

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**  
**στην**  
**ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΟΥ**  
**ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ**  
**ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ**  
**ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

*Παπαδογιάννη Αικατερίνη*

*Διπλωματική εργασία*

*που υποβλήθηκε στο τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών*

*του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των*

*απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού*

*Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία*

*Πειραιάς*

*Σεπτέμβριος 2017*

## **Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright**

Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Παπαδογιάννη Αικατερίνη

## **Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής**

Η παρούσα διπλωματική εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Θεοδωρόπουλος Σωτήριος (Επιβλέπων)
- Πελαγίδης Θεόδωρος
- Σαμιώτης Γεώργιος

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## **Ευχαριστίες**

Η παρούσα διπλωματική εργασία δε θα είχε εκπονηθεί χωρίς τη βοήθεια και τη συμπαράσταση ορισμένων σημαντικών προσώπων.

Θα επιθυμούσα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεοδωρόπουλο για την βοήθεια του και καθοδήγηση του μέχρι να ολοκληρωθεί η παρούσα εργασία καθώς και όλους τους καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία για όλες τις γνώσεις που μου προσέφεραν για την είσοδο μου και εξέλιξη μου στο τομέα της Ναυτιλίας.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου, το σύζυγο μου αλλά και το φιλικό μου περιβάλλον που με στήριξαν και με στηρίζουν σε οποιαδήποτε στιγμή της ζωής μου κατανοώντας κάθε δυσκολία και κάθε πρόκληση που εμφανίζεται μπροστά μου.

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

<b>ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ</b> .....	viii
<b>ΠΙΝΑΚΕΣ</b> .....	viii
<b>ΣΧΗΜΑΤΑ</b> .....	viii
<b>ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ</b> .....	viii
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b> .....	ix
<b>ABSTRACT</b> .....	ix
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	1
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ</b> .....	3
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΘΕΩΡΙΑ HOFSTEDE</b> .....	5
2.1 ΘΕΩΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ .....	5
2.2 CREW MARKETS .....	6
2.2.1. <i>ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ</i> .....	7
2.2.2. <i>ΟΥΚΡΑΝΟΙ – ΡΩΣΟΙ - ΡΟΥΜΑΝΟΙ</i> .....	9
2.2.3. <i>ΙΝΔΟΙ – ΙΝΔΟΝΗΣΙΟΙ – ΤΟΥΡΚΟΙ</i> .....	12
2.2.4. <i>ΕΛΛΗΝΕΣ</i> .....	15
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ</b> .....	18
3.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS .....	18
3.2 Η ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL .....	19
3.3 ISM CODE .....	20
3.4 ISPS CODE .....	21
3.5 IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ) .....	22
3.6 STCW CONVENTION – MANILA AMENDMENTS 2010 .....	23
3.7 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION) / ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MARITIME LABOUR CONVENTION – MLC) .....	26
3.8 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS’ FEDERATION – ITF) .....	28
3.9 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (INTERNATIONAL MARITIME EMPLOYERS’ COUNCIL – IMEC) .....	28

<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ</b> .....	30
4.1 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΕΣ .....	30
4.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ .....	34
4.3 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΘΡΗΣΚΕΙΑ-ΔΙΑΤΡΟΦΗ-ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ .....	35
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</b> .....	38
5.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ.....	38
5.2 ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΦΘΗΝΟΤΕΡΩΝ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΩΝ.....	40
5.3 ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ .....	42
5.3.1. ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΣΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ .....	42
5.3.2. ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ .....	45
5.4 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	48
5.4.1. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ .....	48
5.4.2. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ.....	50
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ</b> .....	53
6.1 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.....	55
6.1.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ .....	56
6.1.2. ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑ .....	57
6.1.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΧΑΜΗΛΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ .....	58
6.1.4 ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ .....	58
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</b> .....	59
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	62
Ελληνική Βιβλιογραφία .....	62
Ξένη Βιβλιογραφία .....	62
Ιστοσελίδες.....	62
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b> .....	64
<b>A. ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ</b> .....	64
<b>B. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΣΦΑΛΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (Minimum Safe Manning) ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ</b> .....	65

<b>Γ. ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ (ΟΡΟΣ 8).....</b>	<b>66</b>
<b>Δ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ ΠΛΟΙΩΝ 2010 (ΦΕΚ Β' 123/09.02.2011).....</b>	<b>67</b>

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ, ΣΧΗΜΑΤΩΝ, ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

### ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1. Μισθοί φορτηγά πλοία σε USD – μέρος 1 .....	42
Πίνακας 2. Μισθοί σε φορτηγά πλοία σε USD – μέρος 2.....	43
Πίνακας 3. Μισθοί σε δεξαμενόπλοια σε USD.....	46
Πίνακας 4. Στελέχωση φορτηγού πλοίου.....	49
Πίνακας 5. Στελέχωση δεξαμενόπλοιου .....	51
Πίνακας 6. Άνεργοι Έλληνες ναυτικοί κατά ειδικότητα (2012) .....	54

### ΣΧΗΜΑΤΑ

Σχήμα 1. Philippines .....	8
Σχήμα 2. Ukrainian .....	11
Σχήμα 3. Russian.....	11
Σχήμα 4. Romanian.....	12
Σχήμα 5. Indians.....	14
Σχήμα 6. Indonesians .....	15
Σχήμα 7. Turkish.....	15
Σχήμα 8. Greeks .....	17

### ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Σχεδιάγραμμα 1. Μισθοί σε φορτηγά πλοία .....	44
Σχεδιάγραμμα 2. Μισθοί σε δεξαμενόπλοια .....	47
Σχεδιάγραμμα 3. Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνόκτητα πλοία.....	55



## **ΠΕΡΙΛΗΨΗ**

Η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει εξελιχθεί ραγδαία τα τελευταία χρόνια, παρουσιάζοντας πρόοδο στην τεχνολογία των πλοίων και επιφέροντας αλλαγές στα πληρώματα που τα στελεχώνουν. Η οικονομική κρίση των τελευταίων 10 ετών έχει οδηγήσει τις ναυτιλιακές εταιρείες να θεωρούν επιτακτική την ανάγκη για μείωση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων, εστιάζοντας στο τμήμα των πληρωμάτων. Το νευραλγικό αυτό τμήμα καλείται να μειώσει τα κόστη που προκύπτουν από τους μισθούς των ναυτικών, στρέφοντας το ενδιαφέρον τους σε φθηνότερες εθνικότητες, κυρίως λόγω του βιοτικού επιπέδου τους. Κατά συνέπεια, έρχεται αντιμέτωπο με την πρόκληση της επαρκούς στελέχωσης με φθηνότερα πληρώματα προερχόμενα κυρίως από αναπτυσσόμενες χώρες, τα οποία όμως πρέπει να είναι εξίσου ικανά και πιστοποιημένα ώστε να μην επηρεαστεί η ορθή και ασφαλής διαχείριση του πλοίου.

*Λέξεις - κλειδιά:* λειτουργικά έξοδα, μισθός, πιστοποίηση, τμήμα πληρωμάτων, στελέχωση, διαχείριση πλοίου, πρακτορείο, MLC

## **ABSTRACT**

The shipping industry has developed rapidly during the last years, while at the same time it has presented an evolution in the ship technology and affected the crew on board the vessels. The financial crisis of the last decade has forced the shipping companies to consider as an immediate need the reduction of the running costs of the vessels and mainly the crew costs. This critical department is challenged to reduce the costs, derived from the crew salaries. As a result, they are interested in less expensive nationalities, mainly because of their life quality. Consequently, it has to face the adequate manning with cheaper crew coming from developing countries, who however should be capable enough and fully certified so as the management of the vessel will remain safe and secure.

*Keywords:* operational expenses, wages, certification, crew department, ship management, agent, MLC



## **ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το **αντικείμενο** της παρούσας διπλωματικής μελέτης είναι η παρουσίαση του ανθρώπινου παράγοντα με τη μορφή του πληρώματος και του ρόλου τους στην λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Πιο συγκεκριμένα παρουσιάζεται το πολυεθνικό πλήρωμα, ο ρόλος του τμήματος πληρωμάτων στις ναυτιλιακές εταιρείες, η μελέτη των δραστηριοτήτων του και ο τρόπος με τον οποίο μπορεί να μειώσει το κόστος τους μέσω των μισθών των ναυτικών που στελεγχώνουν τα πλοία τους.

**Σκοπός** της παρούσας εργασίας είναι η μελέτη, διαχείριση και κατανόηση του πολυεθνικού πληρώματος καθώς και οι οικονομικές επιπτώσεις στην ανταγωνιστικότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, μέσω της ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων και της τάσης που έχει δημιουργηθεί τα τελευταία χρόνια για την ελαχιστοποίηση των κοστών που προκύπτουν από τους μισθούς τους. Μέσα από τις επιπτώσεις που μπορεί να έχει η επιλογή του πολυεθνικού πληρώματος, προκύπτει και το πρόβλημα της αυξανόμενης ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών στην οποία γίνεται και ιδιαίτερη αναφορά.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια σύντομη ανασκόπηση στις δραστηριότητες του τμήματος των πληρωμάτων μια ναυτιλιακής εταιρείας το οποίο σε αρκετές περιπτώσεις κάνει χρήση των ναυτικών πρακτορείων πληρωμάτων.

Στο δεύτερο κεφάλαιο αναλύεται η θεωρία των πολιτισμικών διαστάσεων κατά Hofstede, η οποία στηρίζεται στην μελέτη 6 συγκεκριμένων χαρακτηριστικών των λαών και συμβάλλει στην καλύτερη κατανόηση των συνηθειών και της κουλτούρας των διάφορων εθνικοτήτων των πληρωμάτων.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στους 4 πυλώνες της διεθνούς ναυτιλιακής νομοθεσίας, τις συμβάσεις STCW, MARPOL, SOLAS και MLC 2006, ενώ αναλύονται επίσης οι κώδικες ISM & ISPS και ο ρόλος των οργανισμών IMO, ILO, IMEC και της ITF, οι οποίοι θεσπίζουν τα κριτήρια πιστοποίησης των ναυτικών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται τα χαρακτηριστικά των εθνικοτήτων των πληρωμάτων που στελεχώνουν τα πλοία και εξηγείται ο τρόπος που επιδρούν στην ασφάλεια και την ορθή διαχείριση τους μέσω των ετερόκλητων στοιχείων της κουλτούρας τους αλλά και των ομοιοτήτων τους.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται παρουσίαση της Ελληνικής Συλλογικής Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας εστιάζοντας στις οικονομικές επιπτώσεις της, οι οποίες οδηγούν στην αναζήτηση των χαμηλότερων μισθολογίων, ενώ γίνεται μελέτη των οικονομικών επιπτώσεων των μισθών των υπόλοιπων εθνικοτήτων, ανάλογα με το είδος και τον τρόπο στελέχωσης των πλοίων.

Στο έκτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην ανεργία των Ελλήνων ναυτικών και τα κύρια αίτια που την προκαλούν με κυριότερες αυτές των διαφορών των μισθολογίων μεταξύ Ελλήνων και λοιπών εθνικοτήτων και την διαφυγή από την ελληνική σημαία και προσφυγή στις σημαίες ευκαιρίας.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΤΜΗΜΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η ναυτιλία είναι η πλέον παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία καθώς εκτείνεται και απευθύνεται σ' όλα τα σημεία του ορίζοντα, στις 5 ηπείρους και στους 7 ωκεανούς. Είναι η πρωταγωνίστρια των διεθνών μεταφορών αφού εξυπηρετεί το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και συνδέει μεταξύ τους περισσότερα από 3.000 λιμάνια. Ως μια από τις παγκοσμιοποιημένες βιομηχανίες στο χώρο τους διεθνούς εμπορίου, έρχεται αντιμέτωπη με μεγάλες προκλήσεις, οι οποίες αναπόφευκτα επιδρούν σε διαφορετικό βαθμό στους κλάδους με τους οποίους συνδέεται.

Ευτυχώς, έχει την καταπληκτική ικανότητα<sup>1</sup> να αξιοποιεί τα πλούσια κοιτάσματα καινοτομίας και υπεροχής σε κρίσιμους τομείς, από την ασφάλεια του πλοίου μέχρι τη φιλική προς το περιβάλλον ναυτιλία. Δρα σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο, το οποίο διέπεται από τις ναυλαγορές, τις πηγές χρηματοδότησης, τις εξελίξεις της τεχνολογίας και κατά κύριο λόγο από τα διεθνή πληρώματα που “οδηγούν” το πλοίο.

Ένα από τα τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης και μάλιστα το πιο νευραλγικό, είναι το τμήμα πληρωμάτων (crew department). Η μακρόχρονη επιτυχία μας ναυτιλιακής οφείλεται στην ικανότητα των ναυτικών που επανδρώνουν τα πλοία της. Το ανθρώπινο δυναμικό παρέχει παραγωγικές υπηρεσίες μέσω των ικανοτήτων του, της γνώσης του και της απόδοσης του καθώς διαχειρίζεται πλοία, τα περιουσιακά στοιχεία μας επιχείρησης που αξίζουν αρκετά εκατομμύρια, τα οποία αξίζουν πολλά παραπάνω, αν προσμετρηθεί και η αξία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Οι αρμοδιότητες του τμήματος πληρωμάτων δεν περιορίζονται μόνο στην εύρεση ναυτικών με τα απαραίτητα πιστοποιητικά όπως αυτά ορίζονται από την STCW 2010 ανά βαθμίδα, αλλά εκτείνονται και στο φιλτράρισμα εκείνων των ναυτικών που διαθέτουν ικανότητες τόσο σε τεχνικό/υλικό επίπεδο αλλά όσο και σε ανθρώπινο επίπεδο και σχετίζονται με τη δυνατότητα επικοινωνίας, συνύπαρξης, συνεργασίας και συνεννόησης κάτω από συνθήκες

---

<sup>1</sup> Posidonia 2016 Opening speech of Mr Lim Kitack

καθημερινής λειτουργίας του πλοίου αλλά και σε συνθήκες έκτακτης ανάγκης. Ο διεθνής και πολυπράγμων χαρακτήρας της αγοράς ναυτικής εργασίας δίνει αρκετά περιθώρια στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να απασχολούν πολυεθνικά πληρώματα, η εύρεση και διαχείριση των οποίων μπορεί να ανατεθεί σε εξωτερικούς συνεργάτες όπως είναι τα πρακτορεία πληρωμάτων (manning agencies) τα οποία δρουν ως συνδετικοί κρίκοι μεταξύ της αγοράς εργασίας των ναυτικών και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Τα πρακτορεία πληρωμάτων (Manning Agencies) αναλαμβάνουν την προμήθεια ανθρώπινου δυναμικού σε πλοιοκτήτες, εφοπλιστές και διαχειριστές πλοίων, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC 2006 – Maritime Labour Convention 2006) η οποία είναι σε πλήρη ισχύ αρχής γενομένης από τις 20-08-2013. Οι αρμοδιότητες τους χωρίζονται σε 2 κατηγορίες, στα πρακτορεία που κάνουν manning και σε αυτά που κάνουν management.

Τα περισσότερα πρακτορεία εκτελούν και τους δυο τύπους διαχείρισης πληρωμάτων. Η διαφορά manning και management έγκειται στις αρμοδιότητες που έχουν οριστεί από την ίδια τη ναυτιλιακή επιχείρηση στα πλαίσια της διαχείρισης των πληρωμάτων της. Στο crew manning, τα πρακτορεία απλώς βρίσκουν το κατάλληλο πλήρωμα όπως αυτό ζητείται από το αντίστοιχα τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης. Στο crew management, το πρακτορείο αναλαμβάνει να βρει το κατάλληλο πλήρωμα που πληροί τις προϋποθέσεις όπως αυτές έχουν οριστεί από το τμήμα πληρωμάτων αλλά και να προγραμματίσει τις αλλαγές των ναυτικών, κάνοντας το σχέδιο της αλλαγής, ανάλογα με τη διάρκεια των συμβολαίων των ναυτικών και το δρομολόγιο του πλοίου.

Βασικά κριτήρια για την επιλογή του κατάλληλου πληρώματος είναι η πλήρης πιστοποίηση των ναυτικών όπως αυτή ορίζεται από την STCW 2010, η οποία είναι σε πλήρη ισχύ από 01-01-2017. Αξίζει να σημειωθεί πως δίνεται βαρύτητα στο είδος της προϋπηρεσίας τους καθώς και στις συστάσεις που μπορούν να συλλεχθούν από τους προηγούμενους εργοδότες του, ενώ η εθνικότητα έχει αποφασιστεί πριν την αναζήτηση των ναυτικών και η οποία έχει οριστεί με τη χρήση κριτηρίων που θα αναλυθούν στα επόμενα κεφάλαια.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΘΕΩΡΙΑ HOFSTEDE

### 2.1 ΘΕΩΡΙΑ ΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΩΝ ΔΙΑΣΤΑΣΕΩΝ

Η θεωρία του Hofstede περί των διαστάσεων της κουλτούρας<sup>2</sup> (cultural dimension theory) αναπτύχθηκε με την αφορμή των ερευνών του ίδιου Geert Hofstede. Αρχικά, προοριζόταν για λόγους marketing διαφόρων επιχειρήσεων ώσπου με την πάροδο των χρόνων εστιάζει πλέον στην ανάλυση της κουλτούρας διαφόρων λαών. Σύμφωνα με τη θεωρία, κάθε λαός διέπεται από κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά στην κουλτούρα του που συνοψίζονται σε 6 σημεία (διαστάσεις). Η εμβάθυνση και κατανόηση των διαστάσεων αυτών, μπορεί να οδηγήσει σε χρήσιμα συμπεράσματα για τάσεις και συμπεριφορές του εξεταζόμενου λαού.

