκετά αντιφατική μεταξύ των διαφόρων οργανισμών. Για παράδειγμα η STCW αποδέχεται την εργασία των ναυτικών να φτάνει τις 98 ώρες την εβδομάδα, η οδηγία του ILO 180 αποδέχεται 72 ώρες, ενώ η Ευρωπαϊκή οδηγία προτείνει 48 ώρες την εβδομάδα. Η νέα Σύμβαση για τη ναυτική εργασία

Με βάση έρευνα που έχει διεξάγει το Πανεπιστήμιο του Cardiff, το 50% των ναυτικών δηλώνει πως οι ώρες εργασίας του φτάνουν τις 85 εβδομαδιαίως. Επιπλέον δηλώνουν πως η ναυτική εργασία έχει γίνει πιο απαιτητική τα τελευταία χρόνια προκαλώντας τους άγχος και πιστεύουν πως αυτό τους θέτει σε κίνδυνο³⁷. Πράγματι, τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν πως υπάρχει συσχέτιση μεταξύ των ατυχημάτων και μια

36

M. Thomas, H. Sampson, M. Zhao, Finding a balance: companies, seafarers, and family life, *Maritime policy and management*, 2003, vol 30, No 1, 59-76

37

Smith A., Allen P. and Wadsworth E. (2006) *Seafarer Fatigue: The Cardiff Research Programme, Centre for Occupational and Health Psychology, Cardiff University*

σειρά άλλων παραγόντων που συνδέονται άμεσα με την κούραση όπως, η βραδινή βάρδια επιφυλακής, τα χαμηλά επίπεδα επάνδρωσης του πλοίου και τα μειωμένα αντανακλαστικά που μπορεί να επέλθουν από την κούραση και την έλλειψη ύπνου.

Επιπλέον οι εμπορικές πιέσεις προς το πλοίο επιφορτίζουν ακόμη περισσότερο το πλήρωμα. Οι εργασίες που πρέπει να γίνουν πριν την προσέγγιση κάποιου λιμανιού είναι πάρα πολλές και το πλήρωμα αναγκάζεται να δουλέψει περισσότερες ώρες για να αντεπεξέλθει στις απαιτήσεις. Σ' αυτές τις περιπτώσεις η βιασύνη μπορεί να οδηγήσει σε λάθη και παραλήψεις, ιδιαίτερα πριν και κατά τη διάρκεια της φόρτο-εκφόρτωσης, που μπορεί και πάλι να έχουν καθοριστικό ρόλο σε κάποιο ατύχημα³⁸. Τα συχνότερα ατυχήματα που παρατηρούνται εν πλω αφορούν τον τραυματισμό από πτώση, τα εγκαύματα από επαφή με ζεστές ή εξαιρετικά κρύες επιφάνειες, τον τραυματισμό κατά την μεταφορά βαριών αντικειμένων, την ηλεκτροπληξία και τον τραυματισμό από έκρηξη. Βεβαίως τα περιστατικά διαφοροποιούνται με βάση το τμήμα και τον χώρο εργασίας του ναυτικού, αλλά σε κάθε περίπτωση οι κίνδυνοι είναι αυξημένοι όταν πρόκειται για εργασία που γίνεται σε περιορισμένο ή μη επίπεδο χώρο, όταν ο ναυτικός είναι για πολλές ώρες άπνους ή όταν έχει καταναλώσει μεγάλη ποσότητα αλκοόλ. Εκτός των παραπάνω, κίνδυνοι μπορεί να παρουσιαστούν και σε κάποιες πιο ειδικές περιπτώσεις όπως ο χειρισμός αντλιών φορτοεκφόρτωσης, η αντιμετώπιση άσχημων καιρικών συνθηκών, η διέλευση από

38

Πηγή: " Commercial pressures 'contributed to the casualty'", Jerry Frank – Lloyds list, Πέμπτη 25 Σεπτέμβριος 2008

περιοχή όπου παρατηρούνται συχνά περιστατικά πειρατείας, και φυσικά σε περίπτωση που υπάρξει σοβαρή βλάβη ή ατύχημα στο πλοίο³⁹.

Για την καθιέρωση αποτελεσματικά θετικών εργασιακών σχέσεων είναι απαραίτητο να τηρούνται τόσο ότι προβλέπεται από την νομοθεσία, όσο και κάποιοι ειδικοί κανόνες συμπεριφοράς των προϊσταμένων προς τους υφισταμένους. Οι κανόνες αυτοί περιλαμβάνουν⁴⁰:

- Δημιουργία εγκάρδιας και φιλικής ατμόσφαιρας κι ευχάριστο εργασιακό περιβάλλον για όλους του εργαζομένους στο πλοίο
- Δικαιοσύνη και ισότιμη μεταχείριση προς όλους
- Εκδήλωση συμπαράστασης στις ατομικές χαρές και λύπες των εργαζομένων
- Τόνωση του ηθικού των εργαζομένων μέσω της κατάλληλης ψυχολογικής μεταχειρισής τους

39

Collins, A., Matthews, V. & McNamara, (2000) fatigue health and injury, among seafarers and workers on offshore installations: a review, Research Project 461, Appendix 1 SIRC/Centre for Occupational & Health Psychology, Cardiff University

⁴⁰ Γ.Π.Βλάχος, Εμ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης», εκδόσεις J&J Hellas, Πειραιάς 1999

- Επιδειωξη δημιουργίας ομαδικού πνεύματος και συνειδητής πειθαρχίας όταν χρειάζεται
- Σεβασμός των ιδιορρυθμιών ορισμένων εργαζομένων
- Αποφυγή και αποτροπή προσβολών, χλευασμών έντονων πειραγμάτων εις βάρος ορισμένων προσώπων
- Ανθρώπινη συμπεριφορά και άμεση αντιμετώπιση περιπτώσεων τραυματισμών απο ατυχήματα εν πλω
- Ειδική μεταχείριση ατόμων που παρουσιάζουν αδυναμίες προσαρμογής (ιδιαίτερα νεοεισερχόμενοι στο επάγγελμα)
- Άμεση διευθέτηση προστριβών και παρεξηγήσεων μεταξύ των εργαζομένων
- Δημιουργία κοινων ψυχαγωγικών συγκεντρώσεων μεταξύ των προϊσταμένων και των υφισταμένων με σκοπό την ανάπτυξη φιλικών δεσμών

Οι παραπάνω προτάσεις θα συμβάλλουν στην βελτίωση των εργασιακών σχέσεων και στην αποφυγή εργασιακών κρίσεων. Επιπρόσθετα η έλλειψη κάποιων απο αυτές τις συμπεριφορές έχει ακόμη πιο αρνητικές συνέπειες όταν συνδυάζεται με κακές συνθήκες εργασίας, κακή διατροφή, έλλειψη ιατροφαρμακευτικής φροντίδας και ψυχολογικά προβλήματα. Οι παραπάνω συνθήκες εργασίας προβληματίζουν έντονα τους φορείς της ναυτιλιακής πολιτικής λόγω της σημασίας των ναυτικών ατυχημάτων. Η ασφάλεια και η προστασία του ανθρώπινου δυναμικού και του περιβάλλοντος αποτελούν προτεραιότητα για την ναυτιλιακή βιομηχανία για αυτό και τα τελευταία χρόνια αναπτύσσεται ιδιαίτερα η θεωρία της διαχείρισης κρίσεων.

3.5 Εργασιακές κρίσεις που μπορεί να προκύψουν εν πλω

Ορισμός των κρίσεων

Ο ορισμός της κρίσης αναφέρετε στην ύπαρξη μιας εξαιρετικά επείγουσας κατάστασης που προκαλείται από κάποιο παράγοντα που μπορεί να βλάψει, την εταιρία, τον οργανισμό ή το περιβάλλον. Σύμφωνα με τους Pearson and Claire (1998)⁴¹ η κρίση είναι ένα γεγονός με χαμηλή πιθανότητα να συμβεί, αλλά μεγάλο αντίκτυπο που απειλεί την ύπαρξη ενός οργανισμού. Χαρακτηρίζεται από διφορούμενα αίτια, αποτελέσματα και μέσα αντιμετώπισης και από την αναγκαιότητα γρήγορης λήψης αποφάσεων. Οι κρίσεις ποικίλουν ως προς την έκταση που μπορούν να λάβουν και μπορεί να έχουν καταστροφικές συνέπειες για μια εταιρία, έναν οργανισμό, έναν επαγγελματικό κλάδο ή ακόμα να επηρεάσουν μεγάλο μέρος του κοινωνικού συνόλου.

Αν και οι ορισμοί που συναντώνται στην βιβλιογραφία διαφέρουν, υπάρχουν τρία βασικά στοιχεία για τον ορισμό της κρίσης :

- Οι σημαντικές επιπτώσεις στην εταιρία ή το κοινωνικό σύνολο

41

Pearson, C., Clair, J. (1998), Reframing crisis management, *Academy of Management*

Review. Vol. 23, No 1, pp.59-76.

- το στοιχείο του αιφνιδιασμού, καθώς πρόκειται για μια κατάσταση που επήλθε απροσδόκητα
- η ανάγκη για γρήγορη λήψη αποφάσεων

Ωστόσο, σημειώνεται πως τα αίτια των κρίσεων, αν και δεν μπορούν να προβλεφθούν, είναι σε κάποιο βαθμό αναμενόμενα, με την έννοια ότι αναγνωρίζονται ως πιθανοί κίνδυνοι. Η διαφορά όμως της κρίσης με μια επείγουσα κατάσταση είναι πως στην κρίση δεν μπορεί να υπάρξει κάποιο πλάνο άμεσης αντιμετώπισης⁴². Η εταιρία μπορεί να επιβιώσει από την κρίση και ίσως και να βγει ακόμα πιο δυνατή εάν οι εργαζόμενοι συνεργαστούν και προβούν σε μια σειρά από σωστές ενέργειες. Κατά τον Κούνουπα (2006) η αποτελεσματική διαχείριση κρίσεων στην λιμενική βιομηχανία περιλαμβάνει έξι βήματα: την προσπάθεια αποφυγή της κρίσης, η προετοιμασία για την κρίση, η αναγνώριση της κρίσης, η καταστολή της κρίσης, η αντιμετώπιση και η απόκτηση εμπειρίας από την κρίση για την αποφυγή αντίστοιχων καταστάσεων στο μέλλον.

Εργασιακές κρίσεις

Όσον αφορά τις σχέσεις εργασίας κάποιοι πιθανοί παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν σε κρίση είναι η κακή διαπροσωπική ή επαγγελματική συμπεριφορά, η ύπαρξη βίας στο

42

Michael Barnett, David Gatfield, Claire Pekcan, A Research Agenda in Maritime Crew Resource Management

εργασιακό περιβάλλον, οι φυλετικές διακρίσεις και η έλλειψη σεβασμού προς τα ήθη και τα έθιμα άλλων εθνικοτήτων και οι μη αποδεκτές επιχειρηματικές πρακτικές.

Στις μη αποδεκτές επιχειρηματικές πρακτικές βεβαίως περιλαμβάνονται τα επιμήκη ωράρια εργασίας και οι υπερωρίες που δεν πληρώνονται, η ψυχολογική πίεση και οι απειλές προς τον εργαζόμενο, η καθυστέρηση της πληρωμής, η μειωμένη ασφάλεια στον εργασιακό χώρο και γενικά οι ακατάλληλες συνθήκες εργασίας.

Οι κρίσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει μια σειρά από ειδικά χαρακτηριστικά που θα πρέπει να αναφερθούν πριν καταλήξουμε σε συμπεράσματα για τους παράγοντες που μπορούν να οδηγήσουν σε κρίση. Σίγουρα ο χώρος εργασίας, το πλοίο, είναι εντελώς διαφορετικό από κάθε παραγωγική μονάδα της ξηράς και τα χαρακτηριστικά του επιδρούν και στη διαμόρφωση εργασιακών σχέσεων.

Οι συνθήκες εργασίας δημιουργούν πολλά αντικειμενικά προβλήματα που η τεχνολογία δεν έχει καταφέρει ακόμα να αντιμετωπίσει. Η συνεχής απόσταση του από το χώρο όπου λαμβάνονται οι αποφάσεις, δηλαδή το γραφείο, επιβάλλουν την ύπαρξη ενός μοντέλου ισχυρής ηγεσίας. Η σαφής ιεραρχία και ο καταμερισμός των εργασιών είναι σίγουρα απαραίτητος αλλά δεν είναι αρκετός για να διασφαλίσει την ομαλή λειτουργία του πλοίου.

Επιπλέον η δομή και η κατασκευή του πλοίου είναι τέτοια που κάθε άλλο παρά προσφέρει εργονομικές συνθήκες εργασίας. Οι χώροι όπου καλείται να δουλέψει το πλήρωμα είναι μικροί, σκοτεινοί και ευάλωτοι στις καιρικές συνθήκες. Ιδιαίτερα στο χώρο της μηχανής επικρατούν εξαιρετικά υψηλές θερμοκρασίες, έντονος θόρυβος και κραδασμοί.

Έτσι βλέπουμε πως υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν σε κρίσεις στις εργασιακές σχέσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Τα παραπάνω μπορεί να προκαλούν έντονη δυσαρέσκεια σε μέλη του πληρώματος και μπορεί να οδηγήσουν σε διαμάχες με ολέθριες συνέπειες για τη λειτουργία του πλοίου. Τα ναυτικά ατυχήματα είναι η συχνότερη μορφή των κρίσεων στο πλοίο⁴³. Οι συνέπειες για την εταιρία είναι πολλές, με σημαντικότερες τις οικονομικές, που σχετίζονται με την απώλεια του πλοίου, τον τραυματισμό ή το θάνατο μελών του πληρώματος, την οικολογική καταστροφή και τη δυσφήμιση. Είναι γνωστό ότι τα ατυχήματα προκαλούν πάντα τεράστιο θόρυβο, δικαιολογημένο βέβαια, όταν συνοδεύεται από περιβαλλοντική καταστροφή ή από τραυματισμό και απώλεια ανθρώπων.

Ελλιπής Εκπαίδευση

Η εκπαίδευση των ναυτικών είναι ένα ιδιαίτερα κρίσιμο θέμα που έχει απασχολήσει χρόνια την ναυτιλιακή βιομηχανία και πρόβλημα της εύρεσης κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού γίνεται όλο και πιο έντονο δεδομένης της έλλειψης ναυτικών.

Για μεγάλο χρονικό διάστημα βέβαια, σημαντική μερίδα πλοιοκτητών με πλοία συνήθως νηολογημένα σε σημαίες ευκαιρίας, φαινόταν να μην την απασχολεί το θέμα του κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού. Ναυτολογούσε χαμηλόβαθμα μέλη του

43

Giziakis, K., Bardi, E. (2002), Assessing the risk of pollution from ship accidents,

Disaster Prevention and Management, Vol. 11, No 2, pp. 109-114

πληρώματος οποιασδήποτε εθνικότητας, εμπειρίας και επιπέδου εκπαίδευσης, με μόνη προϋπόθεση οι μισθοί τους να είναι χαμηλοί. Με την έξαρση των παραγγελιών και την εισροή των νέων τεχνολογικά προηγμένων πλοίων στην αγορά, το σκηνικό άλλαξε. Συνειδητοποιώντας κανείς την τεράστια επένδυση σε μηχανήματα τελευταίας τεχνολογίας που έχουν γίνει στα σύγχρονα πλοία έρχεται αντιμέτωπος με την ανάγκη εξεύρεσης κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού, και ιδιαίτερα αξιωματικών που θα μπορέσουν να χειριστούν με ασφάλεια αυτό τον εξοπλισμό.