Οι διαστάσεις αυτές είναι:

- a. Δείκτης Απόστασης Ισχύος (PDI – Power Distance Index)  
Εκφράζει το βαθμό αποδοχής (ή μη) σχέσεων εξουσίας μεταξύ των μελών μια κοινωνίας
- b. Ατομικισμός (IDV – Individualism) έναντι κολεκτιβισμού  
Εκφράζει το βαθμό οργάνωσης μιας κοινωνίας σε ομάδες, δηλώνοντας την ανεξαρτησία (ή εξάρτηση) του ατόμου μέσα στην κοινωνία την οποία ζει. Τα προσωπικά επιτεύγματα και τα ατομικά δικαιώματα αντιτάσσονται των επιτευγμάτων της ομάδας, η οποία απαιτεί αφοσίωση
- c. Δείκτης αποφυγής της βεβαιότητας (UAI – Uncertainty Avoidance Index)  
Μετρά τον βαθμό ανοχής μιας κοινωνίας απέναντι στην αβεβαιότητα και την ασάφεια, εμβαθύνοντας στο βαθμό φόβου απέναντι στην αλλαγή που μπορεί να φέρει κάθε τι καινούριο. Οι λαοί με μεγάλο βαθμό φόβου είναι περισσότερο

---

<sup>2</sup> <https://geert-hofstede.com/cultural-dimensions.html> [accessed 15-06-2017]

συναισθηματικοί και σκευάζουν νόμους, έστω επίπλαστους, τους οποίους δύσκολα αποχωρίζονται και ανασκευάζουν, ακόμα και αν είναι αναχρονιστικοί

d. Αρρενωπότητα (MAS – Masculinity) έναντι της θηλυκότητας

Ορίζει σε τι βαθμό μια κοινωνία δίνει προτεραιότητα στην ποσότητα της ζωής (αρσενικοί) έναντι της ποιότητας ζωής (θηλυκά). Η υψηλή βαθμολογία (αρσενικοί) δηλώνει ότι η κοινωνία θα πρέπει να καθοδηγείται από τον ανταγωνισμό και την επίτευξη της επιτυχίας, η οποία ορίζεται από τον καλύτερο σε κάθε τομέα

e. Μακροπρόθεσμος (LTO – Long Term Orientation) έναντι Βραχυπρόθεσμου προσανατολισμού

Δηλώνει το βαθμό στον οποίο μια κοινωνία προσανατολίζεται στο μέλλον ή το παρόν αντίστοιχα, υποδηλώνοντας ουσιαστικά με ποιον τρόπο μια κοινωνία διατηρεί δεσμούς με το παρελθόν και πως αντιμετωπίζει τις προκλήσεις του μέλλοντος και “καλωσορίζει” τις καινοτομίες

f. Ικανοποίηση (επιείκεια) VS Συγκράτηση (IVR – Indulgence VS Restraint)

Είναι ο βαθμός που τα μέλη μιας κοινωνίας προσπαθούν να ελέγξουν τις επιθυμίες και τις παρορμήσεις τους, εκφράζοντας το πόσο τα μέλη μιας κοινωνίας είναι ανεκτικά σε βασικές ανθρώπινες αδυναμίες. Οι επιεικείς κοινωνίες δείχνουν κατανόηση στην τάση για ικανοποίηση των βασικών επιθυμιών που σχετίζονται με την απόλαυση της ζωής σε διάφορες πτυχές της καθημερινότητας των μελών της.

## 2.2 CREW MARKETS

Οι εθνικότητες που χρησιμοποιούνται κατά κύριο λόγο στη ναυτιλιακή βιομηχανία είναι: οι Φιλιππινέζοι, οι Ρουμάνοι, οι Ουκρανοί, οι Τούρκοι, οι Σριλανκέζοι, οι Μαλδιβιάνοι, οι Ινδοί, οι Ινδονήσιοι, οι Γεωργιανοί, οι Ρώσοι και οι Μιανμάρ.



Παρακάτω θα μελετηθούν σχεδόν όλοι οι ανωτέρω λαοί, εκτός από τους Σριλανκέζους, τους Μαλδιβιάνους, τους Γεωργιανούς και τους Μιανμάρ, καθώς ακόμα δεν έχουν μελετηθεί εις βάθος ώστε να καθοριστούν οι διαστάσεις τους. Μελετώντας τους υπόλοιπους λαούς ξεχωριστά σύμφωνα με τη θεωρία του Hofstede, καταλήγουμε στις παρακάτω διαστάσεις ανά εθνικότητα

### *2.2.1. ΦΙΛΙΠΠΙΝΕΖΟΙ*

Οι Φιλιππινέζοι είναι ένας λαός που στηρίζεται στην ιεραρχική κοινωνία, ορίζοντας κάποια συγκεκριμένη θέση για τον καθένα χωρίς να χρειάζονται περαιτέρω διευκρινίσεις για το λόγο ύπαρξης τους στη θέση που ο καθένας βρίσκεται. Η ιεραρχία της κοινωνίας τους αντανακλά τις εγγενείς ανισότητες ενώ η κεντροποίηση είναι δημοφιλής, επιτρέποντας τους μόνο να υποτάσσονται και να υπακούν τον ανώτερο τους χωρίς αντιρρήσεις.

Θεωρούνται επίσης κολεκτιβιστική κοινωνία, στην οποία δεσμεύονται μακροπρόθεσμα προς όλα τα μέλη της είτε πρόκειται εντός της οικογένειας τους είτε για φιλικές σχέσεις. Για αυτούς, η αφοσίωση έχει πρωταρχική σημασία και υπερτερεί έναντι διάφορων κανόνων και κανονισμών. Προωθείται η ενίσχυση των κοινωνικών σχέσεων όπου ο καθένας αναλαμβάνει την ευθύνη για τους συναδέλφους του. Για τέτοιου είδους κολεκτιβιστικές κοινωνίες, το ενδεχόμενο παραβάσεων μπορεί να οδηγήσει στον εξευτελισμό ακόμα και στην απώλεια ενός ατόμου ενώ οι εργασιακές σχέσεις θεμελιώνονται υπό ηθικούς όρους, ομοιάζοντας με μια οικογενειακή σχέση.

Οι Φιλιππινέζοι έχουν σχετικά υψηλό σκορ στον δείκτη της αρρενωπότητας, υποδηλώνοντας μια κοινωνία ανδρών, στην οποία τα μέλη της ζουν για να εργαστούν, δίνουν έμφαση στην ισότητα, τον ανταγωνισμό και οι συγκρούσεις επιλύονται πάση θυσία.

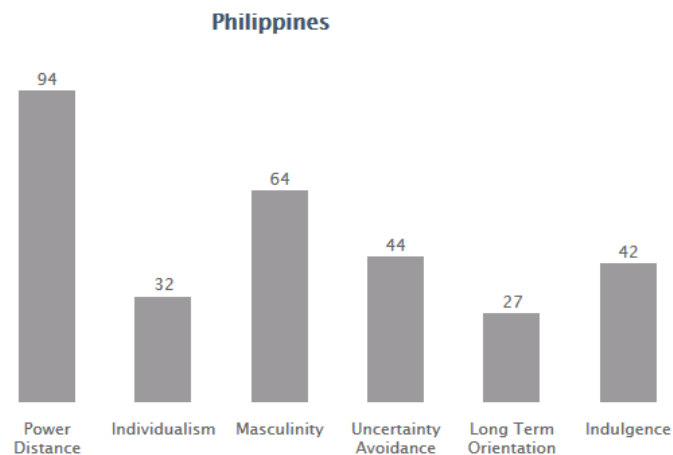
Η χαμηλή βαθμολογία στην τέταρτη διάσταση φανερώνει τη χαλαρή διάθεση που έχουν για την αποφυγή της αβεβαιότητας, δίνοντας σημασία στην πρακτική έναντι των κανόνων ενώ η απόκλιση από τις αρχές είναι εύκολα ανεκτή. Πιστεύουν ότι δεν πρέπει να υπάρχουν περισσότεροι κανόνες από όσοι είναι απαραίτητοι και όσοι είναι διαφορούμενοι ή ανέφικτοι,

πρέπει να εγκαταλειφθούν. Αξιοσημείωτο είναι ότι είναι πολύ ελαστικοί στα χρονοδιαγράμματα, εξαντλώντας τα όσο μπορούν ενώ ως λαός δεν λειτουργούν υπό πίεση ούτε κάνουν σκληρή και επιμελή δουλειά ως μέρος του φιλότιμου και της φύσης τους.

Ο δείκτης του μακροπρόθεσμου προσανατολισμού είναι αρκετά χαμηλός και υποδηλώνει την ανησυχία τους για την καθιέρωση της αλήθειας, ακολουθώντας νόρμες στον τρόπο σκέψης τους. Εκδηλώνουν μεγάλο σεβασμό στις παραδόσεις χωρίς να έχουν φιλοδοξίες για μελλοντική εξοικονόμηση καθώς εστιάζουν στην επίτευξη άμεσων αποτελεσμάτων.

Η προσωπική ευχαρίστηση είναι δευτερευούσης σημασίας για τους Φιλιππινέζους, εφόσον η κοινωνία τους είναι κυνική, έχει τάση για απαισιοδοξία, δεν εκμεταλλεύεται τον ελεύθερο χρόνο των μελών της, αναγκάζοντας τους με αυτό τον τρόπο να χαλινάγουν τις επιθυμίες τους. Γαλουχούνται με την αντίληψη ότι οι πράξεις τους πρέπει να περιορίζονται από τις κοινωνικές νόρμες και πως η ικανοποίηση των επιθυμιών τους δεν τους αρμόζει.

Τα αντίστοιχα σκορ στις επιμέρους διαστάσεις αναλύονται στον παρακάτω πίνακα



Σχήμα 1. Philippines

### 2.2.2. ΟΥΚΡΑΝΟΙ – ΡΩΣΟΙ - ΡΟΥΜΑΝΟΙ

Οι Ουκρανοί και οι Ρώσοι, ως κάτοικοι χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης, αλλά και οι Ρουμάνοι παρουσιάζουν αρκετά όμοιες βαθμολογίες και έχουν παρόμοια χαρακτηριστικά. Μελετώντας τις επιμέρους διαστάσεις τους, συμπεραίνουμε πως όσοι κατέχουν δύναμη είναι αρκετά απομακρυσμένοι από το σύνολο της κοινωνίας τους. Οι διαφορές που εντοπίζονται ανάμεσα σε όσους έχουν μεγαλύτερη δύναμη και σε όσους είναι λιγότερο ισχυροί οδηγούν σε μεγάλη σημασία των status symbols. Οι αντίστοιχες διαφορές στη συμπεριφορά τους πρέπει να αντικατοπτρίζεται σε όλες τις επαγγελματικές δραστηριότητες τους, είτε πρόκειται για επαγγελματικές επισκέψεις, είτε για διαπραγματεύσεις ακόμα και για συνεργασία. Η προσέγγιση τους σε εργασιακά ζητήματα γίνεται με πρόδηλη και σχεδόν αναγκαία τήρηση της ιεραρχίας ενώ οι οδηγίες που δίνονται πρέπει να είναι σαφείς για κάθε έργο.

Η οικογένεια και οι φίλοι τους είναι εξαιρετικά σημαντικοί για αυτούς ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις προκλήσεις της καθημερινότητας. Όλες οι σχέσεις τους είναι ζωτικής σημασίας ώστε να μάθουν οποιαδήποτε πληροφορία, να διευρύνουν τον κύκλο τους ακόμα και να διαπραγματευτούν επιτυχώς.

Το αρκετά χαμηλό σκορ στην αρρενωπότητα εκπλήσσει σχετικά με την προτίμηση για τα status symbols, τα οποία για τους Ουκρανούς και τους Ρώσους σχετίζονται με τον υψηλό δείκτη Απόστασης Ισχύος. Παρατηρώντας τους, μπορεί κάποιος εύκολα να διαπιστώσει πως στο χώρο εργασίας τους, ακόμα και στις κοινωνικές τους δραστηριότητες, δεν εκθειάζουν τα προσωπικά τους επιτεύγματα ή και τις ικανότητες τους. Μιλούν πολύ μετρημένα για τον εαυτό τους και ακόμα και οι πιο ισχυροί ακολουθούν μέτριο βιοτικό επίπεδο. Όταν μια αρχηγική συμπεριφορά προέρχεται από το αφεντικό, γίνεται αποδεκτή, αλλά ποτέ όταν προέρχεται από τους όμοιους τους.

Αντιθέτως, οι Ρουμάνοι με βαθμολογία 42, θεωρούνται μια σχετικά “γυναικεία” χώρα, οι κάτοικοι της οποίας επικεντρώνονται στην αντίληψη “εργάζονται για να ζήσουν” και δίνουν βαρύτητα στην επικράτηση της κοινής συναινετικής λογικής. Οι Ρουμάνοι προωθούν την

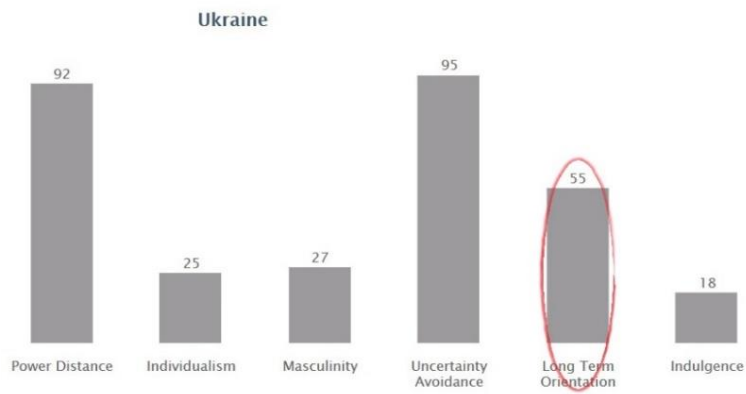
ισότητα, την αλληλεγγύη και την ποιότητα στην επαγγελματική τους ζωή, ενώ όλες οι διαφωνίες επιλύονται μέσω διαπραγματεύσεων και συμβιβασμών. Παρέχονται κίνητρα για την αξιοποίηση του ελεύθερου χρόνου τους και επικεντρώνονται στην καλή ποιότητα ζωής, χωρίς απαραίτητα να κάνουν επίδειξη δύναμης.

Η αρκετά υψηλή βαθμολογία στο δείκτη αποφυγής αβεβαιότητας υποδηλώνει πως έχουν την αίσθηση πως απειλούνται από αμφιλεγόμενες καταστάσεις. Σε περιπτώσεις εργασιακών καθηκόντων είτε θα εκπληρώσουν πλήρως και λεπτομερώς οτιδήποτε τους ανατεθεί είτε δε θα ασχοληθούν καθόλου. Πάντα κάνουν αναλυτικό προγραμματισμό σε όλες τις δραστηριότητες τους και προσπαθούν να έχουν στη διάθεση τους κάθε πληροφορία που είναι δυνατό να τους παρασχεθεί. Κατά τις επαφές τους με άγνωστα άτομα συμπεριφέρονται πολύ επίσημα έως απόμακρα, προσπαθώντας να το εκφράσουν ως ένδειξη σεβασμού. Διατηρούν στενές σχέσεις με τους αυστηρούς κανόνες και εκδηλώνουν “δυσανεξία” σε περιπτώσεις ανορθόδοξων συμπεριφορών. Έχουν πλέον συναισθηματική ανάγκη για την ύπαρξη κανόνων (ακόμα και αν είναι ουτοπικοί), αντιστέκονται στις καινοτομίες αλλά είναι σκληρά εργαζόμενοι και συνεχώς καταπιάνονται με δραστηριότητες.

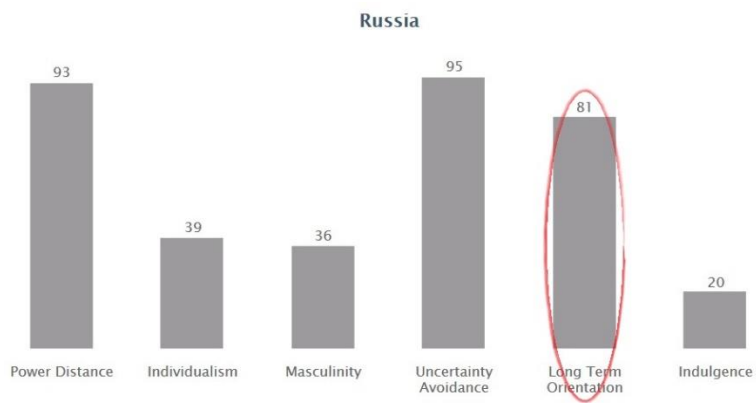
Η μέτρια βαθμολογία των Ουκρανών και των Ρουμάνων στο μακροπρόθεσμο προσανατολισμό υποδηλώνει τη διάθεση τους να μην εξηγούν όσες αλλαγές γίνονται γύρω τους ενώ οι Ρώσοι διαθέτουν πιο ρεαλιστική νοοτροπία. Οι Ρώσοι πιστεύουν πως όσα γίνονται έχουν λόγο ύπαρξης και έχουν την ικανότητα να προσαρμόζουν τις παραδόσεις τους στις μεταβαλλόμενες συνθήκες, συντελώντας με αυτό τον τρόπο στην εξοικονόμηση και μελλοντική επένδυση για την επίτευξη θετικών αποτελεσμάτων.

Το πολύ χαμηλό σκορ στο δείκτη της επιείκειας είναι κυρίαρχο χαρακτηριστικό στη κουλτούρα αυτών των δυο πρώην σοβιετικών λαών, συναντάται στην πλειοψηφία τους και εκφράζει την απαισιοδοξία τους αλλά και τον περιορισμό τους σε κοινωνικές νόρμες, οι οποίες δεν τους επιτρέπουν να εκφράζουν τις επιθυμίες τους. Αρκετά συχνά φθάνουν στο σημείο να ενοχοποιούν τους εαυτούς τους σε περίπτωση που οτιδήποτε τους προσφέρει ικανοποίηση.

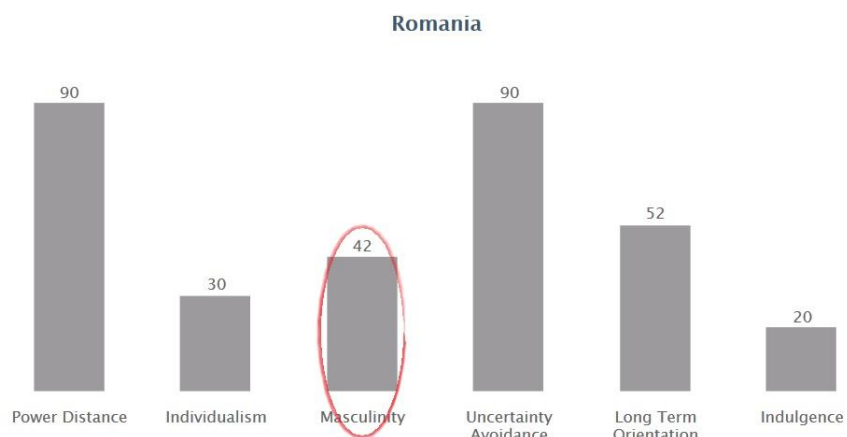
Ακολουθούν τα διαγράμματα με τις αναλυτικές βαθμολογίες τους.



Σχήμα 2. Ukrainian



Σχήμα 3. Russian



Σχήμα 4. Romanian

### 2.2.3. ΙΝΔΟΙ – ΙΝΔΟΝΗΣΙΟΙ – ΤΟΥΡΚΟΙ

Οι Ινδοί, οι Ινδονήσιοι και οι Τούρκοι παρουσιάζουν παρόμοια χαρακτηριστικά, όπως αυτά αναλύονται παρακάτω.

Σημειώνουν σχετικά υψηλό σκορ στη διάσταση της απόστασης ισχύος, το οποίο φανερώνει την υποταγή αυτών των λαών στην ιεραρχία και τη δομή των κοινωνιών τους από την κορυφή προς τα κατώτερα στρώματα. Για την περιγραφή των συμπεριφορών τους, μπορεί να γίνει αναφορά στην εξάρτηση τους από τα αφεντικά τους αλλά και στην αποδοχή των ανισοτήτων και των μη ίσων δικαιωμάτων μεταξύ των κοινωνικά ισχυρών και των κατώτερων στρωμάτων. Μόνο οι άμεσοι προϊστάμενοι είναι προσβάσιμοι από τους υφισταμένους τους και οι περαιτέρω κατώτεροι συναντούν δυσκολίες στη αντίστοιχη πρόσβαση. Η διοίκηση είναι αυτή που δίνει νόημα στη ζωή των υπαλλήλων τους και τους ανταμείβει για την πίστη τους, ενώ όλη η δύναμη είναι συγκεντρωμένη στη διοίκηση, η οποία στηρίζεται στην υπακοή των υφισταμένων τους. Οι υπάλληλοι έχουν σαφείς κατευθυντήριες οδηγίες όσον αφορά τα καθήκοντα τους και το αναμενόμενο αποτέλεσμα από την εκτέλεση τους. Υπάρχει παντού χειραγώγηση, η οποία θεωρείται ως ψυχολογική ασφάλεια και οι συμπεριφορές είναι πάντα επίσημες και τυπικές, ακόμα και αν πρόκειται για πολύ κοντινά πρόσωπα. Όλες οι επικοινωνίες και πληροφορίες ακολουθούν καθοδική πορεία, από την

κορυφή ως κάτω, ενώ η αντίθετη πορεία είναι απαγορευτική, ακόμα και αν πρόκειται για παροχή αρνητικών σχολίων.

Τα μεσαία σκορ στον ατομικισμό δηλώνουν ότι είναι κοινωνίες που παρουσιάζουν χαρακτηριστικά τόσο κολεκτιβιστικά όσο και μεμονωμένα. Η κολεκτιβιστική τάση τους σημαίνει ότι υπάρχει προτίμηση για την ένταξη τους σε ένα ευρύτερο κοινωνικό πλαίσιο στο οποίο τα μέλη της ενεργούν για το κοινό καλό τους και επηρεάζονται από τη γνώμη της οικογένειας, των γειτόνων, των φίλων ακόμα και των συνεργατών τους. Σε περιπτώσεις απόρριψης από κάποια ομάδα, δημιουργείται έντονο αίσθημα εσωτερικής κενότητας. Οι σχέση εργοδότη-εργαζόμενου βασίζεται στις αμφίδρομες προσδοκίες, αφού ο υπάλληλος αναζητά προστασία και ο εργοδότης αναμένει αφοσίωση. Εξαίρεση αποτελούν οι Ινδονήσιοι οι οποίοι είναι μια καθαρά κολεκτιβιστική κοινωνία, στην οποία όλα τα μέλη αναμένεται να συμμορφώνονται με τα ιδανικά της και είναι αφοσιωμένοι στην οικογένεια τους. Ειδικά στην περίπτωση των γυναικών, αν κάποιος θέλει να τις παντρευτεί ή ακόμα και να συναναστραφεί μαζί τους, πρέπει να γνωρίσει την οικογένεια τους. Για τους Ινδονήσιους, ο γονιός και το παιδί θεωρούνται ίσοι.

Όσον αφορά την αρρενωπότητα, οι Ινδοί είναι κατά κύριο λόγο ανδρικές κοινωνίες που δίνουν σημασία στην εμφάνιση και τα υλικά αγαθά που αποκτώνται με τις επιτυχίες τους και τη σκληρή δουλειά. Οι Ινδονήσιοι και οι Τούρκοι είναι περισσότερο θηλυκές κοινωνίες, ενθαρρύνουν τις ισότητες και αποφεύγουν τις αψιμαχίες τόσο σε προσωπικό όσο και επαγγελματικό επίπεδο. Δίνουν μεγάλη σημασία στον ελεύθερο χρόνο αφού είναι η ιδανική ευκαιρία συγκέντρωσης όλης της οικογένειας και των φίλων για την απόλαυση της ζωής.

Οι Ινδοί και οι Ινδονήσιοι έχουν χαμηλή προτίμηση στο δείκτης της αποφυγής της αβεβαιότητας, αφού αποδέχονται τις ατέλειες. Τίποτα δεν είναι υποχρεωτικό να γίνει βάσει προγράμματος και υπάρχει μεγάλη ανεκτικότητα για το απροσδόκητο. Δεν ακολουθούν κανόνες, δεν νουθετούνται ενώ οι κανονισμοί συχνά καταστρατηγούνται. Οι καινοτομίες είναι παραπάνω από αποδεκτές και θεωρούνται αφορμή για παράκαμψη τους συστήματος. Η έννοια της προσαρμογής είναι διάχυτη και θεωρείται η πηγή τόσο της δυστυχίας αλλά και

της ενδυνάμωσης τους. Το ρητό «τίποτα δεν είναι ανέφικτο» είναι τρόπος ζωής, εφόσον υπάρχει τουλάχιστον κάποιος που μπορεί να προσαρμοστεί. Οι Τούρκοι παρουσιάζουν υψηλή βαθμολογία εκφράζοντας την έντονη ανάγκη τους για τη θέσπιση νόμων και κανονισμών, ακόμα και σε θρησκευτικό επίπεδο, ώστε να μπορέσουν να μειώσουν το άγχος τους και την πίεση από πολλές καθημερινές καταστάσεις.

Οι Ινδοί και οι Τούρκοι παρουσιάζουν ομοιότητα στον μακροχρόνιο προσανατολισμό, καθώς έχουν μεγάλη ανεκτικότητα στις θρησκευτικές απόψεις από όλο τον κόσμο θεωρώντας την ασημαντότητα και μη γραμμικότητα του χρόνου. Στην περίπτωση του Ινδουισμού δε, θεωρείται περισσότερο φιλοσοφία παρά θρησκεία, εφόσον αποτελεί συνονθύλευμα ιδεών απόψεων και εσωτερικών πεποιθήσεων. Δεν υπάρχει μόνο μια αλήθεια, αλλά εξαρτάται από τις αναζητήσεις του καθενός.

Οι Ινδοί και οι Ινδονήσιοι είναι κοινωνίες που έχουν υιοθετήσει τη κουλτούρα του περιορισμού και του κυνισμού. Όλες οι πράξεις τους περιορίζουν την ικανοποίησή τους και ενοχοποιούν κάθε τι προσφέρει ευχαρίστηση. Οι Τούρκοι παρουσιάζουν μέτρια βαθμολογία και με αυτό τον τρόπο δεν μπορεί να καθοριστεί αν ενδίδουν στις επιθυμίες τους ή περιορίζονται από κανόνες.

Ακολουθούν τα αντίστοιχα σχεδιαγράμματα τους.

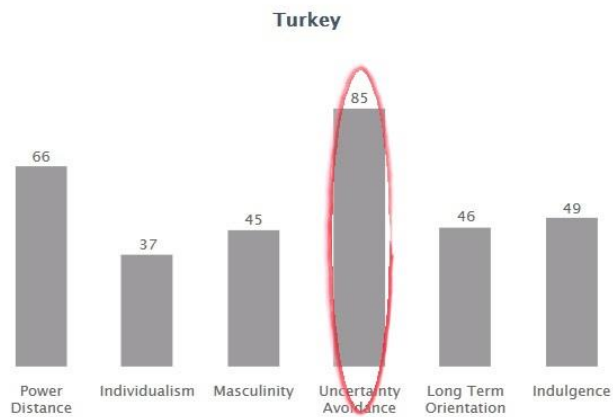


Σχήμα 5. Indians





Σχήμα 6. Indonesians



Σχήμα 7. Turkish

#### 2.2.4. ΕΛΛΗΝΕΣ

Η ενδιάμεση βαθμολογία 60 υποδηλώνει τάση στην ύπαρξη μιας κοινωνίας που αποδέχεται την ιεραρχία και τις ανισότητες. Οι Έλληνες δείχνουν σεβασμό στους ηλικιωμένους, αφού αξιοσημείωτη είναι η φροντίδα που παρέχουν τα παιδιά στους ηλικιωμένους γονείς τους. Σε επαγγελματικό επίπεδο, το αφεντικό αναλαμβάνει την πλήρη ευθύνη και τα status symbols είναι σημαντικά για την επίδειξη της κοινωνικής θέσης αλλά και του απαιτούμενου σεβασμού. Αξιοσημείωτη είναι η σκέψη που υπάρχει σε κάθε Έλληνα και σχετίζεται με την ύπαρξη είτε υποβόσκουσα είτε έκδηλη καταλοίπων του αρχαίου ελληνικού πολιτισμού σε όλο το Δυτικό κόσμο.

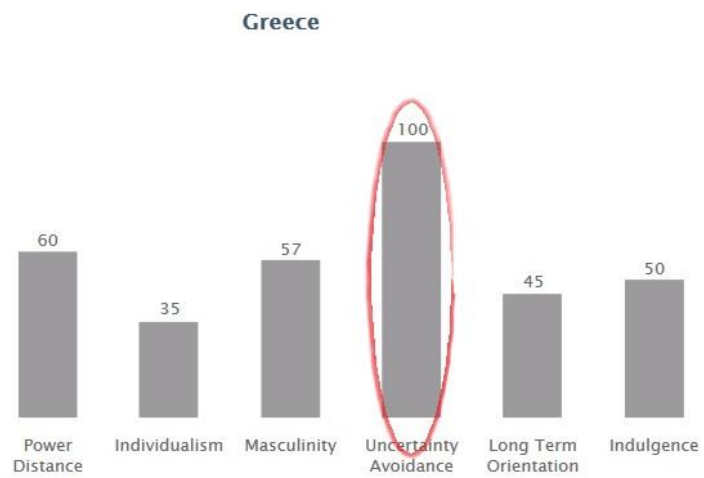
Η κολεκτιβιστική κουλτούρα των Ελλήνων αποτυπώνεται σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής τους, εφόσον τους ακολουθεί από τη γέννηση τους και καταλήγει να τους ενσωματώνει σε μια εκτεταμένη οικογένεια που περιλαμβάνει θείους, παππούδες, ξαδέλφια. Αυτή η οικογένεια λειτουργεί προστατευτικά ζητώντας ως μοναδικό αντάλλαγμα την πίστη, ακόμα και στο εργασιακό περιβάλλον. Συγκεκριμένα, ένα μεγαλύτερο μέλος αναμένεται να προσλάβει κάποιο νεότερο στην επιχείρηση του προκειμένου να το βοηθήσει να ξεκινήσει τη σταδιοδρομία του.

Η Ελλάδα είναι μια μεσαίου μεγέθους αρρενωπή κοινωνία, προσανατολισμένη από την επιτυχία ενώ οι άνδρες θεωρούν τιμή τους να φροντίζουν την οικογένεια τους. Ο συνδυασμός κολεκτιβιστικής και αρρενωπής κοινωνίας προσδίδει μεγάλη αξία στο σύνολο ακόμα και από την επιτυχία μόνο ενός μέλους του. Κάποιος αλλοδαπός δε θα πρέπει να εκπλήσσεται από τη συνομιλία τους με Έλληνες, εφόσον αυτοί συνηθίζουν να εκθειάζουν τους επιτυχημένους και σημαντικούς ανθρώπους που γνωρίζουν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι ο Αριστοτέλης Ωνάσης, παγκοσμίως γνωστός επιτυχημένος επιχειρηματίας, του οποίου τα status symbols αντικατοπτρίζουν την υπεροχή των επιτευγμάτων του.

Οι Έλληνες δεν είναι καθόλου άνετοι σε διαφορούμενες καταστάσεις, πάντα υπάρχει έτοιμη ενέδρα, γι' αυτό και επικρατεί η Δαμόκλειος Σπάθη, απεικονίζοντας το άγχος και την αβεβαιότητα για τη ζωή. Η γραφειοκρατία, οι νόμοι και οι κανονισμοί είναι μείζονος σημασίας αφού καθιστούν τον κόσμο ασφαλέστερο. Απολαμβάνουν την καθημερινότητα τους, είναι παθιασμένοι και αρκετά εκδηλωτικοί με τη γλώσσα του σώματος. Ακόμα και η θεωρία της δημιουργίας του κόσμου σύμφωνα με τους Έλληνες δηλώνει την τάση για αποφυγή της αβεβαιότητας. Πρώτα ήταν το Χάος και μετά ήρθε ο Χρόνος για να οργανώσει τη ζωή μας και να μας βοηθήσει στη διαχείριση.

Οι μέτριες βαθμολογίες στον μακροχρόνιο προσανατολισμό και την ικανοποίηση δεν υποδηλώνουν συγκεκριμένη τάση, εφόσον παρατηρούνται σχεδόν ισομερώς τόσο η σχέση των Ελλήνων με το παρελθόν και το άνοιγμα στις καινοτομίες όσο και στον έλεγχο και ικανοποίηση των επιθυμιών τους.

Οι βαθμολογίες του ελληνικού έθνους αναλυτικότερα είναι:



Σχήμα 8. Greeks

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Η ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗ ΚΑΙ ΤΗΝ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΣΗ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ**

Ο ανθρώπινος παράγοντας ως άρρηκτα συνδεδεμένος πλέον με την ναυσιπλοία, την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και τη διατήρηση της προστασίας της ανθρώπινης ζωής αλλά και του θαλάσσιου περιβάλλοντος, διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στα πλαίσια λειτουργίας της ναυτιλιακής επιχείρησης. Είναι ένα πολυμορφικό στοιχείο που επηρεάζει τις ανθρώπινες δραστηριότητες τόσο πάνω στο πλοίο όσο και στην ναυτιλιακή επιχείρηση. Κατ'επέκταση, κατέστησε αδήριτη την ανάγκη για τη θέσπιση ενός νομοθετικού πλαισίου σχετικά με την ανταγωνιστικότητα και την εκπαιδευτική κατάρτιση των ναυτικών.

Τα στοιχεία του επαγγελματισμού και της ανταγωνιστικότητας των ναυτικών τέθηκαν στη μικροσκόπιο και μέσω συγκεκριμένων κανόνων, όπως θα δούμε παρακάτω, στοχοποιούνται ως προς την ενίσχυση τους και την διασφάλιση τους.

### 3.1 Η ΣΥΜΒΑΣΗ SOLAS

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (Safety of Life at Sea) αποτελεί έναν από τους βασικούς πυλώνες του IMO. Η πρώτη έκδοση υιοθετήθηκε το 1914 σαν αποτέλεσμα του ναυαγίου του Τιτανικού ενώ η κύρια έκδοση είναι αυτή του 1974 πάνω στην οποία ακολούθησαν και ακολουθούν τροποποιήσεις. Τέθηκε σε εφαρμογή στις 25 Μαΐου 1980. Στόχος της Σύμβασης είναι η καθιέρωση των ελάχιστων προδιαγραφών για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και την λειτουργία των πλοίων στα πλαίσια της ασφάλειας. Τα κύρια θέματα που καλύπτει είναι :

- ο σχεδιασμός και η σταθερότητα των επιβατηγών και φορτηγών πλοίων
- οι μηχανικές και ηλεκτρικές εγκαταστάσεις

- η προστασία από πυρκαγιά και η ανίχνευση πυρκαγιάς, τα σωστικά μέσα (ο Διεθνής Κώδικας περί σωστικών μέσων LSA διαμορφώνει συγκεκριμένες τεχνικές απαιτήσεις)
- οι ραδιοεπικοινωνίες (αναφέρεται στο παγκόσμιο ναυτιλιακό σύστημα κινδύνου και ασφάλειας GMDSS)
- η ασφάλεια της πλοήγησης (αναφέρεται σε συγκεκριμένες υπηρεσίες ασφαλούς πλοήγησης ενώ υποχρεώνει τα πλοία να προμηθεύονται με Voyage Data Recorder (VDRs – Καταγραφείς Δεδομένων Ταξιδιού)
- η μεταφορά γενικού και επικίνδυνου φορτίου (ταξινόμηση, συσκευασία, σήμανση και στοιβασία των φορτίων)
- τα πυρινοκίνητα πλοία
- η θεσμοθέτηση του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code)

### 3.2 Η ΣΥΜΒΑΣΗ MARPOL

Η Σύμβαση MARPOL αποτελεί την σπουδαιότερη, διεθνή σύμβαση για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος και την αποφυγή ρύπανσης από τα πλοία και τη διαχείριση τους ή από αιτίες ατυχημάτων. Υιοθετήθηκε στον IMO στις 2 Νοεμβρίου 1973 και τέθηκε σε εφαρμογή στις 2 Οκτωβρίου 1983.

Η Σύμβαση περιλαμβάνει κανονισμούς που στοχεύουν στην αποφυγή και την ελαχιστοποίηση των ατυχημάτων ρύπανσης από τα πλοία ενώ περιλαμβάνει πέντε παραρτήματα:

- ρύπανση από πετρέλαιο
- ρύπανση από υγρές επιβλαβείς ουσίες χύμα
- ρύπανση από επιβλαβείς ουσίες ή βυτιοφόρα οχήματα
- ρύπανση από λύματα
- ρύπανση από απορρίμματα

### 3.3 ISM CODE

Ο Κώδικας ISM (International Safety Management) δημιουργήθηκε για να καθιερωσει και να επισημοποιήσει κάποιους κανόνες που είχαν λάβει διεθνείς ναυτιλιακοί οργανισμοί όπως ο IMO (International Maritime Organization), ο ICS (International Chamber of Shipping) και η Διεθνής Ναυτική Ομοσπονδία (ISF) που αφορούσαν κάποια κοινά θέματα σχετικά με την ασφάλεια στη θάλασσα και την πρόληψη της ρύπανσης. Τα μέτρα αυτά ελήφθησαν από γνωστά ατυχήματα που συνέβησαν (Estonia 1994 και Herald of Free Enterprise 1987) με αποτέλεσμα ο IMO να εκδώσει αποφάσεις που συμπεριλήφθησαν στον ISM CODE.

Ο ISM Code τέθηκε επίσημα σε ισχύ τον Ιούλιο του 1998, όταν ο IMO εξέδωσε την απόφαση A741/18 με την οποία ο «Διεθνής Κώδικας για την Ασφαλή Διαχείριση των πλοίων και Αποφυγή της Ρύπανσης» υιοθετείται. Επιπλέον, με την προσθήκη ενός ακόμη κεφαλαίου στην ισχύουσα Διεθνή Σύμβαση SOLAS (το κεφάλαιο 9), η εφαρμογή και τήρηση των κανόνων του ISM CODE καθίσταται υποχρεωτική.

Ο ISM Code απαιτεί την σύνταξη εγχειριδίου SMS (Safety Management System) από την εκάστοτε ναυτιλιακή επιχείρηση όπου ορίζεται ο manager ή ο bareboat charterer που αναλαμβάνει την ευθύνη για τη διαχείριση του πλοίου.

Ο ανθρωποκεντρικός χαρακτήρας του ISM Code έγκειται στο ότι διασφαλίζει εκτός από την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου και του περιβάλλοντος και τον άνθρωπο. Ενώ παράλληλα αναφέρεται στην κουλτούρα ασφάλειας στη θάλασσα και σε όλα τα επίπεδα των ναυτικών που δουλεύουν πάνω στα πλοία.