Γύρω από την ναυτική εκπαίδευση εγείρονται πολλά σημαντικά ερωτήματα. Είναι δυνατόν η θεωρητική ή η πρακτική εκπαίδευση να δώσει τα απαραίτητα προσόντα στους ναυτικούς; Πως διασφαλίζεται η ποιότητα των σπουδών σε κάθε ναυτική σχολή; είναι επαρκής η αξιολόγηση των ναυτικών σχολών που υπάρχουν στις διάφορες χώρες και ιδιαίτερα αυτές στις αναπτυσσόμενες χώρες ή στις χώρες της Νοτιοανατολικής Ασίας;

Στις ανεπτυγμένες χώρες, είναι γεγονός πως η εκπαίδευση των ναυτικών στις ακαδημίες έχει ποιοτικά χαρακτηριστικά που μπορεί να βγάλουν άρτια εκπαιδευμένους ναυτικούς, ιδιαίτερα αν η θεωρητική εκπαίδευση συνοδεύεται και από πρακτική άσκηση πάνω σε πλοία. Από τη δεκαετία του '80 έγινε εισαγωγή εξομοιωτών του μηχανοστασίου και προς το τέλος της δεκαετίας υπήρχαν και εξομοιωτές για τη διαχείριση του φορτίου, έτσι ώστε οι ίδιοι οι φοιτητές να μάθουν τον χειρισμό των μηχανημάτων για τα οποία θα είναι υπεύθυνοι στο μέλλον. Ιδιαίτερα γνωστές για την ποιότητα των σπουδών τους ακαδημίες υπάρχουν στην Ολλανδία, τη Γερμανία και την Ιταλία.

Σήμερα και άλλες χώρες με παράδοση στη προσφορά ναυτικού εργατικού δυναμικού προσφέρουν αξιόλογη εκπαίδευση σε νέους που ενδιαφέρονται για το ναυτικό επάγγελμα. Οι Φιλιππίνες, η Ινδία, η Κίνα και η Σιγκαπούρη είναι παραδείγματα χωρών που

ενδιαφέρονται για την σωστή εκπαίδευση των ναυτικών τους, έτσι ώστε να προσφέρουν ανταγωνιστικά πληρώματα και να εδραιώσουν την παρουσία τους στη ναυτιλιακή βιομηχανία.

Επιπροσθέτως, για την πληρέστερη κατανόηση της λειτουργίας του σύγχρονου μηχανολογικού εξοπλισμού, πολλές μεγάλες εταιρίες καταφεύγουν στην διοργάνωση σεμιναρίων για τα μέλη του πληρώματος. Αυτά τα σεμινάρια, εκτός από την ανάλυση του μηχανικού εξοπλισμού που έχει εγκατασταθεί στο πλοίο, μπορεί να παρέχουν και εκπαίδευση σε πιο εξειδικευμένα συστήματα, όπως αυτά που χρησιμοποιούνται στην ψύξη και υγραποίηση κατά την φορτοεκφόρτωση στα πλοία φυσικού αερίου.

Τα συστήματα ασφαλείας αποτελούν ακόμη έναν τομέα που πολλά μέλη του πληρώματος χρειάζονται περαιτέρω εξειδίκευση, ιδιαίτερα μετά από τις συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις του ISM Code. Πολλές εταιρίες λοιπόν παρέχουν και σ' αυτόν τον τομέα σεμινάρια, εστιάζοντας κυρίως στη διαχείριση του ανθρωπίνου δυναμικού στο πλοίο. Οι σημαντικότεροι παράμετροι που εξετάζονται ως προς την επιρροή που μπορεί να έχουν σε θέματα ασφαλείας είναι οι εξής:

- Το ανθρώπινο σφάλμα και οι πιθανές αιτίες του
- Η αλυσιδωτή αλληλουχία λαθών που μπορεί να προκύψει από ένα σφάλμα
- Η διαπροσωπική επιρροή που υπάρχει μεταξύ των μελών του πληρώματος
- Η πλήρης συνειδητοποίηση των χαρακτηριστικών της πολιτισμικής ταυτότητας των μελών του πληρώματος
- Η αναγνώριση και η κατανόηση μιας επείγουσας κατάστασης

- Η αποτελεσματική επικοινωνία μεταξύ όλων των μελών του πληρώματος

Παρόλα αυτά όμως, η συνεχής εισαγωγή νέων τεχνολογιών στα σύγχρονα πλοία φέρνει τους ναυτικούς σε δύσκολη θέση. Δεν είναι λίγες οι φορές που κάποιο σύστημα δεν λειτουργεί σωστά, είτε λόγο μηχανικού λάθους είτε λόγο κάποιου λάθους χειρισμού και τα αποτελέσματα είναι πολλαπλάσια για τη λειτουργία του πλοίου. Πλοίαρχοι εξομολογούνται πως πολλές φορές σκέφτονται να θέσουν εκτός λειτουργίας κάποιο σύστημα που τους δυσκολεύει, αν αυτό δεν έχει συνολικές συνέπειες στις άλλες λειτουργίες.

Προβλήματα στον μηχανολογικό εξοπλισμό και τους συναγερμούς

Το σημαντικότερο πρόβλημα που μπορεί να προκύψει είναι κάποια μηχανολογική βλάβη στο πλοίο και η ενεργοποίηση κάποιου συναγερμού. Είτε λόγο κάποιου μηχανικού προβλήματος, είτε λόγο λάθους χειρισμού κάποιος συναγερμός μπορεί να ενεργοποιηθεί και να επηρεάσει και τη λειτουργία συστημάτων που συνδέονται με αυτό. Κάτι τέτοιο όπως είναι φυσικό θέτει τα μέλη του πληρώματος σε επιφυλακή και αν συμβαίνει συχνά, έχει πολλές αρνητικές συνέπειες για τη συνολική λειτουργία του πλοίου.

Στην περίπτωση που υπάρχει κάποια πραγματικά σημαντική βλάβη οι κινήσεις του πληρώματος θα πρέπει να είναι άμεσες. Σημαντικό ρόλο εδώ παίζει και η εκπαίδευση που έχει λάβει το πλήρωμα, οι ασκήσεις στις οποίες έχει συμμετάσχει και η ύπαρξη ενός σχεδίου εκτάκτου ανάγκης. Εάν η βλάβη είναι εκτεταμένη ή σε κάποιο εξέχουσας σημασίας σύστημα του πλοίου, θα πρέπει να κατευθυνθούν στο κοντινότερο λιμάνι για

επισκευή, με σημαντικό κόστος βεβαίως για την εταιρία⁴⁴. Αν αυτό δεν είναι δυνατό, θα εξεταστεί η περίπτωση μεταφοράς κάποιου ειδικού στο πλοίο για την αντιμετώπιση του προβλήματος.

Ο ISM Code προβλέπει λεπτομερώς τα βήματα που θα πρέπει να ακολουθηθούν σε πολλές περιπτώσεις, γιατί άλλωστε γίνονται και πολλές ασκήσεις. Με τον ήχο του συναγερμού το πλήρωμα μπαίνει σε επιφυλακή και ακολουθεί μια σειρά ενεργειών που έχουν προβλεφθεί με ακρίβεια για την αντιμετώπιση του συγκεκριμένου προβλήματος.

Κάποιες φορές οστόσο, οι συναγερμοί μπορεί να ενεργοποιηθούν από κάποιο λάθος, το οποίο ίσως οφείλεται σε κακό ανθρώπινο χειρισμό ή σε μηχανική αστοχία. Σε αυτή τη περίπτωση το πλήρωμα τίθεται σε επιφυλακή χωρίς λόγο με μια σειρά από αρνητικές συνέπειες για τη λειτουργία του πλοίου.

Χαρακτηριστικά αναφέρουμε πως τα προβλήματα που μπορεί να προκύψουν από τέτοιους συναγερμούς είναι:

- Απόσπαση της προσοχής του πληρώματος, ιδιαίτερα επικίνδυνη για αυτούς που είναι βάρδια παρακολούθησης/ επιφυλακής. Οι συχνοί εσφαλμένοι συναγερμοί μάλιστα ίσως έχουν ως αποτέλεσμα την αγνόηση ή την υποτίμηση κάποιου κινδύνου, υπολογίζοντας τον ως ένα ακόμη λάθος.

⁴⁴ G. P. Vlachos – N. G. Fournarakis “Application of new Information Technology potentials to the merchant marine sector. A case study: Improvement in quality of services and the possibilities of operating cost reduction in modern vessels”, Cyprus Journal of Science and Technology, Vol 2, No 5, July 1998

- Η ύπαρξη πολλών συστημάτων με συναγεμμούς ενδέχεται προκαλέσει σύγχυση στο πλήρωμα με αποτέλεσμα να μην μπορούν να εστιάσουν και να ιεραρχήσουν τα πραγματικά προβλήματα.
- Ο έντονος ήχος και η ανησυχία που προκαλεί ο συναγεμμός δυσκολεύει την διάγνωση της αιτίας και κάνει πιο δύσκολη την αντιμετώπιση της.
- Κάποιοι συναγεμμοί απαιτούν πολλές ώρες εργασίας για να σταματήσουν, ακόμα και όταν πρόκειται για ένα μικρό πρόβλημα, με αποτέλεσμα το πλήρωμα να αναγκάζεται να περνά μεγάλο μέρος του χρόνου του στην προσπάθεια του να τον σταματήσει, αντί να ασχολείται με άλλα ουσιαστικά προβλήματα του πλοίου.

Αναλογιζόμενοι το ποσό που έχει δώσει η εταιρία για την επένδυση σε τέτοια συστήματα, πιστεύουμε πως ίσως οι επενδύσεις σε νέα τεχνολογία και αυτοματισμούς θα έπρεπε να γίνονται με καλύτερη μελέτη κόστους –ωφελειών.

Όπως άλλωστε αναφέρουν κανονισμοί αλλά και σχετικές διατριβές, το να βασίζεσαι μόνο σε συναγεμμούς για να εντοπίσεις και να αντιμετωπίσεις τυχόν προβλήματα δεν είναι και η καλύτερη πρακτική.⁴⁵ Η μείωση των μελών του πληρώματος με τη χρήση αυτοματισμών ίσως ήταν αναγκαία πριν από κάποια χρόνια που ο αριθμός των ναυτικών

45

M. Lutshoft. "The Tecnology is Great when it Works", Maritime Technology and Human Integration on the Ship's Bridge, Lincoping Studies in Science and Technology, Dissertation 907 , Department of Mechanical Engineering, University of Linkoping, Sweden, 2004

ήταν κατά μέσο όρο πχ 30 άτομα για ένα μεσαίου μεγέθους Bulk Carrier. Στα σύγχρονα πλοία αυτού του τύπου ο μέσος όρος είναι πλέον 20 άτομα, ή και ακόμα λιγότερα σε άλλους τύπους πλοίων. Αρκετοί πλοίαρχοι πιστεύουν πως αυτός είναι και ο βέλτιστος αριθμός για την ασφαλή επάνδρωση του πλοίου και η είσοδος επιπλέον τεχνολογιών περισσότερο θα δημιουργήσει παρά θα λύσει προβλήματα.

Γραφειοκρατία από την υπερπληθώρα κανονισμών και συμβάσεων

Το 2002 ο IMO ζήτησε από τα πλοία που έχουν υπογράψει την συνθήκη STCW και κατά συνέπεια καλούνται να υλοποιήσουν τον ISM Code, να αναπτύξουν ένα σύστημα που να εξασφαλίζει την ασφάλεια και την επαγγελματική υγεία όσον εργάζονται στο πλοίο (occupational health and safety management system). Η βασική ιδέα αυτού του εγχειρήματος ήταν η αξιολόγηση και ο περιορισμός των παραπάνω κινδύνων μέσω της ανάπτυξης μιας κουλτούρας που να βασίζεται στην ασφάλεια που είναι απαραίτητη για την ομαλή λειτουργία κάθε τέτοιου συστήματος. Για να επιτευχθεί αυτό κρίνεται απαραίτητη η υιοθέτηση κάποιων καθημερινών συνηθειών στη λειτουργία και διεκπεραίωση των εργασιών του πλοίου που θα το καταστήσει περισσότερο ασφαλές ως χώρο εργασίας και διαβίωσης.

Πόσο εύκολο είναι όμως για τους εργαζόμενους στο πλοίο να συμμορφωθούν σε τέτοιους κανονισμούς. Σχετικές έρευνες έχουν δείξει πως σε πολλές περιπτώσεις αυτοί οι κανονισμοί δεν έφεραν τίποτα περισσότερο παρά περισσότερα έγγραφα και υποχρεώσεις γραφειοκρατικής φύσεως για τον καπετάνιο. Ο συνηθέστερος λόγος είναι απλός. Το πλήρωμα δεν είναι ακόμα έτοιμο να προσαρμοστεί και να δεχτεί μεγάλες αλλαγές, και ο πλοίαρχος δεν μπορεί να τους επιβαρύνει με περαιτέρω διαδικασίες εκπαίδευσης και

γυμνάσια. Σημαντικό βεβαίως ρόλο παίζει και η προβληματική ή η ελλιπής επικοινωνία που μπορεί να υπάρχει μεταξύ διαφορετικών εθνικοτήτων πληρώματα. Το πώς αξιολογεί κάποιος ναυτικός τον κάθε κίνδυνο διαφέρει από εθνικότητα σε εθνικότητα και αν υπάρχει ασαφής κατανόηση κάποιου κινδύνου και έλλειψη ενδιαφέροντος τότε μπορεί να οδηγηθούμε σε χειροτέρευση της συνεργασίας.

Το πρόβλημα της γραφειοκρατίας όμως θα πρέπει να αντιμετωπιστεί ανεξάρτητα από την ανάγκη εφαρμογής των συνθηκών. Σίγουρα κάποιο άτομο στο πλοίο θα πρέπει να είναι υπεύθυνο για την διατήρηση των πιστοποιητικών, όμως υπάρχουν περιπτώσεις καπετάνιων που λένε πως δεν έχουν χρόνο για την διοίκηση του πλοίου λόγω των αυξημένων υποχρεώσεων που έχουν προς τους ελεγκτικούς φορείς. Σε κάθε λιμάνι επιβιβάζονται διάφοροι ελεγκτές, ο καθένας από διαφορετικό σώμα, που όλοι όμως ζητάνε περίπου τα ίδια.

Οι λύσεις που έχουν προταθεί σχετικά με αυτό το πρόβλημα είναι

- Δημιουργία ενός ενιαίου ελεγκτικού συστήματος που θα βασίζεται σε δείκτες απόδοσης όπως έχει προταθεί από το Νορβηγικό ίδρυμα έρευνας. Αυτοί οι δείκτες θα πρέπει να είναι αναγνωρίσιμοι από τους ελεγκτές κάθε σώματος
- Ναυτολόγηση ενός επιπλέον αξιωματικού με ευθύνη την τήρηση των πιστοποιητικών και την απάντηση στους ελεγκτικούς φορείς.

Με αυτό τον τρόπο ο καπετάνιος θα έχει σίγουρα περισσότερο χρόνο για να ασχοληθεί με τα καθήκοντα του που αφορούν τη διοίκηση του πλοίου τα οποία και είναι άλλωστε ζωτικής σημασίας.

Προβληματική Επικοινωνία λόγω των πολυεθνικών πληρωμάτων

Τα πολυεθνικά πληρώματα είναι ο κατεξοχήν παράγοντας ελλιπούς εφαρμογής των συνθηκών. Ναυτικοί από χώρες όπως, οι πρώην Σοσιαλιστικές ή οι χώρες της Λατινικής Αμερικής και της Αφρικής είναι πιθανό να μην ξέρουν πάρα μόνο 2 ή 3 προφορικές εκφράσεις στην Αγγλική γλώσσα. Κατά συνέπεια δεν είναι σε θέση ούτε να διαβάσουν, ούτε να κατανοήσουν τη λεπτομερή περιγραφή που θα κάνουν οι αξιωματικοί για την εφαρμογή κάποιων κανονισμών ασφαλείας.

Προς αυτή την κατεύθυνση καλείται να βοηθήσει το φυλλάδιο του IMO με την αγγλική ναυτιλιακή ορολογία και βασικές εκφράσεις που αφορούν τη ζωή στο πλοίο. Η στοιχειώδης γνώση όμως της Αγγλικής που ζητάει ο ISM Code για να είναι δυνατή η επικοινωνία που αφορά την ασφάλεια, δεν κρίνεται επαρκής. Η ανάμειξη πληρωμάτων πολλών εθνικοτήτων δημιουργεί προβλήματα που δεν έχουν μελετηθεί σε όλες τους τις διαστάσεις. Σε ένα πλοίο με μόλις 15 άτομα πλήρωμα μπορεί κάποιος ναυτικός να μην καταφέρει να μιλήσει με κανέναν για όλο το χρονικό διάστημα που είναι εν πλω. Δεδομένου μάλιστα ότι δεν θα καταφέρει να κατέβει από το πλοίο στο λιμάνι προορισμού (λόγο φόρτου εργασίας ή επειδή ανήκει σε εθνικότητα που έχει προβλήματα με τον ISPS Code) ίσως να μην κοινωνικοποιηθεί καθόλου για μεγάλο χρονικό διάστημα. Αυτό μπορεί να οδηγήσει σε ψυχολογικά προβλήματα, αντικοινωνική συμπεριφορά, διαμάχες και επιθετικότητα που θα χειροτερεύουν όσο δεν μπορούν να εκφραστούν.