Για την βαθύτερη κατανόηση του ISM, κάθε ναυτικός οφείλει να γνωρίζει τις παρακάτω έξι έννοιες που δομούν το κύριο σώμα του Κώδικα:

- 1) Όπως προαναφέρθηκε, το SMS το οποίο διευκολύνει τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και τα πληρώματα να εφαρμόζουν την πολιτική ασφάλειας σχετικά με το πλοίο, το πλήρωμα και το περιβάλλον

- 2) Το Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance) που αποδεικνύει την εφαρμογή του ISM Code και αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα έγγραφα πάνω στο πλοίο καθώς συχνά οι λιμενικές αρχές το ζητούν
- 3) Το Πιστοποιητικό SMC (Safety Management Certificate) που υπογράφει πως η εταιρία και το πλήρωμα του πλοίου λειτουργούν με βάση το SMS της εταιρίας.
- 4) Οι αντικειμενικές αποδείξεις (objective evidence) είναι κάθε μορφή πληροφορίας που υποδεικνύει την εφαρμογή του SMS από την εταιρία και τα πλοία της. Οι αποδείξεις αυτές βασίζονται σε παρατηρήσεις, μέτρα ή δοκιμές που λαμβάνουν χώρα κατά τη διάρκεια των επιθεωρήσεων.
- 5) Non Conformity και Major Non-Conformity αποτελούν τη μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις του SMS. Το Major Non-Conformity αποτελεί μια πολύ κρίσιμη κατάσταση που θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πληρώματος, του πλοίου ή του περιβάλλοντος. Υποδεικνύει μια σοβαρή και συστηματική έλλειψη εφαρμογής του ISM Code και απαιτεί άμεση διόρθωση που πρέπει να ληφθεί από την ανώτατη αρχή του πλοίου.
- 6) Ημερομηνία λήξης η οποία αναφέρεται στην ημέρα, μήνα και χρόνο που σηματοδοτεί το πέρας της ισχύος ενός πιστοποιητικού ή εγγράφου του πλοίου που υπάγεται στον ISM Code.

### 3.4 ISPS CODE

Στις μέρες μας μεγάλη πρόκληση αποτελεί η αντιμετώπιση της τρομοκρατίας σε παγκόσμιο επίπεδο. Το αποκορύφωμα όλων υπήρξε η τρομοκρατική επίθεση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου στους δίδυμους πύργους η οποία και αμφισβήτησε την ασφάλεια διεθνώς.

Καθώς η θαλάσσια οδός είναι ο ευκολότερος τρόπος για να προσεγγίσει κανείς την ξηρά, ο IMO (International Maritime Organization) υπό το Κεφάλαιο XI-2 της Σύμβασης SOLAS

δημιούργησε τον ISPS Code (Διεθνής Κώδικας για την Ασφάλεια των Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων).

Τέθηκε σε εφαρμογή την 1<sup>η</sup> Ιουλίου 2004 με στόχο την ανάληψη ευθυνών από τις κυβερνητικές και λιμενικές αρχές, ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ναυτικούς για την διασφάλιση της διεθνούς ασφάλειας. Αφορά στα πλοία (επιβατηγά και φορτηγά) πάνω από 500 GT.

Ο κύριος στόχος του ISPS Code συνοψίζεται στα παρακάτω σημεία ως εξής:

- Ο έλεγχος στην πρόσβαση οποιουδήποτε ατόμου χωρίς άδεια πάνω στο πλοίο ή μέσα στο λιμάνι.
- Η παρακολούθηση των ανθρωπίνων δραστηριοτήτων κατά την φορτοεκφόρτωση.
- Η παροχή ασφάλειας στο πλοίο.
- Ο καθορισμός του ρόλου και των ευθυνών της λιμενικής αρχής και των αξιωματικών πληρώματος.
- Η συλλογή πληροφοριών παγκοσμίως που αφορούν στην απειλή της ασφάλειας.

### 3.5 IMO – INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION (ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ)

Ο IMO είναι ο εξειδικευμένος οργανισμός του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών και συνιστά την αρχή που καθορίζει τα παγκόσμια πρότυπα σχετικά με τη διεθνή ναυτιλία.

Ιδρύθηκε στη Γενεύη, το 1948, ως Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλιακής συνεργασίας (IMCO – International Maritime Cooperation Organization) και μετονομάστηκε σε IMO το 1982 ενώ η σύμβαση του IMO τέθηκε σε ισχύ το 1958. Ο κύριος ρόλος του είναι η δημιουργία ενός δίκαιου και αποτελεσματικού κανονιστικού πλαισίου για τη ναυτιλιακή βιομηχανία που θα μπορεί να υιοθετείται και να τίθεται σε εφαρμογή από όλες τις χώρες του κόσμου. Ασχολείται με θέματα που αφορούν στη ναυτική ασφάλεια, την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και τη λήψη μέτρων έναντι έκνομων



ενεργειών στο θαλάσσιο περιβάλλον. Ο IMO προβαίνει στην υιοθέτηση Διεθνών Συμβάσεων και Κωδίκων που αφορούν στα παραπάνω. Οι κανόνες αυτοί αναβαθμίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα ενώ δύο από τις σημαντικότερες συμβάσεις που έχουν υιοθετηθεί στα πλαίσια του IMO είναι οι προαναφερθείσες Συμβάσεις SOLAS και MARPOL.

Ο IMO αποτελεί το πεδίο όπου υιοθετούνται και συμφωνούνται οι διεθνείς κανονισμοί κάτω από τους οποίους οφείλει να λειτουργεί η ναυτιλία. Καλύπτει όλα τα τμήματα της διεθνούς ναυτιλίας συμπεριλαμβανομένου της ναυπήγησης, του εξοπλισμού, της στελέχωσης και της λειτουργίας. Διαμορφώνει το κανονιστικό πλαίσιο μέσα στο οποίο η ναυτιλιακή κοινότητα διασφαλίζεται με ασφάλεια και αποτελεσματικότητα. Τα μέλη του εργάζονται για την συνέχιση και ενίσχυση της πράσινης οικονομίας και άνθησης, κάτι που αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους στόχους και προτεραιότητες του Οργανισμού μαζί με την αποτελεσματικότητα της ενέργειας, τις νέες τεχνολογίες και καινοτομίες και την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση.

### 3.6 STCW CONVENTION – MANILA AMENDMENTS 2010

Η ανταγωνιστικότητα και ικανότητα των ναυτικών είναι ο πιο κρίσιμος παράγοντας στην ασφάλεια και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων, ενώ έχει άμεση επίδραση στην ασφάλεια την ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Η σύνταξη, λοιπόν, της Σύμβασης STCW (Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers) στην πρώτη της έκδοση το 1978, έθεσε τις βάσεις για την ανάπτυξη μιας κουλτούρας ασφάλειας στο θαλάσσιο περιβάλλον προσδιορίζοντας τις ελάχιστες χρονικές περιόδους seagoing και τις ελάχιστες απαραίτητες γνώσεις και ικανότητες των ναυτικών. «Ασχολείται με ζητήματα προσδιορισμού και επιβεβαίωσης των προσόντων των αξιωματικών, έχοντας ως απώτερο στόχο, τον περιορισμό της εκτεταμένης

πλαστογραφίας ναυτικών διπλωμάτων, που εκείνη την εποχή ήταν σε άνθηση»<sup>3</sup>. Ο ανθρωποκεντρικός της χαρακτήρας είναι αδιαμφισβήτητος.

Εγκρίθηκε στις 7 Ιουλίου 1978 στη διάσκεψη του IMO και ξεκίνησε να εφαρμόζεται το 1985. Παρέμεινε ως είχε στο αρχικό της κείμενο μέχρι και το 1991, όπου και πραγματοποιήθηκαν οι πρώτες επιμέρους τροποποιήσεις (GMDSS-Παγκόσμιο Ναυτιλιακό Σύστημα Ασφάλειας και Κινδύνου).<sup>4</sup> Στις 7 Ιουλίου 1995, υιοθετήθηκε από τη Σύνοδο IMO η αναθεωρημένη σύμβαση του 1995, ενώ τέθηκε σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Φεβρουαρίου 1997. Τα σημεία στη οποία διαφέρει η STCW/95 από την STCW/78 αφορούν κυρίως το επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών. Προσδιορίζονται τα κριτήρια που διαμορφώνουν το ελάχιστο απαιτούμενο επίπεδο γνώσεων και ικανοτήτων των ναυτικών και τα κοινά πρότυπα πιστοποίησης.

Στις 25 Ιουνίου 2010, ο IMO μαζί με άλλους σημαντικούς παίκτες της παγκόσμιας ναυτιλίας και της βιομηχανίας πληρωμάτων επικύρωσαν επισήμως την Σύμβαση STCW – Manila Amendments 2010 (Τροποποιήσεις της Μανίλα). Οι τροποποιήσεις αυτές είχαν στόχο την αναθεώρηση και ενημέρωση της Σύμβασης ενώ δίνουν ακόμα πιο αυξημένη βαρύτητα στην εκπαίδευση και την πιστοποίηση των γνώσεων των ναυτικών. Τέθηκαν σε ισχύ την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2012 όπου όλες οι εταιρίες κλήθηκαν να εφαρμόσουν τις ελάχιστες ώρες ηρεμίας (rest hours) για τους ναυτικούς πάνω στα πλοία. Οι υπόλοιπες τροποποιήσεις τέθηκαν σε εφαρμογή από την 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2017, δίνοντας έτσι τον χρόνο στις εκάστοτε αρχές να προετοιμάσουν και να αλλάξουν τυχόν νομοθεσίες κυρίως σχετικά με την έκδοση πιστοποιητικών.

Παρακάτω παρατίθενται τα σημεία – κλειδιά της Σύμβασης STCW Manila Amendments 2010 που αποδεικνύουν τη βελτίωση της Σύμβασης:

---

<sup>3</sup> Κορρές Άλκης, Θανάπουλος Ιωάννης, *Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ανάπτυξης*, Interbooks, Αθήνα 2005.

<sup>4</sup> Μαλτέζος Σ. Αθανάσιος, *Η Διαχείριση των Ανθρώπινων Πόρων στη Ναυτιλία*, σελ 112, Πανεπιστήμιο Πειραιά 2013.

- Αλλαγές στους Πίνακες Ικανότητας (Competence Tables). Συγκεκριμένα, η πιστοποίηση της χρήσης του ECDIS για τους αξιωματικούς γέφυρας καθίσταται υποχρεωτική.
- Λήψη μέτρων για την αποφυγή δόλιων πρακτικών στην έκδοση των πιστοποιητικών ικανότητας (Certificate of Competency) και ενδυνάμωση της διαδικασίας αξιολόγησης.
- Αναθεώρηση των ωρών ανάπαυσης (rest hours) και νέα μέτρα για την αποφυγή κατανάλωσης ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ με ταυτόχρονη αναθεώρηση των απαιτήσεων για τις ιατρικές εξετάσεις των ναυτικών.
- Θέσπιση νέων ειδικοτήτων για τον ειδικευμένο ναυτικό καταστρώματος και ειδικευμένο ναυτικό μηχανής (able deck και able engine seafarers).
- Πιστοποίηση για την ηγετικότητα και την ομαδική εργασία (leadership and teamwork).
- Νέα πιστοποίηση για τους ηλεκτρολόγους σε επίπεδο αξιωματικού και μέλους πληρώματος (Electro-technical officer και Electro-technical rating).
- Εκπαίδευση για την ασφάλεια (security training), καθώς και επιπλέον διατάξεις για την προστασία από την πειρατεία.
- Εισαγωγή στην μεθοδολογία εκπαίδευσης από απόσταση (distance learning) και μέσω διαδικτύου (web-based learning).
- Εκπαίδευση και πιστοποίηση σε oil, chemical και gas tanker τύπου πλοία.

Η Σύμβαση STCW είναι στην ουσία ένα νομοθετικό πλαίσιο αναγνωρισμένο διεθνώς το οποίο διαμορφώνει τις απαιτήσεις σε εκπαίδευση και πιστοποίηση των ικανοτήτων και καθηκόντων των ναυτικών. Μέσω των Competency Tables, παραγράφων και διατάξεων σχηματοποιεί τα πιστοποιητικά και τα προαπαιτούμενα για την έκδοσή τους.

### 3.7 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION) / ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MARITIME LABOUR CONVENTION – MLC)

Ο ILO είναι η ειδικευμένη οργάνωση του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ) που επιδιώκει την προώθηση της κοινωνικής δικαιοσύνης και των διεθνώς αναγνωρισμένων ανθρωπίνων και εργασιακών δικαιωμάτων. Καθορίζει τα διεθνή πρότυπα εργασίας με τη μορφή συμβάσεων και συστάσεων οι οποίες ορίζουν τα ελάχιστα πρότυπα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας.

Ιδρύθηκε το 1919 προκύπτοντας από την Συνθήκη των Βερσαλλιών μετά τη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, με στόχο την επίτευξη μιας παγκόσμιας και μεγάλης σε διάρκεια ειρήνης πάνω στις βάσεις της κοινωνικής δικαιοσύνης. Τα χαρακτηριστικά του ILO είναι η ασφάλεια, ο ανθρωπισμός, η πολιτική και οικονομική ευημερία.

Αναντίρρητα διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο και στον τομέα της ναυτιλίας. Ο ILO υπήρξε, λοιπόν, ο προάγγελος και θεμελιωτής της Διεθνούς Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 (MLC – Maritime Labour Convention 2006) η οποία και θεσμοθετεί τις εργασιακές και ποιοτικές συνθήκες της ζωής των ναυτικών. Ο πολυεθνικός χαρακτήρας της ναυτιλίας και οι δύσκολες συνθήκες εργασίας οδήγησαν στην υιοθέτηση συγκεκριμένων απαιτήσεων για την προστασία των ναυτικών. Η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ μετά την επικύρωση της από το 30<sup>ο</sup> συμβαλλόμενο κράτος, όπως και προβλεπόταν. Οι Φιλιππίνες ήταν αυτή η χώρα και έτσι η απαίτηση για να τεθεί σε ισχύ εκπληρώθηκε.

Κύριοι στόχοι της Σύμβασης είναι η ενοποίηση των συμβάσεων και συστάσεων που αφορούν στη ναυτική εργασία σε ένα ενιαίο κείμενο με νομική αξία, η διαχείριση της παγκοσμιοποίησης και διασφάλισης δικαιότερων όρων ανταγωνισμού και στην ενίσχυση της ναυτικής ασφάλειας και ελκυστικότητας του επαγγέλματος.

Ίσως μία από τις σημαντικότερες συμβάσεις που αφορούν στην προστασία και εξασφάλιση των ναυτικών πάνω στα πλοία αποτελεί η Σύμβαση MLC. Θέτει τις ελάχιστες απαιτήσεις

για τις συνθήκες απασχόλησης, ώρες εργασίας και ανάπαυσης, διαμονής, διατροφής, υπηρεσίες αναψυχής, υγειονομικής και ιατρικής περίθαλψης και κοινωνικής προστασίας. Η εφαρμογή της Σύμβασης διασφαλίζεται μέσω της επίβλεψης των διατάξεων της από τις Αρχές της εκάστοτε Σημαίας και τον έλεγχο των λιμενικών αρχών. Η Σύμβαση προβλέπει επίσης την έκδοση σχετικού πιστοποιητικού, το οποίο και εκδίδεται από τις Αρχές της σημαίας για τα πλοία και τα manning agencies ενώ έχει χαρακτηριστεί ως ο «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιότητα της ναυτιλίας μαζί με τη διεθνής Συνθήκη SOLAS, τη Συνθήκη STCW και αυτήν της MARPOL.

Η εργασία και συνθήκες διαβίωσης των ναυτικών καθορίζονται από τις παρακάτω παραμέτρους:

- ✓ Ελάχιστη ηλικία
- ✓ Ιατρικό πιστοποιητικό με ημερομηνία λήξης
- ✓ Προσόντα των ναυτικών
- ✓ Συμβόλαια εργασίας των ναυτικών
- ✓ Ώρες εργασίας και ανάπαυλας
- ✓ Καταβολή αμοιβών (εν πλω, σε περίπτωση πώλησης του πλοίου κτλ)
- ✓ Διαδικασίες καταγγελιών και εξέφρασης παραπόνων εν πλω
- ✓ Τρόφιμα και εστίαση
- ✓ Ιατρική μέριμνα εν πλω

Η Σύμβαση MLC είναι ιδιαίτερα σημαντική γιατί άνοιξε την οδό για μια πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση στη βελτίωση και εξασφάλιση πιο ανθρωπίνων συνθηκών εργασίας για τους ναυτικούς διεθνώς. Αναγνωρίστηκε πως η προστασία των ναυτικών αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για την ευημερία της ναυτιλίας και πως οι όροι αυτοί είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι μεταξύ τους. Επιπροσθέτως, η δημιουργία και σύνταξη συμβάσεων όπως αυτή του MLC δημιουργεί πρόσφορο έδαφος για περαιτέρω βελτιώσεις και αναθεωρήσεις με απώτερο στόχο πάντα την κοινή και αμφότερη εξέλιξη τόσο για τους ναυτικούς όσο και για τους πλοιοκτήτες.

### 3.8 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION – ITF)

Η ITF αποτελεί έναν οργανισμό που ιδρύθηκε το 1986 και στον οποίον συμμετέχουν ομοσπονδίες εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Αποτελείται από 59 κράτη μέλη και είναι ο μοναδικός οργανισμός που καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφορών. Στόχος της Ομοσπονδίας είναι η βελτίωση της ζωής των ανθρώπων μέσω της δημιουργίας ενός διαλόγου. Λειτουργεί σαν ένα δίκτυο προστασίας των μελών αυτής της ένωσης που στοχεύει στην καθιέρωση δίκαιων αμοιβών και συνθηκών εργασίας και στη δημιουργία ενός ασφαλούς και υγιούς περιβάλλοντος εργασίας. Καλλιεργεί και ενθαρρύνει τον συνδικαλισμό και υπερασπίζει τα ανθρώπινα και συνδικαλιστικά δικαιώματα των εργαζομένων. Εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ναυτικών και έχουν εγγεγραμμένους στις τάξεις τους περισσότερους από 600.000 ναυτικούς. Είναι μία ιδιαίτερα σημαντική ένωση στην οποία επαφίονται πολλοί ναυτικοί όταν αντιμετωπίζουν προβλήματα πάνω στο πλοίο σχετικά με μισθολογικά θέματα ή με οποιαδήποτε παραβίαση της Σύμβασης MLC. Ωστόσο, η Ομοσπονδία ITF έχει το δικαίωμα να επέμβει μόνο εφόσον η ναυτιλιακή εταιρία είναι μέλος της και τα πλοία της τελούν υπό συμφωνία με την ITF.

### 3.9 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΓΙΑ ΤΟΥΣ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ (INTERNATIONAL MARITIME EMPLOYERS' COUNCIL – IMEC)

Η Επιτροπή IMEC ιδρύθηκε πριν περίπου πενήντα χρόνια από πλοιοκτήτες που απασχολούσαν στα πλοία τους πληρώματα από την Ινδία. Τα μέλη του IMEC βοήθησαν στη δημιουργία του Ινδικού Εθνικού Συμβουλίου σχετικά με τη Ναυτιλία το οποίο και ρυθμίζει τους μισθούς και τις συνθήκες των ναυτικών από την Ινδία, το Πακιστάν και το Μπανγκλαντές. Παρ' όλα αυτά, τα τελευταία χρόνια τα ενδιαφέροντα και οι δραστηριότητες του IMEC έχουν διευρυνθεί σε περισσότερες χώρες που παράγουν ναυτικούς και καλύπτουν

τις διαπραγματεύσεις σε διεθνές επίπεδο τα μισθολογικά κλιμάκια. Τα μέλη του έχουν αυξηθεί σημαντικά με περισσότερες από 220 οργανώσεις να συμμετέχουν από το Μάρτιο του 2016.

Ο IMEC εκπροσωπεί τα μέλη του στην διαπραγμάτευση των μισθών και τις συνθήκες απασχόλησης των ναυτικών. Συμβουλεύει τα μέλη τους σχετικά με το ανθρώπινο δυναμικό, ακολουθώντας πάντα τις διατάξεις του MLC 2006 και του ILO. Υποστηρίζει την ευμάρεια των ναυτικών και ασχολείται με θέματα – κλειδιά όπως η πειρατεία και η εγκληματικότητα. Επιπλέον, εποπτεύει ένα εκπαιδευτικό πρόγραμμα δοκίμων εκ μέρους μελών του στις Φιλιππίνες. Συνεδριάζει σε τακτά χρονικά διαστήματα ανά τον κόσμο με τελευταία αυτή στην Ελλάδα τον Μάιο του 2017.

Συμπερασματικά, η ύπαρξη, δημιουργία και σύνταξη συμβάσεων, επιτροπών και οργανισμών αποδεικνύει την αδήριτη ανάγκη για μια συντονισμένη προσπάθεια εξομάλυνσης των σχέσεων μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών και των ναυτικών και την προστασία φυσικά των τελευταίων αναφορικά με τις συνθήκες απασχόλησης. Δημιουργήθηκε ένα νομοθετικό πλαίσιο με κανόνες και κυρώσεις το οποίο ρυθμίζει σε διεθνές επίπεδο και καθορίζει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τις ικανότητες των ναυτικών αλλά και τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών απέναντι στους ναυτικούς.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΣ ΠΑΡΑΓΟΝΤΑΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ

### 4.1 ΚΙΝΗΤΟΠΟΙΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΙΦΟΡΕΣ

Ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας της Ναυτιλιακής Βιομηχανίας έχει οδηγήσει στην έκθεση της σε διάφορες προκλήσεις και αντιξοότητες σχεδόν σε όλους τους τομείς στους οποίους δραστηριοποιείται. Καθώς ο κόσμος εξελίσσεται, η πρόσβαση στις πρώτες ύλες και τις αντίστοιχες αγορές τους διαδραμάτισε σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση της παγκόσμιας οικονομίας, σχεδιάζοντας τις κυριότερες θαλάσσιες διαδρομές. Το παγκόσμιο εμπόριο και κυρίως ο μεγάλος μεταφερόμενος όγκος του δια μέσω θαλάσσης, συνέβαλε στην πρόσβαση σε όλων των ειδών πρώτες ύλες και κατά συνέπεια στο διαμοιρασμό του κοινού πλούτου.

Σήμερα, κανένας λαός δεν είναι αυτόρκης και δεν μπορεί να επιζήσει με ίδιους πόρους. Όλες οι χώρες αναμειγνύονται σε κάποιο ποσοστό στο παγκόσμιο εμπόριο αφού κάποια χώρα εισάγει τις ύλες που χρειάζεται ενώ κάποια άλλη εξάγει τις ύλες που έχει σε αφθονία. Το εμπόριο έχει εδραιώσει σχέσεις αλληλεξάρτησης και διασυνδεσιμότητας μεταξύ εθνών που μέχρι παλαιότερα θεωρούνταν απομακρυσμένοι και ασύνδετοι. Τα οφέλη είναι πολλά και εμφανή. Η ανάπτυξη επιτυγχάνεται με ταχείς ρυθμούς, η τεχνολογία και η τεχνογνωσία διαμοιράζονται ευκολότερα, και οι άνθρωποι είτε ως ξεχωριστές είτε ως μαζικές οντότητες εκμεταλλεύονται τις άνευ προηγουμένου οικονομικές ευκαιρίες.

Η αυξανόμενη βιομηχανοποίηση και η απελευθέρωση των οικονομιών έχουν οδηγήσει στην μαζική κατανάλωση και ευρεία ανάγκη υλικών αγαθών. Οι ανεπτυγμένες οικονομίες ολοένα και ζητούν «τελικά» υλικά αγαθά και οι αναπτυσσόμενες οικονομίες δουλεύουν αδιάλειπτα ώστε να ικανοποιήσουν τις ανάγκες για κατανάλωση. Οι μαζικές αυτές ποσότητες αποκτούν για τη μεταφορά τους τη χρήση του πιο οικονομικού μέσου μεταφοράς, το πλοίο.

Τα πλοία είναι από τα πιο ακριβά περιουσιακά στοιχεία, ξεπερνώντας σε αξία τα 100 εκ. δολάρια, όταν πρόκειται για το πιο μεγάλο νεότευκτο. Πλέον, μπορούν να κατευθυνθούν



από ένα και μόνο χειριστήριο, κρίνοντας και πάλι επιτακτική την ανάγκη για το χειρισμό του από ικανό πλήρωμα, έτοιμο να ανταπεξέλθει σε ό,τι του ανατεθεί.

Για να ταξιδέψει το πλοίο από το σημείο εκκίνησης μέχρι το λιμάνι προορισμού και να φορτώσει / ξεφορτώσει το μεταφερόμενο φορτίο του, απαιτείται η σύσταση μιας ομάδας επάνω στο πλοίο και θα περιλαμβάνει αρκετούς ναυτικούς από το κατώτατο καμαρότο μέχρι τον πλοίαρχο. Τα τελευταία 50 χρόνια έχουν σημειωθεί αρκετές αλλαγές στον τρόπο διαμόρφωσης του ανωτέρω πληρώματος καθιστώντας το πολυεθνικό και ετερογενές.

Η αύξηση του στόλου, λόγω των αυξανόμενων αναγκών για τη μεταφορά των φορτίων, απαιτεί περισσότερους ναυτικούς, οι οποίοι πρέπει να είναι ικανοί και πιστοποιημένοι ώστε να γίνεται σωστή διαχείριση του πλοίου. Για την εύρεση του κατάλληλου προσωπικού που θα επανδρώσουν τα εμπορικά πλοία, οι ναυτιλιακές εταιρείες στρέφονται σε εθνικότητες τρίτων χωρών, όπου υπάρχει πληθώρα ναυτικών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η στροφή πολλών χωρών στη δημιουργία πληρωμάτων από Φιλιππινέζους ναυτικούς, αφού κατέχουν μεγάλο μερίδιο στην αγορά των πληρωμάτων.

Η πολλαπλότητα των εθνικοτήτων των πληρωμάτων καταλήγει αναπόφευκτα σε διαφορές οι οποίες πρέπει να ξεπεραστούν ώστε να διεξάγεται ομαλά το ταξίδι των πλοίων. Η γλώσσα δεν είναι η μοναδική διαφορά που πρέπει να ξεπεραστεί. Παρουσιάζονται διαφορές τόσο στη θρησκεία όσο και την κουλτούρα και τη διατροφή τους. Υπό διαφορετικές συνθήκες, δεν αποτελούν διαφορές που πρέπει να ξεπεραστούν πάση θυσία, αλλά στην περίπτωση των πλοίων και της πολύμηνης παραμονής τους στο πλοίο, απαιτείται η αρμονική σχέση μεταξύ των ναυτικών.

Η πνευματική και συναισθηματική υγεία<sup>5</sup> τους δεν πρέπει να υποτιμάται. Πρέπει να βρίσκονται σε ψυχική ισορροπία ώστε να γίνεται ομαλή διαχείριση του πλοίου. Η επικοινωνία μεταξύ τους είναι έμφυτη ανάγκη και ιδίως αν γίνεται στη μητρική τους γλώσσα ή μοιράζονται θέματα κοινής κουλτούρας, θρησκείας ακόμα και εθνικά θέματα. Ζωτικής

---

<sup>5</sup> <http://www.transport-research.info/project/impact-multicultural-and-multilingual-crews-maritime-communication> [accessed 29-06-2017]

σημασίας είναι η προσαρμοστικότητα που παρουσιάζει ο άνθρωπος και κυρίως σε αυτές τις περιπτώσεις. Προσαρμόζονται στο περιβάλλον το οποίο ζουν και εργάζονται και το οποίο πρέπει να μοιράζονται για διάστημα αρκετών μηνών, με άτομα διαφορετικής κουλτούρας και νοοτροπίας, αναπτύσσοντας καινούριες συμπεριφορές, προσαρμόζοντας ακόμα και τις γεύσεις τους.

Συγκεκριμένα, οι Φιλιπινέζοι είναι ο πιο διαδεδομένος λαός που χρησιμοποιείται στην επάνδρωση των εμπορικών πλοίων, είτε ξηρού φορτίου είτε δεξαμενοπλοίων. Βασικό χαρακτηριστικό τους είναι η υποτέλεια που τους διακρίνει, καθιστώντας τους πλέον ιδανικούς «υπαλλήλους». Είναι πολύ καλοί γνώστες της Αγγλικής γλώσσας καθώς της διδάσκονται από το σχολείο, συνεπώς είναι πολύ εύκολες οι επικοινωνίες πάνω στο πλοίο με οποιαδήποτε άλλη εθνικότητα, ομιλούσα επίσης τα αγγλικά. Είναι πολύ δεμένοι με την οικογένεια τους και δίνουν αρκετή σημασία στις αποφάσεις των γυναικών τους. Μπορούν να δεχθούν ή και να αρνηθούν κάποια πρόταση για ταξίδι, μόνο μετά από την άποψη της συζύγου τους. Σε ορισμένες ακραίες περιπτώσεις, οι σύζυγοι τους αναγκάζουν να δηλώσουν παραίτηση ακόμα και στη μέση του συμβολαίου τους, εφόσον αυτές το ζητήσουν ακόμα και αν ο ίδιος ο ναυτικός δεν αντιμετωπίζει κανένα πρόβλημα εν πλω.

Οι Φιλιπινέζοι είναι καθολικοί χριστιανοί και δίνουν θρησκευτική υπόσταση σχεδόν σε όλες τις εκφάνσεις της ζωής τους. Η αγάπη τους για την οικογένεια τους «αναγκάζει» να είναι όλοι μαζί κατά τις περιόδους των Χριστουγέννων και της Πρωτοχρονιάς. Από τον Οκτώβριο ακόμα είναι δύσκολο να βρεθούν ναυτικοί για να ανέβουν στο πλοίο, καθώς οι περισσότεροι δηλώνουν διαθεσιμότητα μετά την πρώτη βδομάδα κάθε έτους. Το Πάσχα και το καλοκαίρι δεν υπάρχει δυσκολία, καθώς δεν έχουν περιορισμούς σύμφωνα με της θρησκευτικές αντιλήψεις τους.

Οι Ουκρανοί, οι Ρουμάνοι και οι Ρώσοι είναι λαοί που δεν είναι τόσο πολύ δεμένοι με την οικογένεια τους όπως και στην περίπτωση των Φιλιπινέζων. Δηλώνουν διαθεσιμότητα σ' όλες τις μεγάλες εορταστικές περιόδους όπως είναι τα Χριστούγεννα, η Πρωτοχρονιά και το

Πάσχα, αλλά όχι το καλοκαίρι. Κατά τους θερινούς μήνες Ιούνιο με Αύγουστο είναι δύσκολο να βρεθούν ναυτικοί από αυτές τις εθνικότητες.

Οι Έλληνες ναυτικοί χαρακτηρίζονται για την εργατικότητα τους, το φιλότιμο κατά την εργασία τους, την ανάληψη περαιτέρω ευθυνών και το ζήλο τους ειδικά σε περιπτώσεις που υπάρχει κάποιο πρόβλημα πάνω στο πλοίο. Ευφυείς και ευέλικτοι στη σκέψη για την επίλυση προβλημάτων. Όσον αφορά στη συνύπαρξη τους με τις άλλες εθνικότητες, θέτουν πάντα κάποιες απαιτήσεις οι οποίες έχουν να κάνουν με την τήρηση της ιεραρχίας, καθαριότητας κτλ. Οι Έλληνες ναυτικοί «επιβάλλονται» από την ελληνική σημαία. Αν η σημαία είναι από άλλη χώρα, τότε σίγουρα οι ναυτιλιακές εταιρίες προτιμούν άλλες εθνικότητες.

Βασικό χαρακτηριστικό διαφοροποίησης των ανωτέρω εθνικοτήτων είναι η διάρκεια των συμβολαίων τους, αφού οι Ουκρανοί-Ρουμάνοι-Ρώσοι και Έλληνες δεν υπογράφουν συμβόλαια διάρκειας μεγαλύτερης των 6 μηνών και οι Φιλιπινέζοι μπορούν να μείνουν στο πλοίο ακόμα και 12 μήνες, κυρίως τα κατώτερα πληρώματα. Αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες που χρησιμοποιούν Φιλιπινέζικα πληρώματα μπορούν να στραφούν στους Ουκρανούς σε περιπτώσεις μη διαθέσιμων πληρωμάτων, ανάλογα με την περίοδο. Για παράδειγμα, σε περιόδους Χριστουγέννων, αρκετές εταιρίες στρέφονται στους Ουκρανούς, εφόσον δεν υπάρχουν διαθέσιμοι Φιλιπινέζοι. Αξίζει να σημειωθεί ότι σε περιπτώσεις μεγάλων ναυτιλιακών εταιρειών όπου υπάρχει ήδη ανεπτυγμένο pool ναυτικών, δεν γίνονται εναλλαγές μεταξύ των εθνικοτήτων των πληρωμάτων λόγω των Χριστουγέννων ή του καλοκαιριού, καθώς θέτονται άλλες προϋποθέσεις που κρατούν το πλήρωμα τους, όπως είναι τα διάφορα ειδών bonus.

Οι ναυτικοί προερχόμενοι από Sri Lanka, Μαλδίβες, Ινδία, Μιανμάρ, Ινδονησία και Αιθιοπία δεν παρουσιάζουν μεγάλες διαφορές μεταξύ τους ούτε έχουν ιδιαιτερότητες που τους καθιστούν ιδιαίτερα επιθυμητούς, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι έχουν αρκετά φθηνά μισθολόγια. Χρησιμοποιούνται κυρίως ως κατώτερα πληρώματα, αφού το χαμηλό βιοτικό επίπεδο των χωρών τους τους ανάγκασε να στραφούν στη θάλασσα για την εύρεση πηγής

εισοδήματος σε συνδυασμό με το γεγονός ότι δεν είναι λαοί με ναυτοσύνη, όπως οι Έλληνες, οι Φιλιππινέζοι και οι Ουκρανοί.

#### 4.2 ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο ανθρώπινος παράγοντας παίζει σημαντικό ρόλο στην ασφάλεια του πλοίου και είναι ο κυριότερος στην περίπτωση των ατυχημάτων. Όσο καλό, νέο και εξελιγμένο να είναι το πλοίο, τίποτα δεν είναι τόσο σημαντικό όσο οι άνθρωποι που την οδηγούν είτε πάνω στο πλοίο είτε στην ξηρά. Τα κριτήρια επιλογής των καταλληλότερων ναυτικών είναι μείζονος σημασίας, καθώς δεν απαιτούνται μόνο τα διπλώματα ανά ειδικότητα, όπως αυτά έχουν ορισθεί από διάφορες διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις, με την STCW 2010 να είναι πιο σημαντική. Εξίσου σημαντικές είναι οι ικανότητες των ναυτικών που αφορούν στη διαμόρφωση της προσωπικότητάς τους και τις διαπροσωπικές τους σχέσεις. Οι ικανότητες τους στην ηγεσία, επικοινωνία, διαχείριση κρίσεων και οι διαπροσωπικές τους δεξιότητες μπορούν να σχηματίζουν το ολοκληρωμένο προφίλ ενός ναυτικού.

Οι διαφορές που παρατηρούνται στις κουλτούρες και τις θρησκείες του πολυεθνικού πληρώματος μπορούν να γεφυρωθούν μέσω εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης ώστε να μειωθούν οι πιθανοί κίνδυνοι στο ελάχιστο και να συνεχίσει να υφίσταται ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Η συνεχής εκπαίδευση και πιστοποίηση αντικατοπτρίζει σε μεγάλο βαθμό την ύπαρξη ικανού πληρώματος.

Ο κίνδυνος ατυχημάτων προερχόμενος από τον ανθρώπινο παράγοντα πάντα ελλοχεύει, ακόμα και σε περιπτώσεις ελλιπούς επικοινωνίας μεταξύ των μελών ενός πληρώματος της ίδιας κουλτούρας και γλώσσας. Στις περιπτώσεις πολυεθνικού πληρώματος που χρησιμοποιούνται τα Αγγλικά ως δεύτερη κύρια γλώσσα και σημειώνονται επίσης διαφορές στη θρησκεία και την κουλτούρα, οι πιθανότητες ατυχημάτων αυξάνονται.

Οι διαπολιτισμικές επικοινωνιακές δεξιότητες είναι ζωτικής σημασίας αφού η επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων είναι έμφυτο χαρακτηριστικό και μπορούν να αναπτυχθούν και να εξελιχθούν μέσω κοινών εκπαιδευτικών προγραμμάτων. Αυτό το χάσμα προσπαθεί να επιλύσει η STCW, εγκαθιστώντας την έκδοση κοινών πιστοποιητικών ανεξαρτήτως εθνικότητας. Οι αποκλίσεις στις ανθρώπινες συμπεριφορές θέτουν σε μεγάλο κίνδυνο τη διαχείριση του πλοίου, οδηγώντας τόσο σε εργατικά όσο και σε περιβαλλοντικά ατυχήματα.

Η διαφορά στην κουλτούρα και τη γλώσσα μπορεί να οδηγήσει στην αποξένωση κάποιου μέλους του πληρώματος καταλήγοντας ακόμα και σε ψυχολογικά προβλήματα και σωματική και πνευματική κούραση. Η απόσταση από τους οικείους τους (οικογένεια και φίλους) παίζει σημαντικό ρόλο στη διατήρηση της ψυχικής τους υγείας, γεγονός για το οποίο καταβάλλονται προσπάθειες για την αποκατάσταση της επικοινωνίας τους με την εγκατάσταση ίντερνετ και υπολογιστών. Η χρήση επίσης ψυχαγωγικών μηχανημάτων όπως το караόκε (κύριο μέσο ψυχαγωγίας για τους Φιλιπινέζους), playstation, τράπουλες είναι μέσα για την ανάπτυξη των διαπροσωπικών σχέσεων του πληρώματος και την ομαλή, πολύμηνη συμβίωση τους πέραν των ωρών εργασίας τους.