Αν η ναυτιλιακή βιομηχανία δεν δώσει την απαραίτητη προσοχή σε αυτό το ζήτημα ώστε οι ναυτικοί να μιλούν και να καταλαβαίνουν επαρκώς την Αγγλική γλώσσα, δεν αποκλείεται να δούμε σύντομα και ανώτερους αξιωματικούς από χώρες όπως η Ινδία, η

Κίνα, οι Φιλιππίνες κλπ . Αν και κανένας πλοιοκτήτης δεν θα αναλάμβανε με ευχαρίστηση τέτοιο ρίσκο ίσως σε κάποια κακή περίοδο για την ναυλαγορά να αποτελούσε μια λύση ανάγκης καθώς θα μείωνε το λειτουργικό κόστος και θα τους έβγαζε από την δύσκολη θέση που έχουν επέλθει λόγο της έλλειψης ναυτικών. Σε χώρες όπως η Ελλάδα, που έχουμε παράδοση στην επάνδρωση των πλοίων μας με άξιους Έλληνες ναυτικούς, ελπίζουμε αυτό να μην συμβεί. Πιστεύουμε πως τα πολυεθνικά πληρώματα μπορούν να ενσωματωθούν με επιτυχία εφόσον υπάρχει διάθεση από τους αξιωματικούς, έτσι ώστε να ξεπεραστεί σε κάποιο βαθμό η απόσταση που τους χωρίζει λόγο της ιεραρχίας, να μάθουν σωστά αγγλικά και να συνεργάζονται αρμονικά σαν ομάδα.

Αυσαρέσκεια και δυσκολία του πληρώματος να αλλάξει τις συνήθειές του

Πολλές φορές οι ναυτικοί μεγάλης ηλικίας και με πολλά χρόνια θαλάσσιας υπηρεσίας παρουσιάζουν κάποια φαινόμενα αυταρέσκειας στην συμπεριφορά τους και δεν είναι δεκτικοί σε παρατηρήσεις που αφορούν την δουλεία τους. Η αλλαγή της κουλτούρας είναι πολύ πιο δύσκολη σ αυτές τις ομάδες και αν ο πλοίαρχος δεν κινηθεί σωστά μπορεί να υπάρξουν αντιπάθειες, διαμάχες και κακό επίπεδο συνεργασίας που θα έχει σημαντικό αντίκτυπο στη λειτουργία του πλοίου. Έχουν αναφερθεί περιστατικά όπου η μη ενημέρωση του πλοίαρχου ή του αντιπλοίαρχου για κάποιο επείγον περιστατικό, (που ο ναυτικός προτίμησε να λύσει μόνος του) οδήγησε σε σοβαρό ατύχημα στο πλοίο.

Σ' αυτές τις περιπτώσεις χρειάζεται ιδιαίτερη προσοχή στο χειρισμό των ατόμων που δεν σέβονται την ιεραρχία και στο feedback που θα γίνει από τον καπετάνιο προς το

γραφείο. Συνήθως η αλλαγή εργασιακού περιβάλλοντος δεν είναι εύκολη. Ο επαναπατρισμός ή η μετακίνηση του ναυτικού σε άλλο πλοίο είναι οικονομικά ασύμφωρες λύσεις για την εταιρία και επιλέγονται μόνο σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Το συνηθέστερο που προτείνεται είναι να είναι και οι δύο πιο διαλλακτικοί στη συμπεριφορά τους και να περιορίσουν την περαιτέρω επικοινωνία τους. Η εταιρία θα εμπιστευτεί περισσότερο την άποψη του καπετάνιου που είναι άλλωστε δοκιμασμένος για πολλά χρόνια στην εταιρία.

Δεν είναι λίγες πάντως οι περιπτώσεις των καπετάνιων που ψάχνουν εκτενώς το βιογραφικό των ναυτικών που ναυτολογούνται στο πλοίο τους προκειμένου να αποφευχθούν τέτοια περιστατικά. Συστήνουν στην εταιρεία άτομα με τα οποία είχαν επιτυχή συνεργασία στο παρελθόν και ο υπεύθυνος στο τμήμα πληρωμάτων φροντίζει να μην δυσαρεστεί τον πλοίαρχο με τις επιλογές του. Αυτό ενισχύεται και από το γεγονός ότι τα στελέχη των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που απασχολούνται στο «τμήμα ποιότητας και ασφάλειας» (εάν υπάρχει), είναι περισσότερο νέοι σε ηλικία και με πανεπιστημιακή εκπαίδευση παρά παλαιοί ναυτικοί. Ενδιαφέρονται κυρίως για την ομαλή επικοινωνία τους με τον καπετάνιο και λιγότερο για πώς θα προχωρήσουν κάθετα στην ιεραρχία οι οδηγίες. Αντίθετα το τμήμα πληρωμάτων που συγκροτείται κυρίως από παλιούς καπετάνιους, δείχνει περισσότερη κατανόηση στις ανάγκες των καπετάνιων και των άλλων αξιωματικών και σέβονται τυχόν δυσαρέσκειες και προτιμήσεις που μπορεί να εκφράσουν.ε

4. Πολιτικές για την προστασία των δικαιωμάτων της ναυτικής εργασίας

4.1 Οι διεθνείς οργανισμοί και οι δράσεις τους

Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

(International Maritime Organization- IMO)

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO, International Maritime Organization) είναι ένας εξειδικευμένος οργανισμός στα πλαίσια του ΟΗΕ, με αντικείμενο τη θέσπιση μέτρων για τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία και την αποφυγή της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία. Επιπλέον, είναι αρμόδιος για νομικά θέματα που αφορούν στην απόδοση ευθυνών και στην καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων, καθώς επίσης και για τη διευκόλυνση της διεθνούς ναυτιλιακής κίνησης. Ο IMO συστάθηκε με τη διεθνή σύμβαση, που υιοθετήθηκε υπό την αιγίδα του ΟΗΕ στη Γενεύη το 1948, και αριθμεί σήμερα 163 Κράτη-Μέλη. Η Γενική Συνέλευση του IMO συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στην έδρα του οργανισμού στο Λονδίνο, ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα κράτη-μέλη, χωρισμένα σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α' αποτελείται από τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο μέγεθος εμπορικού στόλου, η κατηγορία Β' από 10 κράτη-μέλη με μεγάλο όγκο μεταφερομένων φορτίων στις διεθνείς εμπορικές ναυτιλιακές μεταφορές, ενώ η κατηγορία Γ' αποτελείται από τα υπόλοιπα 20 μέλη του Συμβουλίου και περιλαμβάνει χώρες που προσπαθούν να διεισδύσουν στο τομέα των διεθνών ναυτιλιακών μεταφορών.

Η χώρα μας, με τη σημαντικότερη παρουσία της στον τομέα της διεθνούς ναυτιλίας, εκλέγεται εδώ και δεκαετίες σταθερά ως μέλος του Συμβουλίου και μάλιστα στην κατηγορία Α'. Από το 2004 μάλιστα, ο Γενικός Γραμματέας του Οργανισμού για την τρέχουσα τετραετία είναι Έλληνας, ο κ. Ευθύμιος Μητρόπουλος, πρώην πλοίαρχος του Λιμενικού Σώματος, επί σειρά ετών υψηλόβαθμος υπάλληλος του IMO και βοηθός του Γενικού Γραμματέα του IMO από το Μάιο του 2000, ο οποίος εξελέγη με μεγάλη πλειοψηφία στα νέα του καθήκοντα (32 στις 40 ψήφους), κατά τη Γενική Συνέλευση του IMO το Νοέμβριο του 2003. Σημειώνεται ότι ο IMO είναι ο μοναδικός Οργανισμός, του οποίου προΐσταται Έλληνας υπήκοος.

Δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις, που έχουν υιοθετηθεί από τα κράτη-μέλη στα πλαίσια του IMO, είναι η σύμβαση για την ασφάλεια της διεθνούς ναυτιλίας SOLAS (Safety Of Life At Sea) του 1974, που αναθεωρήθηκε και επεκτάθηκε το 1995, καθώς και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος από πλοία (MARPOL, Maritime Pollution), η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978⁴⁶.

Παγκόσμιος Οργανισμός Εργασίας

(International Labor Organization-ILO)

Ο ILO έχει ως βασικό του μέλημα τη διατήρηση της αξιοπρεπούς εργασίας, την εργασιακή ασφάλεια και τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου στους ανθρώπους των φτωχών και

⁴⁶ Πηγή: www.imo.org

πλούσιων χωρών. Επιτυγχάνει αυτούς τους στόχους με την προώθηση των δικαιωμάτων στην εργασία, την ενθάρρυνση των ευκαιριών για την αξιοπρεπή απασχόληση, την ενίσχυση της κοινωνικής προστασίας και την ενίσχυση του διαλόγου στα σχετικά με την εργασία ζητήματα.

Ο ILO είναι ο διεθνής χώρος συνάντησης για τον χώρο της εργασίας. Αποτελεί τον “εμπειρογνώμονα” σε εργασιακά θέματα και την απασχόληση και είναι ιδιαίτερα κρίσιμος ο ρόλος που αυτά τα ζητήματα διαδραματίζουν να επιφέρουν την οικονομική ανάπτυξη και την πρόοδο. Βασική αποστολή είναι η προσφορά αρωγής στις χώρες ώστε να χτίσουν τα όργανα που είναι τα προχώματα της δημοκρατίας και για να τα βοηθήσει να γίνουν υπεύθυνα στους ανθρώπους.

Ο ILO διατυπώνει τα διεθνή πρότυπα εργασίας υπό τη μορφή Συνθηκών και συστάσεων που καθορίζουν τα κατώτατα επίπεδα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας: ελευθερία του συνδικαλίζεσθαι, του δικαιώματος να οργανώνεσαι, των συλλογικών διαπραγματεύσεων, της κατάργησης των εξαναγκαστικών έργων, της ισότητας της ευκαιρίας και της μεταχείρισης και άλλων αρχών πέρα από το φάσμα των εργασιακών θεμάτων.

Οι διαφορετικοί στόχοι του ILO ομαδοποιούνται στο πλαίσιο τεσσάρων στρατηγικών στόχων:

- Προώθηση και εφαρμογή των θεμελιωδών αρχών και δικαιωμάτων στην εργασία
- Δημιουργία περισσότερων ευκαιριών για τις γυναίκες και τους άνδρες για την εξασφάλιση αξιοπρεπούς απασχόλησης και εισοδήματος
- Ενίσχυση της κάλυψής και αποτελεσματικότητας της κοινωνικής προστασίας

- Ενίσχυση του κοινωνικού διαλόγου

Ο ILO προωθεί την ανάπτυξη των ανεξάρτητων οργανώσεων εργοδοτών και εργαζομένων και παρέχει τη σχετική κατάρτιση και τις γνωμοδοτικές υπηρεσίες. Η τεχνική βοήθειά της περιλαμβάνει τομείς όπως η επαγγελματική κατάρτιση, πολιτικές απασχόλησης, διοίκηση εργασίας, εργατικό δίκαιο και εργασιακές σχέσεις, συνθήκες εργασίας, διοικητική ανάπτυξη, συνεταιρισμοί, κοινωνική ασφάλιση, στατιστικές έρευνες, επαγγελματική Ασφάλεια και Υγεία⁴⁷.

Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές

(International Transport Federation, ITF)

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Federation, ITF) είναι ένας συνδικαλιστικός φορέας, ο οποίος ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1986 με σκοπό να υπερασπίσει και να προαγάγει διεθνώς τα οικονομικά και κοινωνικά συμφέροντα των εργαζομένων στις μεταφορές και των συνδικάτων τους.

Συγκεκριμένα για το ναυτικό κλάδο, ο οργανισμός έχει ως στόχο

- ✓ την προάσπιση των συμφερόντων και τα δικαιωμάτων των εργαζομένων
- ✓ τη βελτίωση των όρων απασχόλησης για τους ναυτικούς όλων των υπηκοοτήτων

⁴⁷ Πηγή www.ilo.org

✓ την εξασφάλιση ικανών κανονισμών στην ναυπηγική βιομηχανία.

Η ITF αποτελείται από τις Διεθνείς Ομοσπονδίες των συνδικάτων των σωματείων των εργαζομένων στις μεταφορές. Οποιοδήποτε ανεξάρτητο συνδικάτο με τα μέλη του που ανήκει στον κλάδο των μεταφορών είναι επιλέξιμο για την ιδιότητα μέλους της ITF. Στα μέλη της ITF σήμερα συγκαταλέγονται περίπου 624 ενώσεις, οι οποίες αντιπροσωπεύουν 4.500.000 εργαζομένους στις μεταφορές σε 142 χώρες. Η έδρα της ITF βρίσκεται στο Λονδίνο και έχει γραφεία στο Ναϊρόμπι, στο Ouagadougou, στο Τόκιο, στο Νέο Δελχί, στο Rio de Janeiro, στην Georgetown, στη Μόσχα, στις Βρυξέλλες και αλλού.

Η ITF οργανώνεται από τις ενώσεις μελών του. Το κύριο σώμα χάραξης πολιτικής είναι το Συνέδριο, το οποίο συνεδριάζει συναντάται τακτικά κάθε τέσσερα έτη.

Στον τομέα της ναυτιλίας, η ITF συχνά συγκρούεται με τους πλοιοκτήτες που καταφεύγουν σε σημαίες ευκαιρίας και των πολιτικών που συμφωνούν με αυτές τις πρακτικές, καθώς επίσης και κατά των διπλών νηολογίων, περίπτωση που θεωρεί παρόμοια με αυτήν των σημαίων ευκαιρίας (F.O.C.). Το ITF έχει βοηθήσει τους ναυτικούς εδώ και πολλές δεκαετίες ενώ σήμερα αντιπροσωπεύει τα συμφέροντα των ναυτικών παγκοσμίως, εκ των οποίων πάνω από 600.000 είναι μέλη σε ενώσεις-μέλη της ITF. Η ITF λειτουργεί για να βελτιώσει τους όρους εργασίας για το σύνολο των ναυτικών κάθε υπηκοότητας. Επίσης, καταβάλλει προσπάθειες για να εξασφαλίσει επαρκές θεσμικό πλαίσιο στον κλάδο της ναυπηγικής βιομηχανίας και για να προστατεύσει τα συμφέροντα και τα δικαιώματα των εργαζομένων του χώρου. Η ITF βοηθά τα πληρώματα ανεξάρτητα από την υπηκοότητά τους ή τον νηογνώμονα στον οποίο ανήκει το πλοίο που εργάζονται.

Το φάσμα δραστηριοτήτων του οργανισμού είναι αρκετά διευρυμένο, ενώ οι κύριοι άξονες στους οποίους δρα η ITF μπορούν να συνοψιστούν καλύτερα: στην πρακτική παροχή πληροφοριών στους φορείς του κλάδου των μεταφορών και την αντιπροσώπευση των συμφερόντων των σωματείων των εργαζομένων στις μεταφορές για τους οργανισμούς που παίρνουν τις αποφάσεις, οι οποίες έχουν επιπτώσεις στην εργασία, στους όρους απασχόλησης ή στην ασφάλεια στη βιομηχανία μεταφορών, όπως ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO), ο Διεθνής Θαλάσσιος Οργανισμός (IMO) και ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Πιο αναλυτικά οι στόχοι της ITF, σύμφωνα με το καταστατικό του οργανισμού είναι οι εξής:

- να προβάλλει και να προωθήσει τον σεβασμό απέναντι στα συνδικάτα και στα ανθρωπina δικαιώματα των εργαζομένων στις μεταφορές παγκοσμίως.
- να παρέχει υπηρεσίες έρευνας και πληροφοριών στις θυγατρικές του
- να παρέχει γενική βοήθεια στους εργαζομένους στις μεταφορές.
- για να υποστηρίζει την εργασία των Ηνωμένων Εθνών, των αντιπροσωπειών του, άλλων διακυβερνητικών και μη κυβερνητικών οργανώσεων σε εκείνες τις δραστηριότητες που προωθούν την ειρήνη, η οποία βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη και την οικονομική πρόοδο.