#### 4.3 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΘΡΗΣΚΕΙΑ-ΔΙΑΤΡΟΦΗ-ΚΟΥΛΤΟΥΡΑ

Η χρήση διαφορετικών εθνικοτήτων πληρωμάτων προϋποθέτει τη γνώση των διαφορετικών χαρακτηριστικών τους ώστε να γίνεται η ορθότερη διαχείριση του πληρώματος και η ομαλή διαχείριση του πλοίου. Παρατηρούνται διαφορές στη θρησκεία, τη διατροφή και την κουλτούρα οι οποίες πρέπει να λαμβάνονται υπόψιν για την αποφυγή παρεξηγήσεων που μπορεί να οδηγήσουν ακόμη και σε ατυχήματα, θέτοντας σε κίνδυνο το πλοίο αλλά και τη ζωή των ίδιων των ναυτικών.

Οι Φιλιπινέζοι είναι Χριστιανοί καθολικοί και ακολουθούν διατροφή πλούσια σε υδατάνθρακες και λιπαρά. Σε αρκετές, περιπτώσεις είναι υπέρτασικοί και έχουν σακχαρώδη διαβήτη τύπου II, παρά το νεαρό της ηλικίας τους. Οι ιατρικές εξετάσεις που περνάνε

προκειμένου να ναυτολογηθούν μπορεί να διαρκέσουν αρκετές μέρες, εξαιτίας των προβλημάτων υγείας που έχουν δημιουργηθεί λόγω της κακής διατροφής τους σε συνδυασμό με την έλλειψη σωματικής άσκησης. Σε αυτές τις περιπτώσεις, όταν τίθεται θέμα επείγουσας ναυτολόγησης, μπορεί να αντικατασταθούν με διαφορετική εθνικότητα, προκειμένου να καλυφθεί η θέση.

Επιπροσθέτως, μπορούν να συμβιώσουν με εθνικότητες διαφορετικής θρησκείας, αρκεί να μην υποτιμήσουν τις πεποιθήσεις τους ή την ίδια τους την οικογένεια. Είναι πολύ δεμένοι με την οικογένεια τους και κανονίζουν όλες τις κοινωνικές τους υποχρεώσεις σύμφωνα με τη διάρκεια της ναυτολόγησης τους. Σε κάποιες περιπτώσεις, καθυστερούν ακόμα και την ταφή των νεκρών συγγενών τους προκειμένου να μπορέσουν να αποβιβαστούν και να την παρακολουθήσουν.

Οι Ουκρανοί και οι Ρουμάνοι είναι Χριστιανοί Ορθόδοξοι και μπορούν επίσης να συμβιώσουν με εθνικότητες διαφορετικής θρησκείας. Οι Ουκρανοί είναι παλαιοημερολογίτες, χωρίς να επηρεάζει τη ναυτολόγηση τους, ενώ η διατροφή τους δεν παρουσιάζει ιδιαιτερότητες. Το καλό βιοτικό επίπεδο σε συνδυασμό με της σωστή διατροφή τους, τους καθιστά ιδανικούς ναυτικούς, ιδιαίτερα σε περιπτώσεις επείγουσας ναυτολόγησης. Μέσα σε μια μέρα μπορούν να είναι έτοιμοι να πετάξουν από την πατρίδα τους προς το λιμάνι της ναυτολόγησης τους και κυρίως σε χώρες που δεν απαιτείται η έκδοση ειδικής βίζας εισόδου, όπως είναι η Ευρώπη, η ΝΑ Ασία, η Αφρική και η Νότια Αμερική.

Αξίζει να σημειωθεί πως θα πρέπει να αποφεύγεται η επάνδρωση πλοίου αποκλειστικά με Ουκρανούς, λόγω προβλήματος που έχουν με το αλκοόλ. Σε περιπτώσεις που το πλήρωμα αποτελείται μόνο από Ουκρανούς, υπάρχει μεγάλος κίνδυνος να βρεθούν όλοι οι ναυτικοί μεθυσμένοι οδηγώντας με αυτόν τον τρόπο στην πιθανή ακυβερνησία του πλοίου. Επίσης, πρέπει να αποφεύγεται η χρήση Ουκρανών και Ρώσων, αφού οι διαμάχες μεταξύ αυτών των λαών θέτουν σε κίνδυνο τη ζωή τους πληρώματος. Επιπροσθέτως, οι Ουκρανοί θεωρούνται καλύτεροι ναυτικοί από τους Φιλιππινέζους, γεγονός που αντικατοπτρίζεται στους μισθούς

τους. Ως συνέπεια, είναι δύσκολο να έχουν ως ανώτερο τους κάποιο Φιλιπινέζο, οπότε και οι crew operators/managers κάνουν τα αντίστοιχα πλάνα για την επάνδρωση του πλοίου.

Οι Σριλανκέζοι και οι Τούρκοι ως μουσουλμάνοι, αποφεύγουν το χοιρινό κρέας και σε αρκετές περιπτώσεις ζητούν στις προμήθειες να αγοράζεται κρέας «χαλάλ», κρέας που προέρχεται από ζώα που ακολουθούν φυτική διατροφή και θανατώνονται με συγκεκριμένο τρόπο. Οι Μαλδιβιάνοι, οι Myanmar, οι Ινδονήσιοι και οι Ινδοί είναι Ινδουιστές και συμβιώνουν χωρίς προβλήματα με Φιλιπινέζους και Ουκρανούς.

Οι Έλληνες δεν έχουν πρόβλημα να ταξιδέψουν με οποιαδήποτε εθνικότητα, καθώς κύριο χαρακτηριστικό τους είναι η ευελιξία και η προσαρμοστικότητα. Στη διατροφή όμως είναι κάπως απαιτητικοί, αφού σε περιπτώσεις αλλοδαπών μαγείρων, η γνώση παρασκευής ψωμιού, μουσακά, φασολάδας και κάποιων άλλων ελληνικών εδεσμάτων είναι προαπαιτούμενο. Η ιδιαίτερα ανεπτυγμένη αγάπη για τη θάλασσα και η ναυτοσύνη που διαθέτουν, τους καθιστούν από τους καλύτερους ναυτικούς είτε καταστρώματος είτε μηχανής, οδηγώντας έτσι σε ακριβούς μισθούς.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΠΟΛΥΕΘΝΙΚΟΥ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ**

### 5.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ

Η Ελληνική Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Ε.Σ.Σ.Ν.Ε.) αποτελεί διμερή συμφωνία μεταξύ των εργοδοτών (είτε πλοιοκτητριών είτε εφοπλιστικών εταιρειών) και των ναυτικών εργαζομένων, μέσω της οποίας ρυθμίζονται διάφορα θέματα που αφορούν στη ναυτική εργασία στα πλοία και περιλαμβάνει:

- Το ελάχιστο υποχρεωτικό καταβαλλόμενο μισθολόγιο ανά ειδικότητα και είδος πλοίου, τις προσαυξήσεις και τα επιδόματα
- Τις υπερωρίες
- Τις ώρες εργασίας και αναπαύσεως
- Την ενδιαίτηση
- Τις άδειες
- Τον ειδικό μισθό λόγω ασθενείας
- Τις δικαιούμενες προκαταβολές έναντι των μισθών
- Τους τρόπους επίλυσης τυχόν διαφορών
- Τις εργασίες που προβλέπουν ή όχι το δικαίωμα υπερωριών
- Τη χρονική διάρκεια της σύμβασης

Περιγράφονται οι όροι υπό τους οποίους οφείλουν να συμμορφώνονται και τα δυο αντισυμβαλλόμενα μέρη, δηλαδή τόσο ο εργοδότης (ναυτιλιακή εταιρεία) όσο και ο εργαζόμενος (ναυτικός) και οποιαδήποτε παρέκκλιση και παράβαση τους συνεπάγεται πειθαρχικές και ποινικές κυρώσεις για το αντίστοιχο παραβατικό μέλος. Αφορά κυρίως σε εμπορικά πλοία που πλέουν υπό την ελληνική σημαία, ενώ υπάρχει δυνατότητα επέκτασης



της και σε ελληνόκτητα πλοία που πλέουν υπό των διαφόρων ξένων σημαιών (σημαίες ευκαιρίας).

Για κάθε τύπο πλοίου προσυπογράφεται διαφορετική Σ.Σ.Ν.Ε., δηλαδή ξεχωριστή για ποντοπόρα, φορτηγά, δεξαμενόπλοια, επιβατηγά, ρυμουλκά, κρουαζιερόπλοια κλπ λόγω της διαφορετικότητας των μεγεθών των πλοίων, των μεταφερόμενων φορτίων (ξηρό, υγρό, επικίνδυνο κλπ) της διάρκειας και του βεληνεκούς των ταξιδιών και άλλων βασικών παραγόντων που επηρεάζουν τη σύνθεση του πληρώματος και κατ' επέκταση τις αμοιβές του.

Η Ε.Σ.Σ.Ν.Ε. καθώς και οι διάφορες εθνικές συλλογικές συμβάσεις καθορίζουν κατά κύριο λόγο τους ελάχιστους αποδεκτούς μισθούς, οι οποίοι διαφέρουν κατά πολύ από τους πραγματικά καταβαλλόμενους. Οι τελικοί μισθοί περιλαμβάνουν διάφορα επιδόματα τα οποία παρέχουν οι εταιρείες στους ναυτικούς τους και εξαρτώνται κυρίως από την εθνικότητα των ναυτικών και κατοπτρίζουν τόσο τις ικανότητες τους όσο και την προσπάθεια των εταιρειών να δημιουργήσουν “πιστό” πλήρωμα που θα δείχνει πραγματικό, σχεδόν οικογενειακό, ενδιαφέρον για τα συμφέροντα του πλοίου, θα δέχεται να κάνει μεγάλα συμβόλαια και θα έχουν πολύ καλές σχέσεις μεταξύ τους στο χρονικό διηνεκές.

Αξίζει να σημειωθεί πως οι ελάχιστοι αποδεκτοί μισθοί είναι ουσιαστικά η διαφορά που παρατηρείται μεταξύ των συλλογικών συμβάσεων των διάφορων εθνικοτήτων, αφού οι υπόλοιποι αναγραφόμενοι όροι πρέπει να είναι ίδιοι για όλες τις εθνικότητες ως αποτέλεσμα της δημιουργίας και εφαρμογής της MLC 2006 που έχει ως σκοπό τον αφανισμό των διαφοροποιήσεων και διακρίσεων μεταξύ των λαών.

Η τελευταία έκδοση της Ε.Σ.Σ.Ν.Ε. για τα πληρώματα ποντοπόρων πλοίων αναθεωρήθηκε το 2010 και ορίζει ως ελάχιστη αμοιβή για τον Έλληνα Πλοίαρχο περί τα 5,700€ ή 6,800\$, διαμορφώνοντας ανάλογα τους μισθούς των υπόλοιπων Αξιωματικών καταστρώματος και μηχανής, χωρίς όμως να επηρεάζει την επιλογή των Ελλήνων Αξιωματικών για τη σύνθεση του πληρώματος.

Αξιοσημείωτη είναι η μεγάλη διαφορά στην ελάχιστη αμοιβή του Ναύτη (AB) / Λιπαντή (OILER), η οποία διαμορφώνεται περίπου στα 2,200€, ήτοι 2,6000\$. Ανάλογα διαμορφώνονται οι μισθοί των υπόλοιπων κατωτέρων ειδικοτήτων, καταλήγοντας σε ελάχιστους (για τους Έλληνες) μισθούς που είναι υπερδιπλάσιοι από τους πραγματικά καταβαλλόμενους για τις αντίστοιχες ειδικότητες των υπόλοιπων αλλοδαπών πληρωμάτων. Συμπερασματικά, η ναυτολόγηση Ελλήνων ναυτικών κατώτερου πληρώματος είναι απαγορευτική και δεν εφαρμόζεται, αφού η λύση των φθηνότερων αλλοδαπών εθνικοτήτων αποδεικνύεται λιγότερο ζημιογόνα και εξίσου βιώσιμη.

## 5.2 ΑΝΑΖΗΤΗΣΗ ΦΘΗΝΟΤΕΡΩΝ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΩΝ

Η βιομηχανία της ναυτιλίας είναι μια εξωστρεφώς προσανατολισμένη οικονομική δραστηριότητα. Οι διαμορφωτές της ναυτιλιακής πολιτικής πρέπει να φροντίζουν ώστε η ναυτιλιακή επιχείρηση να παραμένει ανταγωνιστική. Ζωτικής σημασίας είναι ο προϋπολογισμός (budget) ενός πλοίου σχετικά με τους μισθούς του πληρώματος. Αποτελεί μεγάλο ποσοστό των λειτουργικών εξόδων του πλοίου και εξαρτάται από πολλούς παράγοντες με σημαντικότερο όλων την εθνικότητα του πληρώματος. Αναμεσά στις πολυάριθμες εθνικότητες παρατηρούνται μισθολογικές διαφορές, σε ποσοστό που μπορεί να φτάσει ακόμα και το 100% σε κάποιες βαθμίδες των ναυτικών.

Αναμφίβολα, ο παγκόσμιος στόλος έχει αυξηθεί με γεωμετρική πρόοδο τα τελευταία 30 χρόνια, δημιουργώντας ανάγκη για εύρεση περισσότερων ναυτικών για την επαρκή στελέχωση των πλοίων. Παράλληλα, η τεχνολογική εξέλιξη έχει επίσης επηρεάσει το σχεδιασμό και την ναυπήγηση των πλοίων, οδηγώντας στην ανάγκη για αξιωματικούς και κατωτέρα πληρώματα που είναι άρτια καταρτισμένοι και επαγγελματίες και όχι τυχοδιώκτες που αναζητούν πρόσκαιρο μισθό στην ναυτιλιακή βιομηχανία.

Ο Gunnar Sletmo το 1989 διέκρινε 4 στάδια<sup>6</sup> στην εξέλιξη τη ναυτιλίας, χαρακτηρίζοντας τα ως «κύματα». Το πρώτο στάδιο ήταν οι ναυτικοί, η θάλασσα και ο καιρός οπου έπαιζαν πρωταρχικό ρόλο στην ναυτιλία. Το δεύτερο κύμα ήταν όταν η ναυτιλία χρησιμοποιούνταν για την εδραίωση στο θαλάσσιο εμπόριο, καθώς κυριαρχούσαν μόνο μερικά έθνη λόγω των πλοίων τους, των ναυτικών τους και της ναυτοσύνης τους. Το τρίτο κύμα ήταν όταν παγκοσμιοποιήθηκε ο στόλος μέσω της νηολόγησης σε σημαίες ευκαιρίας και στην χρήση πολυεθνικού πληρώματος. Ως τέταρτο και τελευταίο κύμα θεωρείται ο εκσυγχρονισμός και η εξέλιξη των εφοπλιστικών και πλοιοκτητριών εταιρειών.

Σήμερα πάνω από 80% του παγκοσμίου θαλάσσιου στόλου στελεχώνεται από πολυεθνικά πληρώματα, τα οποία θέτουν πολυπολιτισμικά και πολύγλωσσα ζητήματα. Στο γεγονός αυτό έχουν συμβάλλει οι παρακάτω παράγοντες:

- Αποδοτική διαχείριση του τεχνολογικά εξελιγμένου πλοίου
- Νηολόγηση σε σημαίες ευκαιρίας και απο-νηολογηση από τις εθνικές σημαίες
- Αναζήτηση κεφαλαίων στη Δύση
- Μείωση κόστους λειτουργικών εξόδων πλοίων μέσω της μείωσης του προϋπολογισμού για τους μισθούς των πληρωμάτων.

Η αποδοτικότερη διαχείριση του πλοίου επιτυγχανόταν από πληρώματα που προέρχονταν από ανεπτυγμένες χώρες, κυρίως από την Ευρώπη, τα οποία είχαν πολύ καλό βιοτικό επίπεδο και επομένως ζητούσαν αρκετά ψηλούς μισθούς. Η ανάγκη όμως για τη μείωση των λειτουργικών εξόδων, κυρίως λόγω της οικονομικής κρίσης των τελευταίων ετών, οδήγησε τις ναυτιλιακές εταιρείες στην αναζήτηση φθηνότερων πληρωμάτων, προερχομένων από αναπτυσσόμενες χώρες του ΟΟΣΑ όπως Φιλιππίνες, η Ινδία, η Ινδονήσια, η Ανατολική Ευρώπη, η Σρι Λάνκα και οι Μαλδίβες. Το σχετικά χαμηλό βιοτικό τους επίπεδο και η ανάγκη τους για εύρεση οικονομικών πόρων, τους έστρεψε στην θάλασσα, δημιουργώντας

---

<sup>6</sup> Gunnar K. Sletmo (2006) at Maritime policy and Management, *Shipping's fourth wave: ship management and Vernon's trade cycles*

τους έντονα συναισθήματα αγάπης προς την θάλασσα και για όσα με αυτήν μπορούν να κατακτήσουν.

### 5.3 ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ

#### 5.3.1. ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΣΤΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Στους παρακάτω πίνακες παρουσιάζονται οι μισθοί των Ελλήνων, των Φιλιπινέζων, των Ουκρανών, των Ρουμάνων, των Ινδών, των Ινδονήσιων και των Γεωργιανών στα φορτηγά πλοία. Παρατηρούμε ότι οι Έλληνες έχουν τους ακριβότερους μισθούς με τους Ουκρανούς να ακολουθούν. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι Φιλιπινέζοι είναι ο λαός που χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο στα φορτηγά πλοία, γι' αυτό και οι μισθοί τους πλησιάζουν αρκετά τη μέση τιμή των μισθών της συγκεκριμένης αγοράς.