- να παρέχει βοήθεια στις συμβεβλημένες οργανώσεις, να υπερασπίζεται και να προωθεί, διεθνώς, τα οικονομικά, κοινωνικά, επαγγελματικά, εκπαιδευτικά και πολιτιστικά συμφέροντα των μελών τους, συμπεριλαμβανομένων των ίσων ευκαιριών για όλους, και την ολοκλήρωση όλων των δραστηριοτήτων της ITF.
- να ενημερώνει και να συμβουλεύει τις ενώσεις για τις εξελίξεις στον κλάδο των μεταφορών σε άλλες χώρες ή περιοχές του κόσμου.

Η ITF διατηρεί επίσης ένα τμήμα ειδικής εκπαίδευσης, που αφιερώνεται στην ανάπτυξη ισχυρών και δημοκρατικών εργατικών ενώσεων στις μεταφορές.

Να σημειωθεί ότι η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) και ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) έχουν βασικές διαφορές μεταξύ τους. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) θεσμοθετεί και προωθεί τη δημιουργία συνθηκών και διεθνών προτύπων εργασίας μέσα και από τη συνεργασία του με άλλους διεθνείς οργανισμούς, ανάλογα με τον τομέα στον οποίο επιθυμεί εφαρμογή κάποιων κανόνων. Χαρακτηριστική είναι η συνεργασία με τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO). Από την άλλη, η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών των Μεταφορών (ITF) έχει μια άλλη φιλοσοφία όσον αφορά τις διεκδικήσεις σχετικά με τα δίκαια των εργαζομένων. Έχει σίγουρα δημιουργήσει κάποια πρότυπα εργασίας με την ανταλλαγή απόψεων μεταξύ ομοσπονδίας και τοπικών ενώσεων εργατών ανά τον κόσμο. Όμως, η κύρια λειτουργία της Ομοσπονδίας είναι η διεκδίκηση αυτών των δικαιωμάτων

συνήθως με δραστικότερα μέτρα, όπως λ.χ. οι απεργίες, οι απαγορεύσεις προσέγγισης στα λιμάνια, οι απαγορεύσεις για φορτοεκφορτώσεις κ.α.⁴⁸

4.2 Οι διεθνείς κανονισμοί, κώδικες και συνθήκες που σχετίζονται με την ναυτική εργασία

Η διεθνής σύμβαση για την ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα

-SOLAS

Η SOLAS είναι η σημαντικότερη συνθήκη για την προστασία της ζωής στη θάλασσα και την ασφάλεια των εμπορικών σκαφών. Η πρώτη έκδοση της συνθήκης έγινε το 1914 σε απάντηση της βύθιση του τιτανικού. Ορίζει μια σειρά από μέτρα που θα πρέπει να λαμβάνονται για την αντιμετώπιση των περιπτώσεων έκτακτης ανάγκης, όπως τον αριθμό ναυαγοσωστικών λέμβων και άλλου εξοπλισμού καθώς επίσης και τις διαδικασίες ασφάλειας, συμπεριλαμβανομένων των συνεχών τηρήσεων φυλακών.

Οι νεώτερες εκδόσεις υιοθετήθηκαν το 1929, το 1948, το 1960, και το 1974. Η Συνθήκη του 1960 - που ενεργοποιήθηκε το 1965 - ήταν το πρώτο σημαντικό επίτευγμα για το διεθνή θαλάσσιο οργανισμό (IMO) μετά από τη δημιουργία της και αποτέλεσε σημαντική πρόοδο στην ενημέρωση των εμπορικών κανονισμών ναυτιλίας και στην εισαγωγή και διατήρηση νέας τεχνολογία στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Παρόλο που πρόθεση του IMO

⁴⁸ Πηγή: www.itfglobal.org

ήταν να ενημερώνεται άμεσα η σύμβαση από τις περιοδικές τροποποιήσεις, η διαδικασία για την ενσωμάτωση των τροποποιήσεων αποδείχθηκε πολύ αργή. Οι χώρες έπρεπε να ειδοποιήσουν για την αποδοχής της των τροποποιήσεων τον IMO και υπήρχε ένα κατώτατο όριο χωρών και χωρητικότητας που θα έπρεπε να αποδεχθεί τις τροποποιήσεις έτσι ώστε αυτές να τίθενται σε ισχύ.

Η έκδοση του 1974 απλοποίησε τη διαδικασία εισαγωγής βελτιώσεων στη συνθήκη. Διάφορες τροποποιήσεις έχουν υιοθετηθεί από τότε. Συγκεκριμένα, οι τροποποιήσεις του 1988 αντικατέστησαν τον κώδικα Μορς με το σφαιρικό σύστημα ασφάλειας θαλάσσιου κινδύνου (GMDSS) και τέθηκαν σε ισχύ την 1 Φεβρουαρίου 1992. Τα θέματα ναυτικής ασφάλειας που καλύπτονται από τη συνθήκη του 1974 φαίνονται παρακάτω στα κεφάλαια της σύμβασης.

Κεφάλαιο I - Γενικές διατάξεις

Κεφάλαιο II-1 Κατασκευή, υποδιαίρεση και, μηχανήματα και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

Κεφάλαιο II-2 - Πυροπροστασία, πυρανίχνευση και εξάλειψη πυρκαγιάς

Κεφάλαιο III – Εξοπλισμός και διαδικασίες διάσωσης

Κεφάλαιο IV - Τηλεπικοινωνίες

Κεφάλαιο V - Ασφάλεια της ναυσιπλοΐας

Κεφάλαιο VI - Μεταφορά των φορτίων

Κεφάλαιο VII - Μεταφορά των επικίνδυνων εμπορευμάτων

Κεφάλαιο VIII - Πυρηνικά σκάφη

Κεφάλαιο IX - Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των σκαφών

Κεφάλαιο X - Μέτρα ασφαλείας για το ταχύπλοο σκάφος

Κεφάλαιο XI-1 - Πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της ναυτιλιακής ασφάλειας

Κεφάλαιο XI-2 - Πρόσθετα μέτρα για την ενίσχυση της θαλάσσιας ασφάλειας

Κεφάλαιο XII - Πρόσθετα μέτρα ασφαλείας για τις μεταφορές χύδην φορτίου

Η διεθνής Συνθήκη σχετικά με τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών -STCW

Η STCW δημιουργήθηκε το 1978, και αφορούσε τα πιστοποιητικά, την εκπαίδευση και τις άλλες ικανότητες που θα έπρεπε να έχουν οι πλοίαρχοι, το προσωπικό μηχανής και το υπόλοιπο πλήρωμα. Υιοθετήθηκε το 1978 από τη διάσκεψη του IMO στο Λονδίνο, και τέθηκε σε ισχύ το 1984. Η Συνθήκη τροποποιήθηκε σημαντικά το 1995. Η Συνθήκη STCW του 1978 ήταν η πρώτη που καθιέρωσε τις βασικές προϋποθέσεις στην κατάρτιση, την πιστοποίηση και την επιτήρηση για τους ναυτικούς σε ένα διεθνές επίπεδο. Προηγουμένως τα πρότυπα της κατάρτισης, της πιστοποίησης και της επιτήρησης των ανώτερων

υπαλλήλων και των εκτιμήσεων είχαν καθιερωθεί από τις μεμονωμένες κυβερνήσεις, συνήθως χωρίς αναφορά στις πρακτικές άλλων χωρών.

Η Συνθήκη ορίζει τα κατώτατα επίπεδα σχετικά με την κατάρτιση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών στο πλοίο που οι χώρες είναι υποχρεωμένες να εφαρμόζουν. Δυστυχώς η Συνθήκη δεν εξετάζει τα επίπεδα επάνδρωσης αφού πιστεύεται πως αυτά τα θέματα καλύπτονται από τη SOLAS.. Ένα ιδιαίτερα σημαντικό χαρακτηριστικό γνώρισμα της Συνθήκης είναι ότι ισχύει για όλα τα σκάφη που επισκέπτονται λιμάνια των κρατών που είναι συμβαλλόμενα μέρη στη Συνθήκη. Το γεγονός αυτό δεν άφησε πολλά περιθώρια στα κράτη για την μη αποδοχή της συνθήκης, αφού κάτι τέτοιο θα περιόριζε σημαντικά ως προς την πρόσβαση που θα μπορούσαν να έχουν σε πολλά λιμάνια ανά την υφήλιο. Οι δυσκολίες είναι ένας λόγος για τον οποίο η Συνθήκη έχει λάβει τέτοια ευρεία αποδοχή. Μέχρι τον Δεκέμβριο του 2000, η Συνθήκη STCW είχε 135 συμβαλλόμενα μέρη, που αντιπροσωπεύουν 97.53 τοις εκατό της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Οι τελευταίες τροποποιήσεις και βελτιώσεις της συνθήκης υιοθετήθηκαν τον Ιούλιο του 1995 και τέθηκαν σε ισχύ τον Φεβρουάριο του 1997. Αφορούν κυρίως θέματα που σχετίζονται με την ύπαρξη ασκήσεων και γυμνασίων στο πλοίο για την αντιμετώπιση εκτάκτων αναγκών, την παροχή πρώτων βοηθειών, την αντιμετώπιση πυρκαγιάς, τεχνικές για την προσωπική ασφάλεια των μελών του πληρώματος και την κοινωνική ευθύνη όσον αφορά την πρόκληση ρύπανσης προς το περιβάλλον.

Ο κώδικας για την ασφαλή διαχείριση-ISM Code

Ο ISM Code αποτελεί ένα διεθνές πρότυπο για την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων και για την πρόληψη ρύπανσης. Ο σκοπός του κώδικα είναι:

- * Να εξασφαλίσει ασφάλεια εν πλω
- * Να αποτραπεί ο ανθρώπινος τραυματισμός ή η απώλεια ζωής
- * Να αποφευχθεί η ζημία στο περιβάλλον και στο σκάφος.

Ο ISM Code υιοθετήθηκε από την SOLAS το 1994 και ενσωματώθηκε στο κεφάλαιο IX. Μέχρι το 2002 σχεδόν όλη η διεθνής ναυτιλιακή κοινότητα έπρεπε να έχει συμμορφωθεί με τον κώδικα και να καταρτίσει ένα σχέδιο ασφαλούς διαχείρισης. Το σχέδιο θα πρέπει να αποτελείται από τα ακόλουθα στοιχεία:

- Την πολιτική της εταιρίας για θέματα σχετικά με την ασφάλεια και τη προστασία του περιβάλλοντος
- Τις οδηγίες και τις διαδικασίες για την διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας του πλοίου και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, σύμφωνα με την σχετική νομοθεσία και την νομοθεσία του κράτους σημαίας
- Τα επίπεδα αρμοδιοτήτων ανάμεσα στο προσωπικό της ξηράς στο προσωπικό του πλοίου και μεταξύ τους
- Τις διαδικασίες αναφοράς των ναυτικών ατυχημάτων και τις μη συμμορφώσεις με τις διατάξεις αυτού του κώδικα
- Τις διαδικασίες προετοιμασίας και ανταπόκρισης σε καταστάσεις έκτακτης ανάγκης

- Τις διαδικασίες εσωτερικών ελέγχων και αναθεωρήσεων που επιφέρει το management

Πιο συγκεκριμένα, τα παραπάνω στοιχεία αφορούν όλες τις ενέργειες που σχετίζονται με τα ακόλουθα:

- Σχεδιασμό φορτοεκφόρτωσης
- Σχεδιασμό ταξιδιού
- Διαδικασίες ελέγχου πριν και κατά την διάρκεια του ταξιδιού
- Ανταλλαγή στοιχείων με τους πλοηγούς
- Επικοινωνία πλοίου - γραφείου – ναυλωτών
- Διαδικασίες ολικού ελέγχου από τον πλοίαρχο

Ο κώδικας ουσιαστικά δεν μεταβάλλει καμία από τις διαδικασίες που γινόταν στο πλοίο αλλά επιβάλλει την γραπτή τήρηση και παρακολούθηση τους. Αυτό έχει σημαντικό αντίκτυπο στις εργασιακές σχέσεις ιδιαίτερα λόγω των διαστάσεων που μπορεί να λάβει κάποιο ατύχημα και η επακόλουθη ευθύνη των εμπλεκόμενων μελών του πληρώματος. Πιο συγκεκριμένα ο καπετάνιος που είναι και ο κυριότερος υπεύθυνος για τις εργασίες στο πλοίο ή ο 1^{ος} μηχανικός για τις εργασίες της μηχανής έχουν ευθύνη για την ομαλή

λειτουργία των συστημάτων των οποίων φέρουν την ευθύνη. Έτσι μπορεί να πιέσουν περισσότερο για τον τρόπο που γίνονται οι εργασίες ή να απαιτήσουν καλύτερη συντήρηση από το πλήρωμα ή από την εταιρεία. Σε κάποιες περιπτώσεις μπορεί ακόμα και να αρνηθούν να υπογράψουν τα απαραίτητα έγγραφα εάν πιστεύουν ότι το πλοίο δεν είναι στην κατάσταση που θα έπρεπε.

Μακροχρόνια βέβαια τα προβλήματα δεν μπορούν να λυθούν αφού και ο καπετάνιος ή ο μηχανικός δεν μπορούν να αντιστέκονται για πολύ στις απαιτήσεις της εταιρίας και αργά ή γρήγορα αναγκάζονται να υπογράψουν. Ίσος αυτός είναι και ο λόγος για τον οποίο κατηγορήθηκε πως εισάγει περισσότερο γραφειοκρατία, χωρίς τα αντίστοιχα αποτελέσματα.

Paris Memorandum of understanding -Port state control

Το όργανο που είναι γνωστό ως Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων για το port State Control, υπογράφηκε το 1982 από 14 χώρες μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα, και τέθηκε σε ισχύ τον Ιούλιο του 1982. Σκοπός του Μνημονίου είναι η εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων μέσω συστηματικών ελέγχων σε όλο το γεωγραφικό εύρος της Ευρωπαϊκής και Καναδικής ακτογραμμής του Ατλαντικού.

Η εφαρμογή του στην Ελλάδα καθιερώθηκε με το Π.Δ 88/97 και ενσωματώθηκε στην εθνική νομοθεσία η Κοινοτική οδηγία 1996/21 «για την επιβολή σχετικά με την ναυσιπλοΐα που συνεπάγεται χρήση κοινοτικών λιμένων ή διέλευση από ύδατα υπό τη δικαιοδοσία κράτους μέλους, των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων, την

πρόληψη της ρύπανσης και τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας επί του πλοίου (έλεγχος του κράτους λιμένα)».49

Ο Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και των Λιμένων-ISPS

Μετά το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου και την πίεση των ΗΠΑ αποφασίστηκε η εισαγωγή του κώδικα για την ασφάλεια των πλοίων και των λιμένων. Ο κώδικας αποτελείται από δύο μέρη : το μέρος Α (οι διατάξεις του οποίου είναι υποχρεωτικές) και το μέρος Β (οι διατάξεις του οποίου είναι εισηγητικές). Ο κώδικας αναφέρει πως μπορεί ένα κράτος σημαίας να επιτρέψει την εφαρμογή διαφορετικών μέτρων ασφαλείας. Ακόμα ένα κράτος λιμένα μπορεί να επιτρέψει την εφαρμογή διαφορετικών μέτρων ασφαλείας σε κάποιες εγκαταστάσεις του, αρκεί αυτά τα μέτρα να είναι ισοδύναμα αποτελεσματικά και να έχει ενημερώσει τον IMO για αυτά.