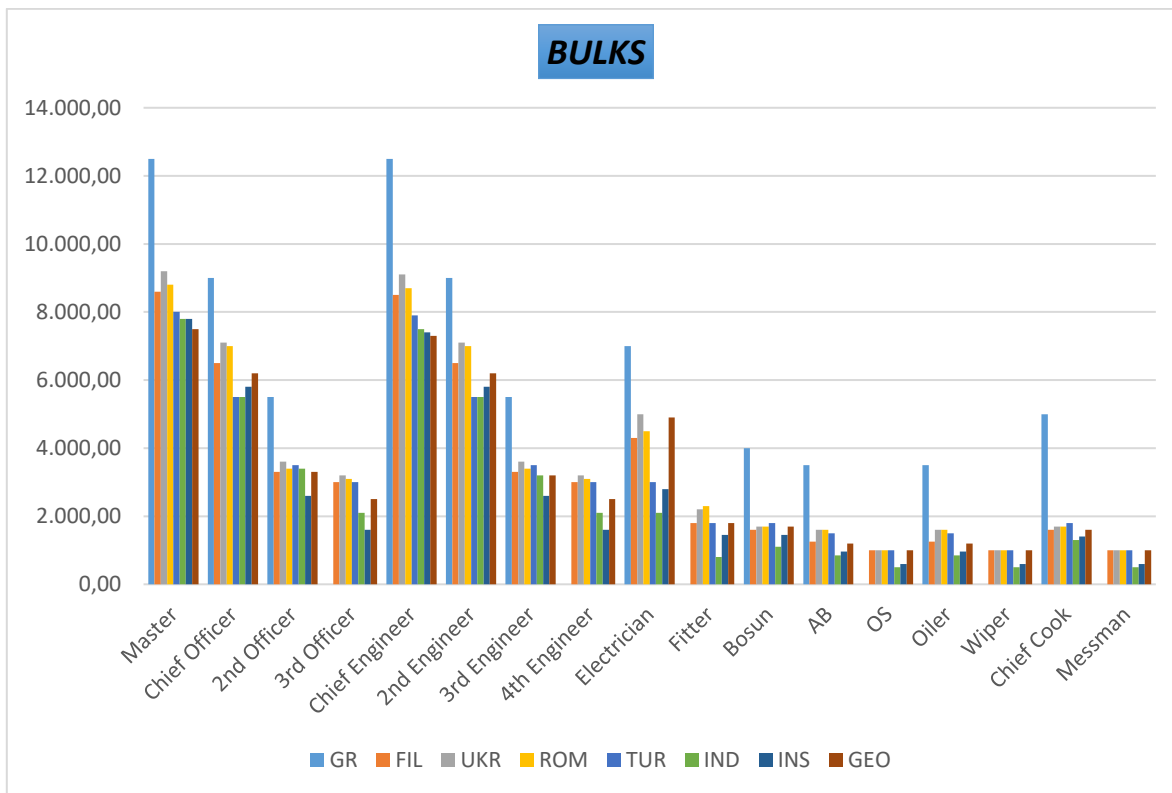
<b>RANK</b>	<b>GR</b>	<b>FIL</b>	<b>UKR</b>	<b>ROM</b>
Master	12,500.00	8,600.00	9,200.00	8,800.00
Chief Officer	9,000.00	6,500.00	7,100.00	7,000.00
2nd Officer	5,500.00	3,300.00	3,600.00	3,400.00
3rd Officer	<i>N/A</i>	3,000.00	3,200.00	3,100.00
Chief Engineer	12,500.00	8,500.00	9,100.00	8,700.00
2nd Engineer	9,000.00	6,500.00	7,100.00	7,000.00
3rd Engineer	5,500.00	3,300.00	3,600.00	3,400.00
4th Engineer	<i>N/A</i>	3,000.00	3,200.00	3,100.00
Electrician	7,000.00	4,300.00	5,000.00	4,500.00
Fitter	<i>N/A</i>	1,800.00	2,200.00	2,300.00
Bosun	4,000.00	1,600.00	1,700.00	1,700.00
AB	3,500.00	1,250.00	1,600.00	1,600.00
OS	<i>N/A</i>	1,000.00	1,000.00	1,000.00
Oiler	3,500.00	1,250.00	1,600.00	1,600.00
Wiper	<i>N/A</i>	1,000.00	1,000.00	1,000.00
Chief Cook	5,000.00	1,600.00	1,700.00	1,700.00
Messman	<i>N/A</i>	1,000.00	1,000.00	1,000.00

**Πίνακας 1. Μισθοί φορτηγά πλοία σε USD – μέρος 1**

<b>RANK</b>	<b>TUR</b>	<b>IND</b>	<b>INS</b>	<b>GEO</b>
Master	8,000.00	7,800.00	7,800.00	7,500.00
Chief Officer	5,500.00	5,500.00	5,800.00	6,200.00
2nd Officer	3,500.00	3,400.00	2,600.00	3,300.00
3rd Officer	3,000.00	2,100.00	1,600.00	2,500.00
Chief Engineer	7,900.00	7,500.00	7,400.00	7,300.00
2nd Engineer	5,500.00	5,500.00	5,800.00	6,200.00
3rd Engineer	3,500.00	3,200.00	2,600.00	3,200.00
4th Engineer	3,000.00	2,100.00	1,600.00	2,500.00
Electrician	3,000.00	2,100.00	2,800.00	4,900.00
Fitter	1,800.00	800.00	1,450.00	1,800.00
Bosun	1,800.00	1,100.00	1,450.00	1,700.00
AB	1,500.00	850.00	960.00	1,200.00
OS	1,000.00	500.00	600.00	1,000.00
Oiler	1,500.00	850.00	960.00	1,200.00
Wiper	1,000.00	500.00	600.00	1,000.00
Chief Cook	1,800.00	1,300.00	1,400.00	1,600.00
Messman	1,000.00	500.00	600.00	1,000.00

**Πίνακας 2. Μισθοί σε φορτηγά πλοία σε USD – μέρος 2**

Στο παρακάτω σχεδιάγραμμα, απεικονίζονται οι μισθοί όλων των ανωτέρω εθνικοτήτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι η μεγαλύτερη διαφορά παρατηρείται μεταξύ των μισθών των Ελλήνων και των Ινδών, με το μέσο όρο της μισθολογικής διαφοράς ανάμεσα σε όλες τις ειδικότητες να ξεπερνάει το 250%, δηλαδή ο ακριβότερος μισθός είναι περίπου 2,5 φορές υψηλότερος από τον φθηνότερο μισθό.



Σχεδιάγραμμα 1. Μισθοί σε φορηγά πλοία

Συγκεκριμένα, παρατηρώντας πιο προσεκτικά τους πίνακες, μπορεί κανείς να διακρίνει ότι η μεγαλύτερη διαφορά εντοπίζεται στην ειδικότητα του AB (Ναύτης) και του Oiler (Λιπαντής) μεταξύ Ελλήνων και Ινδών, αφού ο μισθός του Έλληνα ναύτη είναι 4 φορές μεγαλύτερος από το μισθό του Ινδού ναύτη ενώ η επόμενη μεγαλύτερη διαφορά παρατηρείται πάλι στην ειδικότητά του Chief Cook (Αρχιμάγειρας) μεταξύ Ελλήνων και Ινδών, αφού ο μισθός του Έλληνα Αρχιμάγειρα είναι 3,8 φορές υψηλότερος από το μισθό του αντίστοιχου Ινδού μάγειρα.

Όσον αφορά τη μικρότερη μισθολογική διαφορά, παρατηρείται στο μισθό του Chief Officer (Υποπλοίαρχος) αφού ο μισθός του Έλληνα Υποπλοιάρχου είναι μόλις 1,5 φορά μεγαλύτερος από το μισθό του Ινδού Υποπλοιάρχου.

Για λόγους ευθιξίας και ορθότερων αποτελεσμάτων, θα αποκλείσουμε από τα παρακάτω συμπεράσματα τη μελέτη των μισθών των Ελλήνων ναυτικών αφού είναι προφανής η μεγάλη απόκλιση τους από τους μισθούς των υπόλοιπων εθνικοτήτων. Εξάλλου, οι Έλληνες ναυτικοί προτιμώνται σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία, καθώς αποτελούν προαπαιτούμενο για την οργανική σύνθεση του πληρώματος, όπως έχει ήδη αναφερθεί σε προηγούμενη ενότητα. Επίσης, οι Φιλιππινέζοι απολαμβάνουν πολύ μεγάλο μερίδιο της αγοράς τόσο στην αγορά των φορτηγών όσο και των δεξαμενοπλοίων με τους Ινδούς να ανέρχονται δυναμικά στο χώρο της θαλάσσιας ναυτικής εργασίας.

Μελετώντας τις υπόλοιπες μισθολογικές διαφορές, παρατηρείται μεγάλη απόκλιση στο μισθό του Fitter (Συγκολλητής) μεταξύ Ινδών και Ρουμάνων εφόσον ο μισθός του Ινδού είναι το 1/3 του μισθού του Ρουμάνου, ενώ η μικρότερη διαφορά παρατηρείται στο μισθό του Master (Καπετάνιος) αφού ο μισθός του Γεωργιανού Καπετάνιου είναι ελάχιστα μικρότερος από τον μισθό του αντίστοιχου Ουκρανού.

### *5.3.2. ΟΙ ΜΙΣΘΟΙ ΣΤΑ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΑ*

Στην αγορά των δεξαμενοπλοίων οι μισθοί είναι αρκετά υψηλότεροι, καθώς πρόκειται για πιο απαιτητικά στο χειρισμό πλοία, με αποτέλεσμα να είναι περισσότερα και τα απαραίτητα πιστοποιητικά για τους ναυτικούς που τα επανδρώνουν. Οι Έλληνες ναυτικοί εξακολουθούν να αμείβονται με τους υψηλότερους μισθούς, ενώ ουραγός και σε αυτή την κατηγορία πλοίων είναι πάλι οι Ινδοί. Αξίζει να σημειωθεί πως στα δεξαμενόπλοια δεν συνηθίζονται οι Ινδονήσιοι, οι Γεωργιανοί και οι Τούρκοι, γι' αυτό το λόγο δε θα συμπεριληφθούν στην μελέτη.

Οι Φιλιππινέζοι ναυτικοί κατέχουν επίσης το μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς, οπότε και οι μισθοί τους παρουσιάζουν μέσες τιμές μεταξύ των εθνικοτήτων που στελεχώνουν τα δεξαμενόπλοια. Σε αυτή την κατηγορία περιλαμβάνονται όλα τα πλοία που μεταφέρουν υγρά φορτία, όπως πετρέλαιο και τα υγρά ή και αεριοποιημένα παράγωγα του αλλά και έλαια τα

οποία μεταφέρονται σε χύδην μορφή και απαιτούν ειδικό χειρισμό, όπως είναι τα χημικά δεξαμενόπλοια.

<b>RANK</b>	<b>GR</b>	<b>FIL</b>	<b>UKR</b>	<b>ROM</b>	<b>IND</b>
Master	16,000.00	12,500.00	13,500.00	13,000.00	10,000.00
Chief Officer	13,000.00	9,000.00	11,000.00	10,500.00	7,000.00
2nd Officer	7,200.00	4,400.00	4,000.00	4,000.00	4,500.00
3rd Officer	<i>N/A</i>	3,800.00	3,600.00	3,600.00	3,000.00
Chief Engineer	15,000.00	12,200.00	13,000.00	12,800.00	9,500.00
2nd Engineer	13,000.00	9,000.00	11,000.00	10,500.00	7,000.00
3rd Engineer	7,200.00	4,400.00	4,000.00	4,000.00	4,500.00
4th Engineer	<i>N/A</i>	3,800.00	3,600.00	3,600.00	3,000.00
Electrician	7,000.00	5,000.00	6,000.00	6,000.00	4,000.00
Fitter	<i>N/A</i>	2,000.00	2,200.00	2,300.00	1,600.00
Bosun/Pumpman	6,000.00	2,300.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,800.00
AB	3,500.00	1,400.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,200.00
OS	<i>N/A</i>	1,100.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,000.00
Oiler	3,500.00	1,400.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,200.00
Wiper	<i>N/A</i>	1,100.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,000.00
Chief Cook	5,000.00	2,100.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,800.00
Messman	<i>N/A</i>	1,100.00	<i>N/A</i>	<i>N/A</i>	1,000.00

**Πίνακας 3. Μισθοί σε δεξαμενόπλοια σε USD**

Στη συγκεκριμένη κατηγορία, οι Ουκρανοί και οι Ρουμάνοι δεν διαθέτουν μεγάλο αριθμό ναυτικών κατώτερων πληρωμάτων, οπότε δε θα γίνει αναφορά στους μισθούς τους. Επίσης, και στα δεξαμενόπλοια δεν χρησιμοποιούνται Έλληνες ναυτικοί σε συγκεκριμένες ειδικότητες, συνεπώς οι μισθοί τους επίσης δεν αναγράφονται.

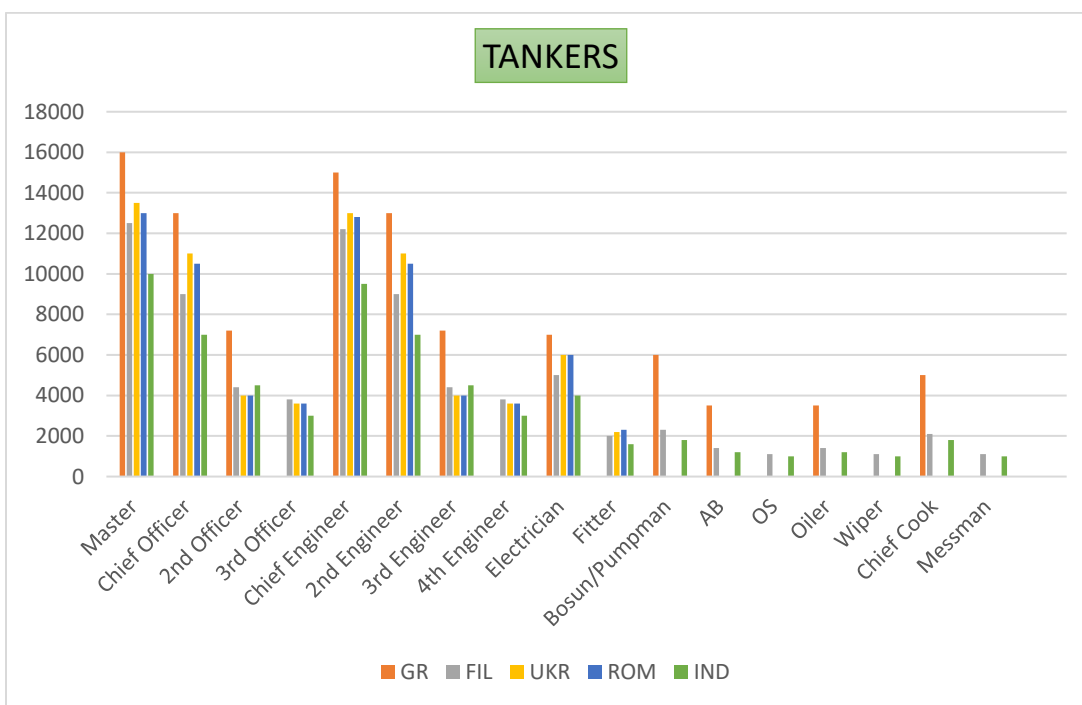
Η μεγαλύτερη διαφορά παρατηρείται πάλι μεταξύ των Ελλήνων και των Ινδών στην ειδικότητα του Bosun/Pumpman (Λοστρόμος/Αντλιορός) αφού ο μισθός του Ινδού είναι υποτριπλάσιος τους αντίστοιχου Έλληνα ναυτικού. Η μικρότερη διαφορά εντοπίζεται στην



ειδικότητα του OS (Τζόβενο/Ναυτόπαις) μεταξύ των Φιλιπινέζων και των Ινδών , με τους μισθούς να είναι παραπλήσιοι και να υπερिशχεί ο μισθός του Φιλιπινέζου ναυτικού.

Εξαιρώντας για άλλη μια φορά τους Έλληνες από τη μελέτη για τους λόγους που εξηγήθηκαν στην προηγούμενη υποενότητα, παρατηρούμε πως ο μισθός του Fitter ανάμεσα στους Ρουμάνους και τους Ινδούς παρουσιάζει πάλι τη μεγαλύτερη διαφορά, αλλά σε χαμηλότερο ποσοστό. Για την ακρίβεια, ο μισθός του Ρουμάνου είναι 1.5 φορά μεγαλύτερος από το μισθό του Ινδού. Η μικρότερη διαφορά εντοπίζεται μεταξύ των μισθών των Φιλιπινέζων και των Ινδών στις ειδικότητες του OS (Τζόβενο/Ναυτόπαις) και του Messman (Καμαρότος) αφού είναι σχεδόν ίδιοι, με τον Ινδό ναυτικό να “κοστίζει” λιγότερο.

Μελετώντας το παρακάτω σχεδιάγραμμα, οι διαφορές είναι εμφανείς.



**Σχεδιάγραμμα 2. Μισθοί σε δεξαμενόπλοια**

#### 5.4 ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ

Κατά γενική ομολογία, οι Ρουμάνοι και οι Ουκρανοί είναι πιο ακριβοί από τα Νοτιοανατολικά Ασιατικά πληρώματα, ενώ οι μισθοί των Ελλήνων ναυτικών είναι οι υψηλότεροι στην Ελληνική Ναυτιλιακή Αγορά. Η στελέχωση ενός πλοίου εξαρτάται κατά κύριο λόγο από την σημαία νηολόγησης του. Για παράδειγμα, η Ελληνική σημαία έχει ως προαπαιτούμενο για την οργανική σύνθεση του πλοίου τη στελέχωση του από τουλάχιστον τέσσερις (4) Έλληνες ναυτικούς (για πλοία χωρητικότητας έως 30,000 τόνους), ο ένας εκ των οποίων είναι υποχρεωτικά ο Πλοίαρχος. Σε πλοία χωρητικότητας από 30,000 τόνους έως 60,000 τόνους, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών αυξάνεται σε πέντε (5) και η θέση του Έλληνα πλοίαρχου παραμένει υποχρεωτική. Σε πλοία άνω των 60,000 τόνων, οι Έλληνες ναυτικοί αυξάνονται στους έξι (6), ένας εκ των οποίων είναι ο Πλοίαρχος και ένας σπουδαστής ΑΕΝ.

Για τη στελέχωση ενός φορτηγού πλοίου, η συνήθης σύνθεση αποτελείται από σχεδόν όλες τις προαναφερθείσες ειδικότητες, με διαφορετικό αριθμό ναυτικών ανά ειδικότητα, ώστε να πληρούνται οι προϋποθέσεις της ελάχιστης ασφαλούς σύνθεσης (Minimum Safe Manning) και να μην επιβαρύνονται οι ναυτικοί με αυξημένες υπερωρίες από αυτές που προβλέπονται από την MLC 2006.

##### *5.4.1. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ*

Σε φορτηγά πλοία, πλοία, η στελέχωση τους είναι συνήθως η ακόλουθη

<b>RANK</b>	<b>No of seamen</b>
Master	1
Chief Officer	1
2nd Officer	1
3rd Officer	1
Chief Engineer	1

2nd Engineer	1
3rd Engineer	1
4th Engineer	1
Electrician	1
Fitter	1
Bosun	1
AB	3
OS	2
Oiler	3
Wiper	1
Chief Cook	1
Messman	2

**Πίνακας 4. Στελέχωση φορτηγού πλοίου**

Σε πλοία (μεσαίου μεγέθους) ελληνικής σημαίας που απαιτούνται τουλάχιστον 4 Έλληνες, το μηνιαίο κόστος για τους μισθούς ανέρχεται περίπου στις 73,000.00 usd, με τη χρήση Φιλιππινέζων ναυτικών για τη θέση των Υπαξιωματικών και των κατώτερων πληρωμάτων, στην προσπάθεια ελαχιστοποίησης του κόστους, λαμβάνοντας υπόψη τη δεδομένη κατάσταση της αγοράς.