Ο ISPS έχει κάποιες πρακτικές δυσκολίες στην εφαρμογή του και υποστηρίζεται πως ίσως η εφαρμογή του περισσότερο δημιουργεί προβλήματα παρά καλύπτει κάποια πραγματική ανάγκη για ασφάλεια στα λιμάνια. Οι σημαντικότερες δυσκολίες αφορούν την ύπαρξη γραφειοκρατίας, την ανάγκη δημιουργίας πρόσθετων εγκαταστάσεων στα λιμάνια, την ανάγκη πρόσληψης προσωπικού κλπ.

49 Σούλτος Κωνσταντίνος «οι τελευταίες εξελίξεις σχετικά με το κράτος σημαίας και τον τρόπο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων», διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά 2005

4.3 Παρουσίαση της νέας διεθνούς σύμβασης εργασίας των ναυτικών

(Maritime Labour Convention, MLC, 07/02/2006)

1.1.1.1. Στις 23 Φεβρουαρίου 2006 ο ILO υιοθέτησε την Σύμβαση για την ναυτική εργασία, η οποία καθορίζει τις συνθήκες εργασίας στον όλο και περισσότερο διεθνοποιημένο ναυτικό χώρο. Η Σύμβαση θέτει τις ελάχιστες προδιαγραφές που οφείλει να διαθέτει ένας ναυτικός για να εργαστεί σε ένα πλοίο ολικής χωρητικότητας 500 κόρων και άνω, ενώ περιέχει και διατάξεις αναφορικά με τις συνθήκες απασχόλησης, τα ωράρια εργασίας, την στέγαση, την σίτιση, τους κανόνες υγιεινής, την παροχή ιατρικής φροντίδας και την κοινωνική ασφάλιση. Μεταξύ άλλων, η Σύμβαση προβλέπει την απάλειψη όλων των μορφών υποχρεωτικής και αναγκαστικής εργασίας.

1.1.1.2. Η συμμόρφωση και η επιβολή εξασφαλίζονται μέσω της εν πλω καταγγελίας από τους ναυτικούς, των χερσαίων διαδικασιών καταγγελίας από τους ναυτικούς, μέσω της πρόβλεψης για την επίβλεψη των πλοιοκτητών και των καπετάνιων για τις συνθήκες εργασίας που επικρατούν στο πλοίο, μέσω των ελέγχων του κράτους της σημαίας και μέσω της επιθεώρησης από τις λιμενικές αρχές ξένων σκαφών.

1.1.1.3. Η Σύμβαση προβλέπει, επίσης, ένα πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας, το οποίο διανέμεται στα σκάφη μόλις το κράτος της σημαίας ελέγξει ότι οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο συμμορφώνονται με την εθνική νομοθεσία και τους κανονισμούς που αναφέρονται στην Σύμβαση της ναυτικής εργασίας. Η Σύμβαση προβλέπει, επίσης, διατάξεις εφαρμογής που καθορίζουν συγκεκριμένες ευθύνες όσον αφορά την εφαρμογή της Σύμβασης τόσο για

τα κράτη σημαίας όσο και για τα κράτη λιμένος και τα κράτη από τα οποία προέρχεται το ναυτεργατικό δυναμικό.

Η μορφή και η δομή της Σύμβασης απέχουν σημαντικά από αυτήν των παραδοσιακών Συμβάσεων του ILO, αφού η Σύμβαση για την ναυτική εργασία περιλαμβάνει δεσμευτικά νομικά πρότυπα, τα οποία, όμως, συνοδεύονται από μη-υποχρεωτικές οδηγίες. Η νέα Σύμβαση παγιώνει και αναθεωρεί 68 υπάρχουσες θαλάσσιες Συμβάσεις του ILO και οι συστάσεις υιοθετήθηκαν δεδομένου ότι οι χώρες, που δεν επικυρώνουν την νέα Σύμβαση, παραμένουν δεσμευμένες από τις προηγούμενες Συμβάσεις που έχουν επικυρώσει.

Ο ILO υιοθέτησε με συντριπτική πλειοψηφία τα νέα πρότυπα ναυτικής εργασίας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, από την πλευρά της, προτείνει την επικύρωσή της από τα κράτη-μέλη μέχρι τον Δεκέμβριο του 2008. Λαμβάνοντας υπόψη την διάταξη της Σύμβασης για την απόλυση όλων των μορφών υποχρεωτικής και αναγκαστικής εργασίας, ενθαρρύνει τις χώρες της Ένωσης να προχωρήσουν και στην κατάργηση της πολιτικής επιστράτευσης των ναυτικών σε περίπτωση απεργίας. Αυτή η ρύθμιση απασχολεί ιδιαίτερα την ναυτεργατική οικογένεια στην Ελλάδα, αφού είναι ακόμα σε ισχύ και έχει μάλιστα χρησιμοποιηθεί δύο φορές τα τελευταία τέσσερα (4) χρόνια. Στις 23 Φεβρουαρίου 2006 συνεδρίασε η Κοινή Ναυτική Επιτροπή (JMC) με σκοπό να εξετάσει την συνέχιση της παγιωμένης Σύμβασης για την ναυτική εργασία. Η JMC αποτελείται από αντιπροσώπους τόσο των πλοιοκτητών όσο και των ναυτικών και παρέχει συμβουλές για την ναυτική εργασία συμπεριλαμβανομένης της τυποποιημένης ρύθμισης για την ναυπηγική βιομηχανία.

Στη συνέχεια, παρουσιάζονται τα κυριότερα σημεία της Σύμβασης για την ναυτική εργασία (Maritime Labour Convention, MLC, 07/02/2006).

Αρχικά η Σύμβαση ορίζει τις γενικές υποχρεώσεις των συμβαλλόμενων χωρών, τα δικαιώματα και τις αρχές, πάνω στις οποίες βασίζεται, ενώ περιλαμβάνει σημαντικούς ορισμούς του πεδίου που εξετάζει. Αναλυτικότερα, ορίζεται ότι κάθε χώρα θα πρέπει να σέβεται βασικά δικαιώματα των ναυτεργατών, όπως το δικαίωμα του συνεταιρίζεσαι και του συνδικαλίζεσαι. Παράλληλα, πρέπει να παλεύει για την εξάλειψη κάθε μορφής εξαναγκασμένης ή υποχρεωτικής εργασίας, την κατάργηση της παιδικής εργασίας και την εξάλειψη των διακρίσεων που αφορούν την εργασία και την απασχόληση.

ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ

Η σύμβαση ορίζει πως κάθε ναυτικός έχει δικαίωμα σε ασφαλές και προστατευμένο περιβάλλον εργασίας, σε δίκαιους όρους εργασίας, σε ανθρώπινες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης πάνω στο πλοίο, σε ιατροφαρμακευτική περίθαλψη και κοινωνική ασφάλιση.

ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΙΚΩΝ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΝ

Σε περίπτωση που κάτι δεν ορίζεται με ακρίβεια από την Σύμβαση θα μπορεί να ορίζεται με διαβουλεύσεις μεταξύ των οργανώσεων των ναυτικών και των πλοιοκτητών. Εάν αυτές δεν υπάρχουν σε κάποια χώρα-μέλος, θα αποφασίζεται από το Διακυβερνητικό Σώμα του ILO σε συνεργασία με το κράτος-μέλος.

ΕΛΑΧΙΣΤΕΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΠΟΥ ΕΡΓΑΖΟΝΤΑΙ ΣΕ ΠΛΟΙΟ

Σαν κατώτερο όριο εργασίας καθορίζεται η ηλικία των 16 ετών και απαγορεύεται η εργασία σε ανηλίκους κάτω από αυτό το όριο ηλικίας. Για ανηλίκους κάτω των 18 ετών απαγορεύεται, επίσης, η νυχτερινή βάρδια. Για να διασφαλίζεται ότι ένας ναυτικός είναι σε θέση να δουλέψει σε πλοίο απαιτούνται πιστοποιητικά όρασης, ακοής και πλήρως έγχρωμης όρασης. Τα πιστοποιητικά όρασης και ακοής έχουν διάρκεια δύο έτη, ενώ τα πιστοποιητικά για την έγχρωμη όραση έχουν διάρκεια 6 ετών. Σε περίπτωση λήξης των πιστοποιητικών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ο ναυτικός θα μπορεί να συνεχίζει να δουλεύει κανονικά έως το επόμενο λιμάνι προορισμού, όπου και θα πρέπει και να προβαίνει σε άμεση ανανέωση.

Για να διασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί είναι επαρκώς εκπαιδευμένοι και έχουν τα απαραίτητα προσόντα για να διεξάγουν μια δουλειά στο πλοίο, η σύμβαση ορίζει πως θα πρέπει να κατέχουν

- Πιστοποιητικό εκπαίδευσης σε ναυτική σχολή
- Πιστοποιητικό παρακολούθησης σωστικών μαθημάτων
- Πιστοποιητικό εκπαίδευσης σύμφωνα με τα κατάλληλα όργανα που ορίζονται από τον IMO.

Όλοι οι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν πρόσβαση σε ένα επαρκές και αποτελεσματικό σύστημα ευρέσεως εργασίας, χωρίς χρέωση.

ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Εδώ ορίζονται διάφορα θέματα που μπορούν να προκύψουν κατά την υπογραφή της Σύμβασης εργασίας, κατά την διάρκεια του ταξιδιού, κατά τον επαναπατισμό του ναυτικού κτλ.

Πιο συγκεκριμένα, για να θεωρείται νομότυπη η Σύμβαση θα πρέπει να είναι γραμμένη σε γλώσσα κατανοητή από τους ναυτικούς και να είναι σύμφωνη με την εθνική νομοθεσία και πρακτική. Στον ναυτικό θα πρέπει να παρέχονται όλες οι σχετικές πληροφορίες για τις συνθήκες εργασίας του, καθώς και για το δικαίωμα να συμβουλευτεί δικηγόρο ή το συνδικάτο του πριν υπογράψει. Επίσης στους ναυτικούς θα πρέπει να δίνεται έγγραφο στο οποίο να αναφέρεται λεπτομερώς η συνολική τους προϋπηρεσία (ναυτικό βιβλιάριο).

Όσον αφορά τις αμοιβές των ναυτικών, ορίζεται ότι θα είναι μηνιαίες και σύμφωνες με τη συλλογική σύμβαση εργασίας, καθώς επίσης ότι θα τους δίνεται πλήρης ανάλυση για τα ποσά που έλαβαν, τα έξοδα μεταφοράς και μετατροπής συναλλάγματος κλπ. Ακόμη, για την διάθεση κάποιου ποσού στις οικογένειες των ναυτικών, ορίζεται ότι αυτό μπορεί να γίνεται είτε εξ' αρχής, εάν έτσι το έχει ορίσει ο ναυτικός, είτε κατόπιν αιτήματος του στη συνέχεια.

Επίσης, αναφέρεται μία σειρά προαιρετικών οδηγιών για τον υπολογισμό του βασικού μισθού του και των υπερωριών του ναυτικού. Οι μειώσεις στις αμοιβές επιτρέπονται μόνο εφόσον έχει ενημερωθεί ο ναυτικός και προβλέπεται από την νομοθεσία του αντίστοιχου κράτους. Τέλος, οι ελάχιστες αμοιβές που θα οριστούν από κράτος-μέλος, θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη το κόστος διαβίωσης στην συγκεκριμένη χώρα, ενώ δεν θα πρέπει να είναι μικρότερες από το κατώτερο επίπεδο που έχει καθορίσει το Διακυβερνητικό Σώμα του ILO.

Οι ώρες εργασίας και οι ώρες ξεκούρασης θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος και θα πρέπει να βασίζονται στις συνήθειες ώρες εργασίας για κάθε εργαζόμενο, δηλαδή οκτώ (8) ώρες την ημέρα, με μία ημέρα την εβδομάδα ανάπαυση και διακοπές στις επίσημες αργίες.

Τα όρια εργασίας, σύμφωνα με την νέα Σύμβαση, είναι: 14 ώρες/24ωρο max, 72 ώρες/εβδομάδα max. Αντίστοιχα, για τις ελάχιστες ώρες ανάπαυσης ορίζονται οι 10 ώρες/24ωρο min, 77 ώρες/εβδομάδα min.

Ιδιαίτερα για τους νέους ναυτικούς, προβλέπεται πως δεν θα πρέπει να δουλεύουν περισσότερο από 8 ώρες την ημέρα και 48 ώρες την εβδομάδα, εκτός και αν είναι αναπόφευκτο για λόγους ασφαλείας.

Όσον αφορά το δικαίωμα των ναυτικών σχετικά με την ετήσια άδειά τους επί πληρωμή, η Σύμβαση αναφέρει ότι θα πρέπει να υπολογίζεται από κάθε χώρα λαμβάνοντας υπόψη τις δυσκολίες του ναυτικού επαγγέλματος και την αναγκαιότητα να περνούν οι ναυτικοί κάποιο χρονικό διάστημα στη στεριά.

Για την εξασφάλιση του δικαιώματος επαναπατριsmού των ναυτικών, η Σύμβαση ορίζει πως κάθε ναυτικός θα έχει το δικαίωμα επιστροφής στη χώρα του, χωρίς ο ίδιος να επιβαρύνεται με κανένα κόστος. Ειδικότερα, κάθε χώρα-μέλος της Σύμβασης για την ναυτική εργασία του ILO θα πρέπει να διασφαλίσει ότι οι ναυτικοί που εργάζονται σε πλοία που φέρουν την σημαία της θα έχουν το δικαίωμα επαναπατριsmού σε περιπτώσεις :

- Λήξης της ημερομηνίας της Σύμβασης Εργασίας

- Τερματισμού της σύμβασης της εργασίας είτε από την πλευρά του πλοιοκτήτη, είτε για προσωπικούς λόγους του ναυτικού.

Ο μέγιστος απαιτούμενος χρόνος που μπορεί να οριστεί ως απαραίτητη προϋπηρεσία του ναυτικού πάνω στο πλοίο, έτσι ώστε να έχει δικαίωμα επαναπατριsmού, είναι οι δώδεκα (12) μήνες. Ακόμα, τα ναύλα της επιστροφής του, δεν θα πρέπει να προπληρώνονται κατά την υπογραφή της Σύμβασης Εργασίας, ούτε και να κρατούνται από την αμοιβή του, εκτός και αν κριθεί πως ο ναυτικός έχει προσβάλει τη Σύμβαση.

Τέλος, η Σύμβαση ορίζει πως οι πλοιοκτήτες θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να καλύψουν τα κόστη επαναπατριsmού των ναυτικών από το κράτος-μέλος, στο οποίο έχουν νηολογήσει το πλοίο τους. Φυσικά, οι ναυτικοί δικαιούνται επαρκή αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής του πλοίου, η οποία περιλαμβάνει και επίδομα ανεργίας.

Όσον αφορά τα επίπεδα επάνδρωσης του πλοίου, ορίζεται ως επαρκής αριθμός πληρώματος αυτός που θα επιτρέπει την ικανοποιητική τήρηση των κανονισμών ασφάλειας. Το πλήρωμα θα πρέπει να καλύπτει το πλοίο από άποψη μεγέθους και ειδικών απαιτήσεων χειρισμού που μπορεί να έχει, αλλά και να είναι σύμφωνο με τα ελάχιστα όρια ασφαλούς επάνδρωσης που ορίζουν οι Διεθνείς Οργανισμοί.

Επίσης θα πρέπει να δίνονται στους ναυτικούς ευκαιρίες για εξέλιξη των δυνατοτήτων τους και ανέλιξης στην ιεραρχική βαθμίδα, ώστε να παραμένει σταθερό και ανταγωνιστικό το εργατικό δυναμικό. Τέλος ορίζεται ότι οι χώρες μέλη θα πρέπει να έχουν μητρώα εγγραφής των ναυτικών, ώστε να τους δίνεται προτεραιότητα για εργασία.

ΣΤΕΓΑΣΗ, ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ, ΦΑΓΗΤΟ, ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ

Η Σύμβαση ορίζει μία σειρά ελάχιστων παροχών που θα πρέπει να ισχύουν σε όσα πλοία νηολογηθούν μετά την υπογραφή της Συνθήκης σε σημαία των κρατών-μελών του ΙΛΟ που την έχουν επικυρώσει, με σκοπό την προαγωγή της ευημερίας των ναυτικών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Για τα υπάρχοντα πλοία, θα ισχύουν οι Συμβάσεις C92 και C133.

Αναλυτικότερα, όσον αφορά τη στέγαση και τις δημιουργικές δραστηριότητες, ορίζεται με σαφήνεια η ακριβής έκταση των υπνοδωμάτων των ναυτικών και η ανάγκη να είναι απομακρυσμένα από τη φασαρία και τις δονήσεις της μηχανής τόσο τα υπνοδωμάτια όσο οι χώροι αναψυχής και οι νοσοκομειακές εγκαταστάσεις. Επίσης περιγράφονται αναλυτικά οι συνθήκες που αφορούν το φωτισμό και τη θέρμανση στους παραπάνω χώρους του πλοίου. Επιπλέον, ορίζεται η υποχρεωτική ύπαρξη πλυντηρίων και κατάλληλης τραπεζαρίας και προτείνεται η ύπαρξη βιβλιοθήκης, χώρων προβολής video/DVD, τηλεπικοινωνιακού δικτύου, χώροι πρόσβασης στο διαδίκτυο, γυμναστήριο και χώροι χειροτεχνίας και μουσικής για την δημιουργική απασχόληση των ναυτικών τις ελεύθερες ώρες τους.

Σχετικά με την τροφοδοσία αναφέρεται πως οι προμήθειες θα πρέπει να είναι αρκετές για το σύνολο του πληρώματος, κατάλληλες από άποψη ποιότητας, ποικιλίας και θρεπτικών συστατικών και να ετοιμάζονται από κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό πληρώνοντας τις συνθήκες υγιεινής. Επίσης θα πρέπει να σέβονται τις θρησκευτικές και πολιτισμικές ιδιαιτερότητες και πρακτικές όλων των μελών του πληρώματος.

ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΗΣ ΥΓΕΙΑΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, ΙΑΤΡΟΦΑΡΜΑΚΕΥΤΙΚΗ ΠΕΡΙΘΑΛΨΗ, ΕΥΗΜΕΡΙΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Η σύμβαση ορίζει πως θα πρέπει κάθε χώρα μέλος να εξασφαλίζει την πρόσβαση του ναυτικού σε κατάλληλες εγκαταστάσεις παροχής ιατρικής φροντίδας, συμπεριλαμβανομένου και της οδοντιατρικής, πάνω στο πλοίο. Επίσης θα πρέπει η δυνατότητα επίσκεψης γιατρών σε λιμάνια όπου το πλοίο έχει προγραμματισμένη στάση, όταν αυτό είναι εφικτό. Επίσης σε κάθε πλοίο θα πρέπει να υπάρχει φαρμακευτικό κουτί, ιατρικός εξοπλισμός και ιατρικός οδηγός. Για πλοία που μεταφέρουν περισσότερα από 100 άτομα και κάνουν διεθνή ταξίδια μεγάλης διάρκειας ζητείται και η ύπαρξη ιατρού. Τέλος για θέματα παροχής ιατρικής βοήθειας προβλέπεται και ανάπτυξη διεθνούς συνεργασίας μεταξύ πλοίων.

Όσον αφορά την ευευθυνότητα του πλοιοκτήτη σε περίπτωση ατυχήματος ή αρρώστιας κατά την διάρκεια του ταξιδιού, ορίζεται πως ο πλοιοκτήτης βαρύνεται με κάθε κόστος παροχής ιατροφαρμακευτικής φροντίδας, όπως επίσης και με τις πλήρεις αμοιβές του ναυτικού για όσο αυτός θα είναι ανήμπορος για την εκτέλεση των καθηκόντων του.

Για την ασφάλεια και την πρόληψη των ατυχημάτων περιλαμβάνονται διάφορες προβλέψεις για τους ναυτικούς που αφορούν την δομή του πλοίου, την μηχανή, την υπερβολικά υψηλή ή χαμηλή θερμοκρασία, την έκθεση σε θόρυβο και δόνηση, τον εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης και ότι άλλο θα μπορούσε να προκαλέσει ατύχημα. Σημαντικά υπόψη θα πρέπει να λαμβάνεται και ο παράγοντας της ψυχικής και σωματικής κόπωσης των ναυτικών, έτσι ώστε να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος ατυχήματος λόγω κόπωσης.

Επίσης, προβλέπεται μια σειρά δραστηριοτήτων, ώστε να διασφαλίζεται η καλή υγεία και η ευημερία των ναυτικών, όπως επισκεπτήριο, πρόσβαση σε δραστηριότητες της ξηράς κ.α. Οι δραστηριότητες αυτές θα μπορούν να παρέχονται σε μεγάλα λιμάνια κατόπιν συνεργασίας μεταξύ των ενώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών.

Όσον αφορά την κοινωνική ασφάλιση τώρα, κάθε χώρα οφείλει να λάβει τα απαιτούμενα μέτρα, ώστε να παρέχεται στους ναυτικούς και στα εξαρτώμενα από αυτούς μέλη πλήρης κοινωνική ασφάλιση. Οι παροχές που θα πρέπει να καλύπτονται είναι: ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, επίδομα αρρώστιας, επίδομα ανεργίας, σύνταξη, επίδομα τραυματισμού, οικογενειακό επίδομα, επίδομα μητρότητας και επίδομα θανάτου στους επιζώντες.

5. Παρουσίαση των στοιχείων κόστους που αφορούν την επάνδρωση και την λειτουργία του πλοίου

5.1 Κόστος επάνδρωσης και λειτουργίας ενός πλοίου με σημαία ρυθμισμένου νηολογίου και ενός πλοίου με σημαία ευκαιρίας

Η συμμόρφωση με τους κανονισμούς και το γενικότερο θεσμικό πλαίσιο που διέπει τη ναυτιλία σίγουρα συνεπάγεται κάποιο σημαντικό κόστος για τον πλοιοκτήτη. Οι τεράστιες περιβαλλοντικές καταστροφές που παρουσιάζονται μετά από κάποιο μεγάλο ατύχημα , όπως στην περίπτωση του Exxon Valdez, του Erika και του Prestige καθώς επίσης και οι κίνδυνοι για το πλήρωμα που μπορεί να συναντώνται σε κάποιο υποβαθμισμένο πλοίο έχουν εντείνει τους ελέγχους .

Τα περισσότερα πλοία φαίνεται πως έχουν συμμορφωθεί με τους διεθνείς κανονισμούς, τουλάχιστον στα σημαντικότερα ζητήματα ασφάλειας. Παρόλα αυτά, σύμφωνα με το report Paris MOU που αναλύσαμε παραπάνω, υπάρχουν ακόμα ανεπάρκειες σε πολλά πλοία. Ο OECD (Οργανισμός Οικονομικής συνεργασίας και ανάπτυξης) αναφέρει πως το 2002 τα πλοία που είχαν συμμορφωθεί πλήρως με τους διεθνείς κανονισμούς φτάνουν το

15% του συνολικού στόλου⁵⁰. Αν και τα τελευταία χρόνια φαίνεται μια σταθερή βελτίωση στην ποιότητα των πλοίων και οι έλεγχοι εμφανίζουν όλο και λιγότερες ανεπάρκειες κάθε χρόνο υπάρχουν ακόμα αρκετές περιπτώσεις πλοίων που δεν έχουν συμμορφωθεί πλήρως.

Τα τελευταία χρόνια η ναυτιλιακή βιομηχανία είχε σημαντικά κέρδη. Η ανάγκη για μεταφορική υπηρεσία ήταν μεγάλη και κατά συνέπεια οι τιμές των ναύλων ήταν υψηλές αφήνοντας μεγάλο περιθώριο κέρδους. Θα περίμενε κανείς πως σ' αυτή την τόσο καλή περίοδο για την ναυλαγορά οι εταιρίες δεν θα υποτιμούσαν την ανάγκη συμμόρφωσης στα διεθνή πρότυπα ασφαλείας. Δεδομένου ότι η οικονομική κατάσταση της εταιρίας είναι καλή θα έπρεπε να συμμορφωθούν πλήρως έτσι ώστε να παρέχουν και ποιοτικότερη υπηρεσία και να είναι πιο ανταγωνιστικοί.

Εξετάζοντας τα στοιχεία του κόστους σύμφωνα με τον Γ.Π. Βλάχο⁵¹, βλέπουμε ότι μπορούν να ομαδοποιηθούν σε τρεις υπό ομάδες:

1. Δαπάνες κεφαλαίου όπου περιλαμβάνονται:

- Η αποπληρωμή κεφαλαίου
- Οι τόκοι και τα συναφή έξοδα

⁵⁰ OECD Report, "Cost Savings Stemming from Non-Compliance with International Environmental Regulations in the Maritime Sector", Maritime Transport Committee, 2003

⁵¹ Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γεώργιος Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, 2^η Έκδοση, Πειραιάς 2003, Εκδόσεις J&J Ελλάς

- Οι αποσβέσεις παγίων

2. Λειτουργικές δαπάνες, στις οποίες περιλαμβάνονται:

- Δαπάνες επάνδρωσης των πλοίων
- Προμήθειες και ανταλλακτικά
- Δαπάνες συντήρησης και επισκευών
- Δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων και των εγκαταστάσεων
- Έξοδα νηολόγησης και κλάσης
- Διοικητικές δαπάνες (management)

3. Δαπάνες ταξιδιού στις οποίες ανάλογα με το είδος της ναύλωσης μπορεί να περιλαμβάνονται:

- Κόστος καυσίμων
- Κόστος λιπαντικών
- Λιμενικά τέλη
- Τέλη διέλευσης από διώρυγες κλπ.

Από τα παραπάνω στοιχεία αυτά ου ενδιαφέρουν την παρούσα ανάλυση είναι τα λειτουργικά κόστη, αφού εκεί περιλαμβάνονται τόσο τα έξοδα για τη συντήρηση και η κλάση του πλοίου, όσο και οι δαπάνες επάνδρωσης του πλοίου. Αναλυτικότερα τα έξοδα ανά κατηγορία μελετώνται παρακάτω.

Κόστος επάνδρωσης των πλοίων

Το κόστος επάνδρωσης αποτελεί μια σημαντική δαπάνη για την επιχείρηση και σίγουρα είναι ένας σημαντικός παράγοντας για την επιλογή της σημαίας του πλοίου. Οι διαφορές στις αμοιβές των μελών του πληρώματος ποικίλουν με βάση πολλούς παράγοντες όπως η εθνικότητα του πληρώματος, τα πιστοποιητικά και η εμπειρία του, το επίπεδο ζωής στην χώρα από την οποία προέρχεται κλπ. Στον παρακάτω πίνακα 5.1 φαίνεται το κόστος επάνδρωσης καθώς και τα υπόλοιπα στοιχεία του λειτουργικού κόστους για τρεις διαφορετικούς τύπους πλοίων.

Πίνακας 5.1: Λειτουργικά κόστη

	66 000 DWT containership (4800 TEU)	150 000 DWT bulk carrier	280 000 DWT oil tanker
Year built	1992	1992	1992
Size (DWT)	66 000	150 000	265 000
Ship Budget			
Replacement Cost	71 218 866	47 835 843	89 378 355
Annual Capital Cost	5 919 893	3 976 237	7 429 356
Daily Capital Cost	16 219	10 894	20 354
Crew Cost (ITF Crew)	997 875	828 206	1 094 467
Lubes & Stores	355 675	314 361	488 764
Maintenance & Repair	886 750	378 495	448 845
Insurance	472 375	630 391	904 461
Administration	119 625	196 194	256 169
Fixed Annual Operating Cost	2 632 500	2 347 667	3 192 706
Fixed Daily Operating Cost	7 212	6 432	8 747
Total Annual Fixed Cost	8 552 393	6 323 904	10 622 062
Total Daily Fixed Cost (break-even point for Timecharter rate)	23 431	17 326	29 102
Ship Waste/Ballast Production			
HFO consumption (tonne/day)	170	60	80
HFO Sludge Production (m3/day)	2.86	1.01	1.34
Blige Water Production (m3/day)	1.10	1.70	3.00
Tank Washing (6000 m3: washing 3-4 holds/year) m3/day			16.44
Total Slaps/sludge Produced/day	3.01	1.25	7.52
Ballast (m3 per voyage - ballast voyage for tanker)	19 800	61 500	68 900
Other Garbage (m3/day)	0.16	0.05	0.07

Source: US ACE 2000 (Economic Guidance Memo), EMARC Project, Drewrys.

Η τάση ναυτολόγησης πληρωμάτων από αναπτυσσόμενες χώρες, χωρίς πολλές φορές να εξετάζονται τα πιστοποιητικά και οι ικανότητες τους, είχαν επικρατήσει για πολλά χρόνια στην ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι μισθοί αυτών των ναυτικών βεβαίως ήταν εξαιρετικά χαμηλοί, όπως επίσης και οι συμπληρωματικές παροχές της εταιρίας προς αυτούς. Οι συνεχείς έλεγχοι και οι απαιτήσεις ως προς τα πιστοποιητικά των ναυτικών έχουν περιορίσει σημαντικά πλέον αυτά τα φαινόμενα.

Δυστυχώς, δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία για το ύψος των μισθών αυτών των πληρωμάτων. Η ITF γνωρίζοντας πόσο χαμηλά μπορούν να φτάσουν αυτοί οι μισθοί προτείνει κάθε χρόνο προτείνει το κατώτερο ύψος που μπορεί να φτάσει ο μισθός κάθε ειδικότητας σε μια σύμβαση ναυτολόγησης. Όπως βλέπουμε στον πίνακα 5.1 το ποσό αυτό υπολογίζεται με βάση τις ώρες εργασίας ανά εβδομάδα που ορίζονται ως 40, τις επιτρεπόμενες υπερωρίες που φτάνουν τις 103 ώρες μηνιαίως, τις 7 ημέρες άδειας για κάθε μήνα εργασίας τους και το επίδομα για αυτές.

Πίνακας 5.1: Οι προτεινόμενοι μισθοί της ITF για το 2008

No	Rank or Rating	Basic monthly pay (US\$)	Weekdays 1/135th of monthly	Sats, Sun and Pub Hol 1/75th of monthly	Cash Compensation for unclaimed annual leave (per day) 1/25th of monthly
1	Master	4430	32.8	59.1	177
2	Ch. Eng	4027	29.8	53.7	161
3	Ch. Off	2860	21.2	38.1	114
4	1st Eng	2860	21.2	38.1	114
5	2nd Off	2291	17.0	30.5	92
6	2nd Eng	2291	17.0	30.5	92
7	RO	2291	17.0	30.5	92
8	Elect Eng	2291	17.0	30.5	92
9	Chief Stew	2291	17.0	30.5	92
10	3rd Off	2208	16.4	29.4	88
11	3rd Eng	2208	16.4	29.4	88
12	Electrician	1970	14.6	26.3	79
13	Bosun	1469	10.9	19.6	59
14	Carpenter	1469	10.9	19.6	59
15	Fitter/Repairer	1469	10.9	19.6	59
16	Chief Cook	1469	10.9	19.6	59
17	Donkeyman	1469	10.9	19.6	59
19	Pumpman	1469	10.9	19.6	59
23	AB	1315	9.7	17.5	53
24	Fireman/motorman	1315	9.7	17.5	53
25	Oiler/Greaser	1315	9.7	17.5	53
26	Steward	1315	9.7	17.5	53
27	2nd Cook	1120	8.3	14.9	45
28	Messroom Steward	1120	8.3	14.9	45
29	OS	978	7.2	13.0	39
30	Wiper	978	7.2	13.0	39
31	Deck Boy	788	5.8	10.5	32
32	Catering Boy	788	5.8	10.5	32

Πηγή: www.itforg.com

Όσον αφορά τα επίπεδα επάνδρωσης η ITF προτείνει ο κατώτερος αριθμός των μελών του πληρώματος να φτάνει τα 22 άτομα σε πλοία μεγαλύτερα των 22.000 τόνων. Αναλυτικότερα τα μέλη και οι βαθμίδες των μελών φαίνονται στον πίνακα 5.2.

Πίνακας 5.2: Προτεινόμενη επάνδρωση πλοίων μεγαλύτερων των 20.000 τόνων

1 Master
3 Deck Officers
1 Bosun
3 A.B.s
1 O.S./Junior/Entry Rating
1 Chief Engineer
3 Engineer Officers
1 Electrician/Electrical Engineer Officer
1 Repairman
3 Engine Room Ratings*) *****)
1 Radio Officer
1 Chief Steward/Cook
2 Stewards/Stewardesses

Πηγή: www.itforg.com

Το σύνολο των μισθών το πληρώματος με βάση τους κατώτερους μισθούς της ITF φτάνει τις 45.890 \$ μηνιαίως. Εδώ όμως δεν περιλαμβάνονται οι υπερωρίες και οι πληρωμές των αδειών οι οποίες εάν συνυπολογιστούν, το συνολικό ποσό ξεπερνά τις 50.000 \$ μηνιαίως.

Συγκρίνοντας τώρα τα αντίστοιχα ποσά με αυτά που παρέχονται από συμβάσεις χωρών με ρυθμισμένο νηολόγιο βλέπουμε σημαντικές διαφορές. Συγκεκριμένα σύμφωνα με στοιχεία

του 2005, οι μισθοί των Ελλήνων ναυτικών, όπως προτείνονται από την ένωση Ελλήνων εφοπλιστών φαίνεται στον παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 5.3: Σύμβαση εργασίας Ελλήνων

ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
ΓΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΑΠΟ 4.500 D.W.T & άνω	
Συλλογική Σύμβαση εργασίας της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού	
Βασικοί Μισθοί πληρωμάτων /Basic wages	
Βαθμοί - Ειδικότητες /Ranks and Ratings (Πλοίαρχος/Captain)	2120,03
1) Αξιωματικοί Καταστρώματος/Navigating Officers	
α. Υποπλοίαρχος/Chief officer	1107,84
β. Ανθυποπλοίαρχος/Second Officer	963,57
2) Αξιωματικοί Μηχανοστασίου/Engineers	
α. Μηχανικός Α'/Chief Engineer	2092,91
β. Μηχανικός Β'/Second Engineer	1107,84
γ. Μηχανικός Γ'/Third Engineer	963,57
3) Αξιωματικοί Ασυρμάτου/Radio Officers	
α. Αξιωματικός Ασυρμάτου Α'/First Radio Officer	1107,84
β. Αξιωματικός Ασυρμάτου Β'/Second Radio Officer	963,57
4) Ηλεκτρολόγοι /Electricians	1030,67
5) Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας βάρδιας νέφουςα/Possessing deck	963,57
6) Κατώτερο Προσωπικό Καταστρώματος/Deck Ratings	
α. Ναύκληρος/Boatswain	837,01
β. Ξυλουργός/Carpenter	837,01
γ. Αντλιορός/Pumpman	844,81
δ. Ναύτης/Able Seaman	783,81
ε. Δοκ. Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΕΝ)/Apprentice Officer from a public nautical college	673,54
στ. Δοκ. Πλοίαρχος/Apprentice Officer	673,54
ζ. Ναυτόπαις/Deck boy	571,62
7) Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας βάρδιας	963,57
8) Κατώτερο προσωπικό μηχανής/Engine Room Ratings	
α. Μηχανοδηγός Α'/Motorman A'	959,61
β. Μηχανοδηγός Β'/Motorman B'	856,22
γ. Αρχιθερμαστής/Donkeyman	844,93
δ. Λιπαντής/Oiler	837,01
ε. Δοκ. Μηχανικός (απόφοιτος ΑΕΝ)/Apprentice Engineer from a public nautical college	673,54
στ. Δοκ. Μηχανικός /Apprentice Engineer	673,54
ζ. Θερμαστής/Fireman	807,57
η. Καθαριστής (κάτοχος αδείας θερμ.)/Wiper (holding Fireman's licence)	807,57
θ. Καθαριστής/Wiper	571,62
9) Προσωπικό Ασυρμάτου/Apprentice Radio Officers	
α. Δοκ. Ασυρματιστής (απόφ. ΑΕΝ)/Apprentice R/O from a public nautical college	673,54
β. Δοκ. Ασυρματιστής/Apprentice Radio Officer	673,54
10) Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών/Catering Personnel	
α. Μάγειρος/Cook	873,37
β. Θαλαμηπόλος/Steward	837,01
γ. Βοηθός Μαγειρίου (με άδεια)/Assistant Cook (certificated)	707,84
δ. Βοηθ. Θαλ/πόλου (με άδεια)/Assistant Steward (certificated)	707,84
ε. Βοηθ. Θαλ/πόλου (χωρίς άδεια)/ Assistant Steward (not certificated)	571,62
<i>Εκτός των ανωτέρω βασικών μισθών υπάρχουν τα Γενικά & τα Ειδικά Επδόματα, εργασίες με ιδιαίτερες αμοιβές και υπερωριακή εργασία και αμοιβή.</i>	

ναυτικών

Πηγή: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2005

Ενδεικτικά επιδόματα πλοιάρχων

1	Βασικός μισθός		2120,0	Ευρώ
2	Κυριακές	22%	466,4	Ευρώ
3	Εργασία Σαββάτων	Ημέρες 4,33x367 Ευρώ/ημέρα	1589,1	Ευρώ
4	Εξοδα παραστάσεως		133,7	Ευρώ
5	Αμοιβή Αργιών		84,8	Ευρώ
Σύνολο			4394,0	Ευρώ
Επί πλέον				
6	Έξοδα Λιμανιού	Ανά ημέρα παραμονής	16,7	Ευρώ
7	Επίδομα Δεξαμενοπλοίου	15%xBασικό μισθό	318,0	Ευρώ
8	Επίδομα Υγραεριοφόρων	20%xBασικό μισθό	424,0	Ευρώ
9	Επίδομα Διάπλου Λιμνών, Διωρύγων Παναμά, Σουέζ		137,3	Ευρώ

Πηγή : Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, 2005

Σύμφωνα με τον πίνακα 5.2 οι μισθοί των Ελλήνων δεν είναι σημαντικά υψηλότεροι. Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία για το ακριβές ποσό που λαμβάνει κάθε ναυτικός, συμπεριλαμβανομένων των επιδομάτων, φαίνεται πως οι μισθοί των Ελλήνων είναι περίπου 10% υψηλότεροι.

Επίσης θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι τα τελευταία χρόνια δεδομένης της καλής ναυλαγοράς, πολλές εταιρίες πρόσφεραν καλύτερες αμοιβές στο πλήρωμα και ιδιαίτερα

στους αξιωματικούς λόγο της έλλειψης ναυτικών που παρουσιάστηκε τα τελευταία χρόνια. Ακόμα και αν αυτές οι αμοιβές δεν φαίνονται σε επίπεδο σύμβασης σίγουρα υπάρχουν και παίζουν και σημαντικό ρόλο στο συνολικό ποσό των δαπανών που αφορούν την επάνδρωση.

Δαπάνες συντήρησης και επισκευών

Ένα άλλο σημαντικό μέρος του κόστους λειτουργίας του πλοίου οφείλεται στις συντηρήσεις και τις επισκευές του πλοίου. Αν και δεν υπάρχουν στοιχεία για το πόσο μπορεί να κοστίζει η διατήρηση του πλοίου στο επίπεδο που απαιτούν οι κανονισμοί, θα ήταν χρήσιμο να δούμε κάποια στοιχεία που αφορούν το κόστος των επισκευών σε πλοία που έχουν κατασκευαστεί με περισσότερο και λιγότερο ποιοτικά χαρακτηριστικά.

Σύμφωνα με τον Γ. Α. Γράτσο, οι δεξαμενές φορτίου φθείρονται μέχρι και 1 χιλιοστό το χρόνο από τη διάβρωση που προκαλεί η χημική αντίδραση του φορτίου με το μέταλλο. Επίσης είναι κοινός γνωστό πως μια οπή στα τοιχώματα των δεξαμενών φορτίου επιταχύνει τη διάβρωση. Αυτές οι διαβρώσεις μπορεί να προκαλέσουν έως και ρωγμή στη δεξαμενή και επιπλέον ζημιά στα τοιχώματα του πλοίου. Για τη μελέτη του κόστους των επισκευών στο κύκλο ζωής του πλοίου, λαμβάνονται υποθέσεις: το πλοίο Α που έχει κατασκευαστεί με βασικό παράγοντα το χαμηλό αρχικό κόστος και το πλοίο Β που έχει κατασκευαστεί με ποιοτικότερο μείγμα μετάλλου ώστε να ελαχιστοποιείται η ανάγκη ανανέωσης του χάλυβα.

Κανονικά οι επισκευές θα πρέπει να γίνονται κάθε 3,5,8,10,13,15 κλπ χρόνια, δηλαδή πριν από κάθε επιθεώρηση κλάσης. Ο πίνακας 5.4 της OECD δείχνει πως στην ουσία χρειάζονται πολλοί περισσότερες

Index of maintenance and repair costs with ship's age (ship class 5-9 years-old = 100)		
Age	Scheduled maintenance/repairs	Unscheduled repairs
0-4	80	40
5-9 *	100	100
10-14	125	175
15-20	160	200
+ than 20	200	135

Για το πλοίο A υπολογίζεται πως ο κύκλος ζωής του δεν μπορεί να είναι μεγαλύτερος από 20 χρόνια αφού η επισκευή του σ' αυτή την ηλικία απαιτεί περίπου 1000 τόνους χάλυβα και 157 μέρες δεξαμενισμού. Το συνολικό κόστος δεξαμενισμού, συμπεριλαμβανομένου του κόστους του ναυπηγείου, υπολογίζεται ότι ξεπερνά τα 7000 \$ την ημέρα. Το πλοίο B από την άλλη, στα 28 έτη από την κατασκευή του χρειάζεται περίπου 400 τόνους χάλυβα για την επισκευή του και ο δεξαμενισμός του κρατάει περίπου 43 ημέρες. Υπολογίζεται λοιπόν πως ο κύκλος παραγωγικής ζωής του πλοίου B θα είναι μεγαλύτερος από 30 έτη ενώ του A θα είναι περίπου 20 έτη, καθώς από εκεί και πέρα η διατήρηση του κρίνεται αντισυμβαλλόμενη. Συνολικότερα η λειτουργία του πλοίου A είναι κατά 33,5 % πιο ακριβή, ακόμα και αν πάρουμε ως κύκλο ζωής τα 20 έτη και για τα δύο έτη⁵².

⁵². A. Gratsos, P.Zachariadis, Life cycle cost of manning the effectiveness of a Ship's structure and environmental impact of Ship design parameters.

Συμπεραίνουμε λοιπόν πως τα υποβαθμισμένα ή τα κακής κατασκευής πλοία είναι συνολικά αντικοινωνικά για τους πλοιοκτήτες τους και δεν θα πρέπει να επιλέγονται εξ' αρχής από τους πλοιοκτήτες τους. Εκτός από το υψηλότερο κόστος που συνεπάγονται, επιφέρουν και μια σειρά άλλα προβλήματα όπως η σπατάλη πόρων, η μόλυνση του περιβάλλοντος και η μειωμένη ασφάλεια προς τους ναυτικούς. Αναλυτικότερα τα κόστη που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος παρουσιάζονται παρακάτω στον πίνακα 5.6.

Πίνακας 5.6: Το κόστος συμμόρφωσης στους κανονισμούς για την προστασία του περιβάλλοντος

Environmental compliance costs (USD)			
	66 000 DWT Containership (4800 TEU)	150 000 DWT Bulk Carrier	280 000 DWT Oil Tanker
Daily Ship Costs (see Appendix A)			
Daily Operating Cost	7 212	6 432	8 747
Total Daily Fixed Cost	23 431	17 326	29 102
MARPOL Capital Costs (new/replacement cost, assumed equipment life span of 15 yrs.)			
Oily-Water Separator	10000	10000	10000
15 ppm. Monitor	1000	1000	1000
Incinerator	45000	45000	45000
Annex VI equipment (proposed)	50000	50000	50000
sub-total	56000	56000	56000
Capital Costs per year	4 655	4 655	4 655
Capital Costs per day	13	13	13
Capital Costs per day (w/ Annex VI equipment)	24	24	24
Other MARPOL Fixed Costs (per year)			
Filters	2000	2000	2500
Maintenance OWS	1000	1300	1500
Maintenance OWS system pipes, valves and tanks	1530	1000	780
Maintenance Incinerator	1000	1000	1000
Maintenance Annex VI	1500	1500	1500
Record-keeping	14700	14700	18000
Training	2850	2850	3600
MARPOL fixed costs per year	23080	22850	27480
MARPOL fixed costs per day	63	63	75
MARPOL fixed costs per day (w/ Annex VI)	67	67	79
Waste and Ballast Management costs/year			
Delay caused by Oily Waste discharge	n/a*	n/a*	5000*
Garbage discharge (~70/m ³ – part Incinerated)	3 322	767	1 276
Oily Bilge Water (~50 USD/m ³ , partly processed through OWS)	0	13 140	33 641
Sludge/Slops (~50 USD/m ³ , partly processed through incinerator)	54 933	13 980	131 179
Total Waste Costs/year	58 254	27 886	166 097
Total Waste Costs/day	160	76	455
Ballast/day, @ 20 USD m ³ , 40-day voyage	99	308	172
Total Waste and Ballast Costs/day	259	384	627
* Industry sources have indicated that delays caused by off-loading oily waste are generally insignificant – however, when they do occur because of insufficient facilities or queuing for access to facilities, they can grow quickly.			
Certification Costs			
Annex I certification per year	335	335	1370
Annex IV certification per year	87	87	87
Certification Costs per day	1	1	4

Πηγή: OECD 2003

Από τον παραπάνω πίνακα είναι φανερό ότι το κόστος συμμόρφωσης με τους κανονισμούς που αφορούν την προστασία του περιβάλλοντος είναι αρκετά υψηλό, για αυτό άλλωστε και πολλά πλοία σημειώνουν τις περισσότερες ανεπάρκειες σ' αυτόν τον τομέα. Υπολογίζεται

πως μετά και την υλοποίηση του ISM Code, το κόστος συντήρησης αυξήθηκε κατά περίπου 20%⁵³.

Η συμμόρφωση με τον ISM Code έχει συζητηθεί πάρα πολύ στη ναυτιλιακή βιομηχανία, ιδιαίτερα όσον αφορά τη σχέση κόστους και αποτελεσματικότητας. Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα οι διαφορές από την λειτουργία στα διάφορα επίπεδα είναι μεγάλες και μπορεί και να ξεπεράσουν τις 5.000 ημερησίως. Μπορούν όμως αυτές οι επιπλέον δαπάνες να λειτουργήσουν πραγματικά υπέρ της εταιρίας; Οι ίδιες οι εταιρίες λένε πως όχι. Τα δεδομένα όμως από την πρόκληση ατυχημάτων και τους τραυματισμούς και θανάτους που σημειώθηκαν στη ναυτιλιακή βιομηχανία τις τελευταίες δεκαετίες, δείχνουν πως η αλλαγή στην κουλτούρα της επιχείρησης όσον αφορά θέματα ασφαλείας ήταν απαραίτητη.

⁵³ G. D. Provatas, K. Giziakis Financial profits or losses from the correct implementation of the ISM Code from the point of view of the shipping company, University of Piraeus

Πίνακα 5.8: οι διαφορές του λειτουργικού κόστους στα διάφορα επίπεδα λειτουργίας του πλοίου

20 year old bulk carrier 30 000 dwt		1990 built product tanker 40 000 dwt	
US\$/Day		US\$/Day	
7 500	Ceiling (1)	9 500	
4 500	Good Practice (2)	4 850	
3 750	Common Practice (3)	4 250	
3 250	Standard (4)	3 750	
2 750	Floor (5)	3 100	

Πηγή: Γ. Προβατάς, Κ. Γκιζιάκης

Γενικότερα από την ανάλυση σχετικά με το κόστος των ατυχημάτων, το κόστος της ρύπανσης, το κόστος εντοπισμού ανεπάρκειας σε κάποιο port state control, μπορούμε να καταλήξουμε σε διάφορα συμπεράσματα. Οι ποινικές ρήτρες, η αποκατάσταση σε περίπτωση ατυχήματος και τα πρόστιμα ή οι αποζημιώσεις προς τους εργαζόμενους σε περίπτωση τραυματισμού σίγουρα κοστίζουν και δεν μπορούν εύκολα να πληρωθούν από μια μέση εταιρία. Εντούτοις δεδομένου ότι είναι πολύ σπάνιο να αντιμετωπιστεί όλο αυτό το κόστος, μπορεί κάποιος να διατηρήσει ένα υποβαθμισμένο πλοίο, για κάποιο εύλογο χρονικό διάστημα και να κερδίσει χρήματα παίρνοντας φυσικά κάποιο ρίσκο. Βεβαίως η έννοια του «υποφερτού ρίσκου» είναι υποκειμενικό θέμα, αλλά ακόμα και αν οι

πιθανότητες να προκληθεί ατύχημα είναι μικρές, ο εντοπισμός της ανεπάρκειας στο πλοίο θα είναι το εξίσου δυνατός.

Στη ναυτιλιακή βιομηχανία οι εταιρίες μπορούν να επιλέξουν τα διευθυντικά πρότυπά τους προκειμένου να διατηρηθεί ένα κατώτατο λειτουργικό επίπεδο ασφάλειας και επομένως να προστατευθούν οι άνθρωποι, η ιδιοκτησία και το περιβάλλον όπου πραγματοποιούν τις μεταφορές τους. Παρόλα αυτά η διατήρηση καλού επιπέδου στα πλοία είναι απαραίτητη τόσο για κοινωνικού όσο και για οικονομικούς ρόλους. Εκτός από τα προβλήματα που προαναφέρθηκαν όσον αφορά την πρόκληση ατυχημάτων, θα πρέπει να σημειώσουμε πως το κόστος της μη-συμμόρφωσης επιβαρύνει και τις εταιρίες που συμμορφώθηκαν μιας και αυτοί αναγκάζονται να παρέχουν πιο ακριβή υπηρεσία, ενσωματώνοντας το κόστος της συμμόρφωσης⁵⁴. Αυτό τις κάνει λιγότερο ανταγωνιστικές σε σχέση με τις άλλες, αφού κάποιος ναυλωτής θα προτιμήσει την φθηνότερη μεταφορά, δεδομένου ότι το φορτίο του είναι ασφαλισμένο.

5.2 Παρουσίαση των στοιχείων κοινωνικού κόστους που σχετίζονται με την ναυτική εργασία

Το σημαντικότερο κοινωνικό κόστος που σχετίζεται με την ναυτική εργασία είναι αυτό των τραυματισμών και των απωλειών ανθρώπινης ζωής που σχετίζεται με την εργασία στο πλοίο. Υπολογίζεται πως τις τελευταίες δεκαετίες, έχουν χαθεί περίπου 5.495 ανθρώπινες

⁵⁴ S Katarelos Eleftherios D., Social cost: Fair distribution to maritime stakeholders, Paper Presented at the International Conference "Shipping in the era of Social Responsibility", University of the Aegean, 2006

ζωές σε πάνω από 300 ατυχήματα⁵⁵. Αν και η νομοθεσία υπολογίζει την αποζημίωση για την απώλεια ανθρώπινης ζωής σε περίπου 1,000,000 \$ πιστεύεται πως αυτή η προσέγγιση δεν είναι αρκετή και η ανθρώπινη απώλεια θα παραμένει πάντα ανυπολόγιστη. Οι αποζημιώσεις που ορίζονται για τους τραυματισμούς κατά την εργασία είναι ένα άλλο κρίσιμο θέμα.

Πιστεύεται πως η ναυτιλιακή βιομηχανία θα πρέπει να αναπτύξει περισσότερο θέματα που αφορούν την κοινωνική εταιρική ευθύνη. Τα κέρδη της συγκεκριμένης βιομηχανίας είναι μεγάλα και σίγουρα μπορεί να μοιραστεί κάποια απο αυτά με το κοινωνικό σύνολο, δεδομένων μάλιστα των εξωτερικών οικονομιών που προκαλεί με τα ατυχήματα.

⁵⁵ G. D. Provatas, K. Giziakis Financial profits or losses from the correct implementation of the ISM Code from the point of view of the shipping company, University of Piraeus

6. Συμπεράσματα και προτάσεις

Μετά την ανάλυση των παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν τις σχέσεις εργασίας στην ναυτιλιακή βιομηχανία, και τα σχετικά αποτελέσματα, παρατίθενται κάποια συνοπτικά συμπεράσματα.

- Στην αγορά της ναυτικής εργασίας υπάρχει μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τα χαρακτηριστικά του εργατικού. Για το λόγο αυτό υπάρχει και «φθηνή» και «ακριβή» ναυτική εργασία. Η τιμή της καθορίζεται από παράγοντες όπως η σημαία του πλοίου, ο τόπος προέλευσης και το βιοτικό επίπεδο στον τόπο αυτό, τα πτυχία ναυτικής ικανότητας των εργαζομένων και η χρονική περίοδο κατά την οποία γίνεται η ναυτολόγηση. Υπάρχουν στοιχεία που αποδεικνύουν πως στις σημαίες ευκαιρίας οι ναυτικοί δουλεύουν σε χειρότερες συνθήκες εργασίας, υποβαθμισμένα πλοία και χωρίς τα απαραίτητα πιστοποιητικά.
- Το θέμα της ποιότητας της ναυτικής εργασίας είναι ένα θέμα που θα πρέπει να συνηγορείται, λόγω των εξειδικευμένων γνώσεων που χρειάζονται στο περιβάλλον της ναυτιλίας. Τα πιστοποιητικά ναυτικής ικανότητας είναι τα ελάχιστα απαιτούμενα και θα πρέπει να εξετάζεται και η ποιότητα της σχολής που παρακολούθησε. Η Ελλάδα θεωρεί πολύ σημαντικό παράγοντα την ποιότητα του ναυτεργατικού της δυναμικού και φροντίζει για την αναβάθμιση των ακαδημιών εμπορικού ναυτικού. Επίσης θα πρέπει να φροντίζεται η συνεχής επιμόρφωση των ναυτικών, ιδιαίτερα πάνω σε θέματα νέας τεχνολογίας, μέσω ειδικών σεμιναρίων που θα πρέπει να παρέχονται δωρεάν από τις εταιρίες.

- Οι ανθρώπινες σχέσεις μεταξύ των εργαζομένων του πλοίου και της εταιρίας στην ξηρά εξαρτώνται σε πολύ μεγάλο βαθμό από το μοντέλο διοίκησης της εταιρίας (πχ οικογενειακή, managerial κλπ). Σημαντικό ρόλο εδώ παίζει και η πολιτική των ιδιοκτητών, και η θέληση τους να αναλάβουν ενεργό ρόλο έναντι της κοινωνικής τους ευθύνης.
- Η ανάμειξη πληρωμάτων διαφορετικών εθνικοτήτων είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει σημαντικά τις σχέσεις εργασίας στο πλοίο. Ο σεβασμός στην πολιτισμική ταυτότητα του άλλου και η συνεχής προσπάθεια για την βελτίωση της επικοινωνίας κρίνονται απαραίτητα για την ομαλή συνύπαρξη και συνεργασία στο πλοίο.
- Ο φόρτος εργασίας και η κόπωση των ναυτικών είναι από τα μεγαλύτερα προβλήματα της ναυτικής εργασίας. Σημαντικό ρόλο εδώ παίζουν μια σειρά επιβαρυντικών παραγόντων, όπως η γραφειοκρατία από την υπερπληθώρα κανονισμών και τους ελέγχους, το σύστημα τήρησης βαρδιών, οι εμπορικές πιέσεις κ.α. Ελπίζουμε με την νέα σύμβαση ναυτικής εργασίας να ελαχιστοποιηθούν αυτά τα φαινόμενα.
- Τέλος η οικονομική κατάσταση της αγοράς και της εταιρίας παίζει επίσης σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των σχέσεων εργασίας. Η ανάγκη για συμπίεση του λειτουργικού κόστους των πλοίων οδηγεί εταιρίες σε λιγότερο καλές πρακτικές, που περιλαμβάνουν χαμηλότερους μισθούς, υπερωρίες, χαμηλότερα επίπεδα επάνδρωσης και συνολικότερα χειροτέρευση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας. Τα τελευταία χρόνια αποτέλεσαν μια ιδιαίτερα καλή περίοδο για την ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι τιμές των ναύλων ήταν υψηλές, τα κέρδη μεγάλα, και

σημειώθηκε και μια αύξηση της τάξης του 8% στους μισθούς των ναυτικών. Οι νέες παραγγελίες όμως που θα παραδοθούν άμεσα σε συνδυασμό με την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση αναμένεται να αλλάξουν το τοπίο. Η υπερπροσφορά χωρητικότητας είναι η μεγαλύτερη ανησυχία της αγοράς δεδομένου ότι ο παροπλισμός του πλοίου είναι αντιοικονομική λύση. Αυτό που ελπίζουμε, είναι να μην επιλεχθεί η οριακή λειτουργία των πλοίων, που συνεπάγεται υποβαθμισμένα πλοία και κινδύνους για το πλήρωμα και το περιβάλλον

ΠΗΓΕΣ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Β΄, Αθήνα 1999, Εκδόσεις Σταμούλη

Αλέξανδρος Γουλιέλμος, Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Τόμος Β΄, Αθήνα 1999, Εκδόσεις Σταμούλη

Αλκής Κορρές, Θανάπουλος Γιάννης, Ναυτιλιακή θεωρία και επιχειρηματικότητα στην εποχή της ποιότητας, Εκδόσεις INTERBOOKS, 2006

Βασίλης Ν. Μεταξάς, Αρχές ναυτιλιακής Πολιτικής, Αθήνα 1988, Εκδόσεις Παπαζήση

Γεώργιος Π. Βλάχος, Εμ. Νικολαΐδης, «Βασικές Αρχές Ναυτιλιακής Επιστήμης», Πειραιάς 1999, Εκδόσεις J&J Hellas

Γεώργιος Π. Βλάχος, Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον, Β΄ έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

Ελ. Γεωργαντόπουλος - Γεώργιος Π. Βλάχος, Ναυτιλιακή Οικονομική, 2^η Έκδοση, Πειραιάς 2003, Εκδόσεις J&J Ελλάς

Γεώργιος Π. Βλάχος, Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Β΄ έκδοση, Αθήνα 2007, Εκδόσεις Σταμούλη

Ερνέστος Τζαννάτος, Τεχνολογική Απόδοση πλοίου, Πανεπιστημιακές σημειώσεις για το Π.Μ.Σ. στη Ναυτιλία, Πειραιάς 2006

Ερνέστος Τζαννάτος, Τεχνολογία Πλοίου II, Πανεπιστημιακές σημειώσεις, Πειραιάς 2004, Πανεπιστήμιο Πειραιά

Τζελίνα Χαρλαύτη, Ιστορία και Ναυτιλία, Αθήνα 2001, Εκδόσεις Στάχυ

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ ΚΑΙ ΜΕΛΕΤΕΣ

Ελληνική

Γεώργιος Π. Βλάχος- Φουρναράκης Νικόλαος, «Η Προβληματική της Βελτίωσης των Επιπέδων Ασφαλείας στις Θαλάσσιες Μεταφορές υπό το Πρίσμα των Νέων Δυνατοτήτων που Παρέχουν η Τηλεματική και η Αποτελεσματική Διαχείριση των Έμψυχων Πόρων» 1^ο Πανελλήνιο Συνέδριο Ασφάλειας Θαλάσσιων Μεταφορών, Πανεπιστήμιο Πειραιώς 1998

Γιάννης Θεοτοκάς, Μέθοδοι και Ιδιαιτερότητες στην Οργάνωση και Διοίκηση των Ελληνόκτητων Ναυτιλιακών επιχειρήσεων, Διδακτορική Διατριβή, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς 1997

Γιάννης Θεοτοκάς, Ναυτιλία και Επιχειρηματικότητα στην Ελλάδα, βλ gtheotokas@aegean.gr

Σούλτος Κωνσταντίνος «οι τελευταίες εξελίξεις σχετικά με το κράτος σημαίας και τον τρόπο εφαρμογής των σχετικών διατάξεων», διπλωματική εργασία, Πανεπιστήμιο Πειραιά 2005

Διεθνή

A. Korres, Greek Maritime Policy and the Discreet Role of Shipowners' Associations, 2006

A. Gratsos, P.Zachariadis, Life cycle cost of manning the effectiveness of a Ship's structure and environmental impact of Ship design parameters

Alexandros Goulielmos and Eftichia Syropoulou, “Determining the duration of cycles in the market of second hand tanker ships, 1976-2001: is prediction possible?”, *International Journal of Bifurcation and Chaos*, vol 16, No 7, 2006

Albert W. Veenstra and Marcel W. Ludema, “The Relationship Between Design and Economic Performance of Ships”, *Maritime Policy and Management*, May 2006

Andrew P. Smith, Paul H. Allen and Emma J. Wadsworth (2006) A Comparative Approach to Seafarer Fatigue: The Cardiff Research Programme, *Centre for Occupational and Health Psychology, Cardiff University*

Boczek, Flaws of Convenience, an International Legal Study, 1962

British parliamentary papers, 1970 Committee of inquiry into Shipping (Rochdale report) CMND 4337 (London HMSO)

C. Pearson, J. Clair. (1998), Reframing crisis management, *Academy of Management Review*. Vol. 23, No 1, pp.59-76.

Collins, A., Matthews, V. & McNamara, (2000) fatigue health and injury, among seafarers and workers on offshore installations: a review, Research Project 461, Appendix 1 SIRC/Centre for Occupational & Health Psychology, Cardiff University

Christopher J Houghton, Executive Coaching for Seafarers, International Symposium on maritime safety, security and environmental protection

Davies A. J. , and Parfett M. C. , Seafarers and the Internet: email and seafarers' welfare (Cardiff UK, Seafares International Research Center, Cardiff University) 1998

Eleftherios. Katarellos D., Social cost: Fair distribution to maritime stakeholders, Paper Presented at the International Conference “Shipping in the era of Social Responsibility”, University of the Aegean, 2006

Evangelos Kounoupas: A Six-step process for effective Crisis Management in the Port Industry, “Shipping in the era of Social Responsibility”, 2006

G. D. Provas, K. Giziakis Financial profits or losses from the correct implementation of the ISM Code from the point of view of the shipping company, University of Piraeus

G. P. Vlachos – N. G. Fournarakis “Application of new Information Technology potentials to the merchant marine sector. A case study: Improvement in quality of services and the possibilities of operating cost reduction in modern vessels ”, Cyprus Journal of Science and Technology, Vol 2, No 5, July 1998

Jouni T. Laine and Ari P. J. Vepsalainen , “economies of speed in sea Transportation”, International Journal of Physical Distribution and Logistics Management, 1994

K. Giziakis., E. Bardi, (2002), Assessing the risk of pollution from ship accidents, *Disaster Prevention and Management*, Vol. 11, No 2, pp. 109-114

K. Mitroussi “Ship- owner stance on third party management” Maritime policy and management,, vol 31, No 1, 31-45, January- March 2004

M. Lutshoft. “The Tecnology is Great when it Works”, Maritime Technology and Human Integration on the Ship’s Bridge, Lincoping Studies in Science and Technology, Dissertation 907 , Department of Mechanical Engineering, University of Linkoping, Sweden, 2004

M.S. Roe , Safety, Security, The Environment And Shipping – The Problem Of Making Effective Policies

M. Thomas, H. Sampson, M. Zhao, Finding a balance: companies, seafarers, and family life, Maritime policy and management,2003, vol 30, No 1, 59-76

Magnus Burman et al, “Cost and Energy Assessment of a High Speed Ship”, Stockholm 2004,

Michael Barnett, David Gatfield, Claire Pekcan, A Research Agenda in Maritime Crew Resource Management

OECD Report, “Cost Savings Stemming from Non-Compliance with International Environmental Regulations in the Maritime Sector”, Maritime Transport Committee, 2003

Paris MOU on Port State Control, Report 2006

Philip Wake, The Master’s Leadership Role in the Safety Culture - A Training Need, UK MCA Human Factors Seminar , 26th October 2004

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

www.itfglobal.org

www.ilo.org

www.yen.gr

www.oecd.org

www.wikipedia.org

www.lib.yen.gr/aen

www.martrans.org