Σε πλοία που πλέουν υπό σημαίων ευκαιρίας, τα μηνιαία κόστη για τους μισθούς ανέρχονται στα παρακάτω επίπεδα:

<b>Full Fil</b>	64,500.00
<b>Fil - Ind</b>	57,500.00
<b>Ukr - Fil</b>	68,000.00

Η πρώτη περίπτωση είναι η συνηθέστερη στην ελληνική αλλά και στην παγκόσμια αγορά, αποτελούμενη εξ' ολοκλήρου από Φιλιππινέζους και κοστίζει 64,500.00 usd, ενώ μπορεί να μειωθεί κατά 7,000.00 usd στην περίπτωση αντικατάστασης των κατώτερων πληρωμάτων (Ναύτες, Λιπαντές, Τζόβενια, Καθαριστής) με Ινδούς. Σε περίπτωση στελέχωσης πλοίων με

Ουκρανούς Αξιωματικούς και Φιλιππινέζους Υπαξιωματικούς/κατώτερα πληρώματα, το μηνιαίο κόστος ανέρχεται στις 68,000.00 usd.

Αρκετές εταιρείες στην προσπάθεια μείωσης του ανωτέρω κόστους, δε χρησιμοποιούν για τη στελέχωση τους τις ειδικότητες για 4<sup>ο</sup> μηχανικό, ηλεκτρολόγο, συγκολλητή και λοστρόμο ενώ αντικαθιστούν τον 2<sup>ο</sup> με 3<sup>ο</sup> ανθυποπλοίαρχο (έχοντας συνολικά δυο 3<sup>ο</sup>ς ανθυποπλοίαρχους) χωρίς όμως να παραβιάζονται οι ώρες ξεκούρασης των ναυτικών και οι υπερωρίες, μειώνοντας τα αντίστοιχα κόστη ως ακολούθως:

<b>Full Fil</b>	53,500.00
<b>Fil - Ind</b>	46,400.00
<b>Ukr - Fil</b>	56,200.00

Αξίζει να σημειωθεί πως σε περιπτώσεις πλοίων που διαθέτουν πλήρως αυτοματοποιημένες ηλεκτρονικές κύριες μηχανές, τα ανωτέρω κόστη μπορούν να μειωθούν περίπου κατά 3,500.00 usd, αφού δεν απαιτούνται λιπαντές για τη στελέχωση του πληρώματος της μηχανής.

#### *5.4.2. ΚΟΣΤΟΣ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ*

Στα δεξαμενόπλοια, η στελέχωση τους είναι συνήθως η ακόλουθη:

<b>RANK</b>	<b>No of seamen</b>
Master	1
Chief Officer	1
2nd Officer	1
3rd Officer	1
Chief Engineer	1
2nd Engineer	1
3rd Engineer	1
4th Engineer	1
Electrician	1

Fitter	1
Bosun/Pumpman	1
AB	3
OS	2
Oiler	3
Wiper	1
Chief Cook	1
Messman	2

**Πίνακας 5. Στελέχωση δεξαμενόπλοιου**

Σε πλοία (μεσαίου μεγέθους) ελληνικής σημαίας που απαιτούνται τουλάχιστον 4 Έλληνες, το μηνιαίο κόστος για τους μισθούς ανέρχεται περίπου στις 98,000.00 usd, με τη χρήση Φιλιππινέζων ναυτικών για τη θέση των Υπαξιωματικών και των κατώτερων πληρωμάτων.

Σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας, τα μηνιαία κόστη για τους μισθούς ανέρχονται στα παρακάτω επίπεδα:

<b>Full Fil</b>	84,400.00
<b>Fil - Ind</b>	82,700.00
<b>Ukr - Fil</b>	91,400.00

Η πρώτη περίπτωση είναι η συνηθέστερη στην ελληνική αλλά και στην παγκόσμια αγορά, αποτελούμενη εξ' ολοκλήρου από Φιλιππινέζους και κοστίζει 84,400.00 usd, ενώ μπορεί να μειωθεί περίπου κατά 2,000.00 usd στην περίπτωση αντικατάστασης των κατώτερων πληρωμάτων (Ναύτες, Λιπαντές, Τζόβενα, Καθαριστής) με Ινδούς, πολύ μικρή μείωση που οφείλεται στην ελάχιστη διαφορά μεταξύ των μισθών των Φιλιππινέζων και των Ινδών. Σε περίπτωση στελέχωσης πλοίων με Ουκρανούς Αξιωματικούς και Φιλιππινέζους Υπαξιωματικούς/κατώτερα πληρώματα, το μηνιαίο κόστος ξεπερνά οριακά τις 91,000.00 usd.

Αρκετές εταιρείες στην προσπάθεια μείωσης του ανωτέρω κόστους, για τα δεξαμενόπλοια, δε χρησιμοποιούν για τη στελέχωση τους 4<sup>ο</sup> μηχανικό, ενώ αντικαθιστούν τον 2<sup>ο</sup> με 3<sup>ο</sup> ανθυποπλοίαρχο (έχοντας συνολικά δυο 3<sup>ο</sup><sup>υ</sup>ς ανθυποπλοιάρχους) χωρίς όμως να παραβιάζονται οι ώρες ξεκούρασης των ναυτικών και οι υπερωρίες, μειώνοντας τα αντίστοιχα κόστη ως ακολούθως:

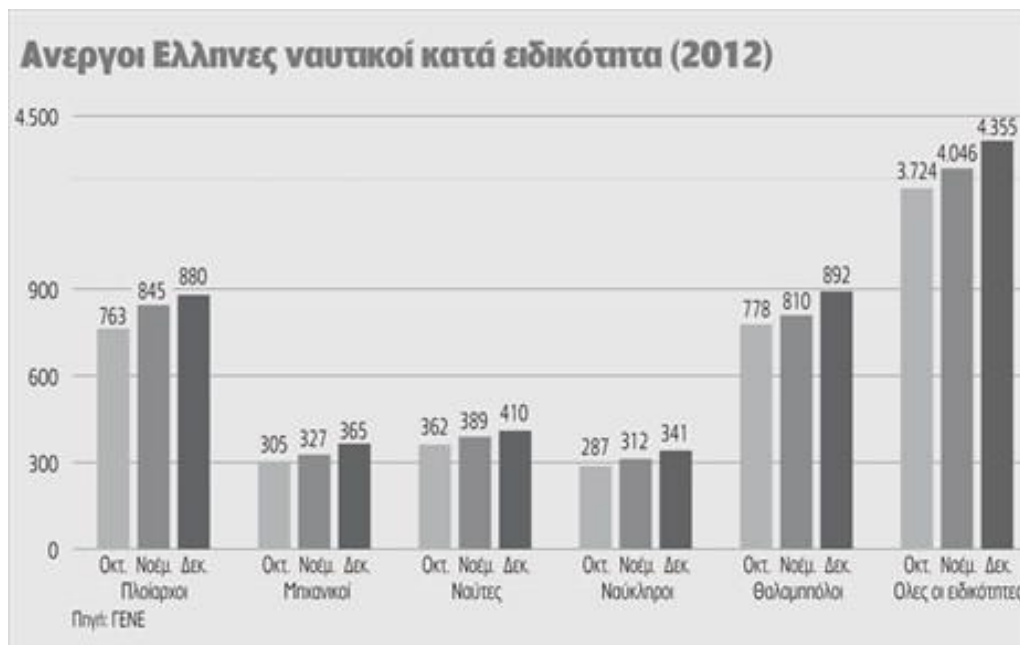
<b>Full Fil</b>	80,000.00
<b>Fil – Ind</b>	78,000.00
<b>Ukr - Fil</b>	87,000.00

Παρατηρείται ξανά το γεγονός της ελάχιστης μείωσης στην περίπτωση των Ινδών, αφού οι μισθοί μεταξύ Φιλιπινέζων και Ινδών έχουν πολύ μικρή διαφορά.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 Η ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ

Η Ελλάδα, ως μία κατά παράδοση ναυτική χώρα, αναμφισβήτητα επένδυσε στην ναυτική παιδεία και εκπαίδευση αλλά και στην μεταλαμπάδευση της ναυτικής φιλοσοφίας από γενιά σε γενιά. Κατά τη δεκαετία κυρίως του 1980 οι απασχολούμενοι Έλληνες ναυτικοί ξεπερνούσαν τους 80.000 γεμίζοντας τα ελληνόκτητα πλοία και αφήνοντας το επαγγελματικό τους στίγμα στον παγκόσμιο χάρτη των πληρωμάτων. Η ναυτική κουλτούρα, λοιπόν, σε συνδυασμό με την «πρωτοκαθεδρία» της Ελλάδας ως ναυτικής δύναμης με τους Έλληνες εφοπλιστές να κρατούν τα ινία των θαλασσών σίγουρα καθιστούν τη χώρα μεγάλη οικονομική δύναμη. Θα περίμενε κανείς πως αυτή η οικονομική ευημερία του κλάδου επηρεάζει όλες τις κινητήριες δυνάμεις της.

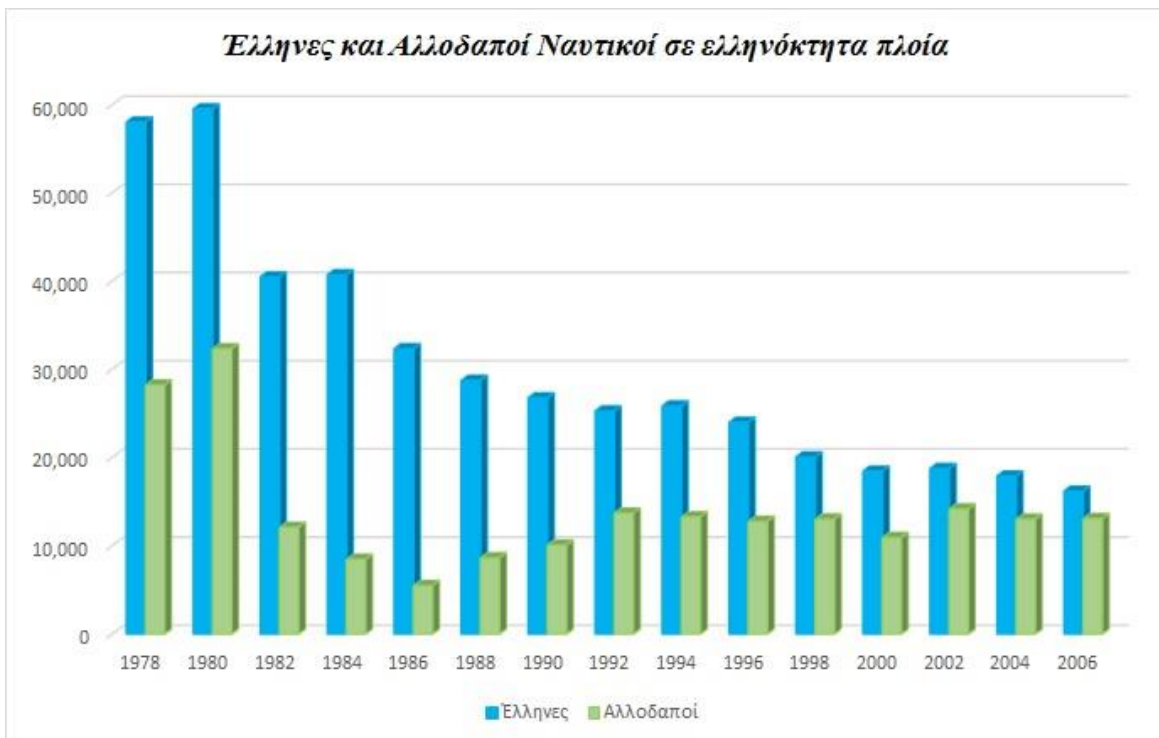
Δυστυχώς, όμως, η ελληνική ναυτική παρουσία πάνω στα πλοία εκμηδενίζεται ολοένα και περισσότερο με την ανεργία των Ελλήνων ναυτικών να αυξάνεται συνεχώς. Τα πλοία με ελληνική σημαία απασχολούν κατά μέσο όρο 3 έως 4 Έλληνες ναυτικούς. Σύμφωνα με το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (GENE) και τα στατιστικά στοιχεία του Ιανουαρίου 2016, οι εγγεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί απαριθμούνται σε 3.023 ενώ τον Φεβρουάριο του ίδιου έτους 3.146. Αναλυτικά και σύμφωνα με τον GENE, οι αναλυτικοί αριθμοί ανά ειδικότητα ανέρχονται ως εξής: 683 πλοίαρχοι, 156 μηχανικοί, 5 μαρκόνηδες, 26 αρχιλογιστές, 81 λογιστές, 63 φροντιστές και βοηθοί, 107 κυβερνήτες, 234 ναύκληροι, 16 αντλιοφοί, 564 ναύτες και ναυτοπαίδες, 97 μηχανοδηγοί, 172 λιπαντές-καθαριστές, 42 αρχιθαλαμηπόλοι, 599 θαλαμηπόλοι, 20 αρχιμάγειροι, 234 μάγειροι, 21 ηλεκτρολόγοι και 79 άνεροι ναυτικοί λοιπών ειδικοτήτων. Ωστόσο, αναφέρεται πως η πραγματική ανεργία ξεπερνά τους 8.000 ναυτικούς, καθώς δεν καταγράφεται στους καταλόγους του GENE ο πραγματικός αριθμός των ανέργων. Αυτό συμβαίνει επειδή η καταγραφή στο GENE δεν εξασφαλίζει δουλειά στους ανέργους και η συντριπτική πλειονότητα δεν συμπληρώνει τις προϋποθέσεις για την επιδότηση.



**Πίνακας 6. Ανεργοί Έλληνες ναυτικοί κατά ειδικότητα (2012)**

Στον παραπάνω Πίνακα βλέπουμε τα στατιστικά στοιχεία από το ΓΕΝΕ του 2012 για τους μήνες Οκτώβριο, Νοέμβριο και Δεκέμβριο και την αυξητική τάση των ανέργων κατά μήνα και ειδικότητα. Παρατηρούμε πως και στις τέσσερις ειδικότητες ξεχωριστά (Πλοίαρχοι, Μηχανικοί, Ναύτες, Ναύκληροι και Θαλαμηπόλοι) αλλά και συνολικά υπάρχει αύξηση της ανεργίας από τον ένα μήνα στον άλλο.





**Σχεδιάγραμμα 3. Έλληνες και Αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνόκτητα πλοία**

Στο παραπάνω γράφημα, παρουσιάζεται η πορεία της ελληνικής ναυτικής παρουσίας από τη δεκαετία του 1980 μέχρι και το 2006. Οι μπλε δείκτες κάνουν κυριολεκτικά βουτιά στις αρχές της δεκαετίας του 1980 και σταδιακά μειώνονται φτάνοντας στο 2006. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες σιγά σιγά στρέφονται στα αλλοδαπά πληρώματα για να μειώσουν τα λειτουργικά κόστη τους, οδηγούμενοι από την ναυτιλιακή κρίση του '80.

### 6.1 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΕΡΓΙΑ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Το οξύμωρο σχήμα ανάμεσα σε μια ισχυρή Ναυτιλιακή οικονομία παγκοσμίως με την ολοένα αυξανόμενη ανεργία τους Έλληνες ναυτικούς οφείλεται στους κάτωθι λόγους οι οποίοι στην ουσία δημιουργούν ένα ντόμινο αλληλεπιδράσεων:

- ✓ Η ελληνική σημαία σε σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας
- ✓ Τα ελληνικά μισθολόγια σε σχέση με αυτά άλλων εθνικοτήτων
- ✓ Η παγκόσμια οικονομική κρίση και η χαμηλή ναυλαγορά
- ✓ Οι πολιτικοοικονομικές συνθήκες και η αλλαγή θεσμικού πλαισίου στην Ελλάδα

### 6.1.1 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Μπορεί η ελληνική σημαία να προσφέρει κύρος στη ναυτιλιακή επιχείρηση, οι Έλληνες όμως πλοιοκτήτες ολοένα και εγκαταλείπουν την ελληνική σημαία καθώς θεωρείται λιγότερο ελκυστική και ανταγωνιστική σε σχέση με τις σημαίες ευκαιρίας (Λιβερία, Παναμά, Μάρσαλ κτλ). Οι πολύπλοκοι γραφειοκρατικοί μηχανισμοί της ελληνικής σημαίας (έκδοση πιστοποιητικών όπως dispensation letter), τα υψηλά registration fees είναι δύο αρχικοί λόγοι για τη μεταφορά από την ελληνική σε σημαία ευκαιρίας. Πολλές φορές συναντάμε ακόμη και μηδενικά registration fees στα πλαίσια του πελατειακού marketing των σημαιών ευκαιρίας και φυσικά πολύ απλουστευμένες και αυτοματοποιημένες διαδικασίες έκδοσης πιστοποιητικών, πχ. σημαίες όπως τα Marshall και η Λιβερία έχουν on line σύστημα μέσω του οποίου μπορεί η ναυτιλιακή επιχείρηση να κάνει αίτηση για τα πιστοποιητικά σημαίας του κάθε ναυτικού.

Οι απαιτήσεις ασφάλειας (safety standards) διαδραματίζουν επίσης ρόλο καθώς οι ευκαιριακές σημαίες εμφανίζονται πιο ευέλικτες αναφορικά με τις απαιτήσεις που έχουν να κάνουν με την αξιοπλοΐα του πλοίου. Οι επιθεωρήσεις και οι έλεγχοι MLC, ISPS κτλ που πρέπει να λαμβάνουν χώρα κατά τακτά χρονικά διαστήματα πάνω στα πλοία θεωρούνται πιο ελαστικοί στις σημαίες ευκαιρίας. Οι απαιτήσεις της ελληνικής σημαίας ακόμη που έχουν να κάνουν με το μέγεθος των κοιτώνων και των άλλων χώρων ενδιαίτησης, το φωτισμό (επαρκής φωτισμός με τον οποίο επιτυγχάνεται η άνετη ανάγνωση εφημερίδας από άτομο φυσιολογικής οπτικής οξύτητας σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 12 του ΦΕΚ 35222/08/2013), το σύστημα εξαερισμού (Άρθρο 15 ΦΕΚ 35222/08/2013), την ύπαρξη βιβλιοθηκών κ.ά την καθιστούν λιγότερο ελκυστική.

Με τις σημαίες ευκαιρίας, ακόμη, οι πλοιοκτήτες εκμεταλλεύονται την ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση, ευκολότερη δανειοληψία, λιγότερους κινδύνους από πολεμικές εμπλοκές ή διεθνείς υποχρεώσεις των χωρών τους κτλ. Χαρακτηριστικά, σήμερα η Λιβερία αποτελεί την πρώτη σημαία ευκαιρίας-προτίμησης.

Οι κυριότεροι, όμως, λόγοι για την απόδραση από την ελληνική σημαία είναι η σύνθεση των πληρωμάτων και τα μισθολόγια που αποτελούν ξεχωριστή υποενοότητα. Όσον αφορά στη σύνθεση, η ελληνική σημαία επιβάλλει το συγκεκριμένο αριθμών Ελλήνων ναυτικών ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου. Η συνθήκη αυτή σε συνδυασμό με τους υψηλούς μισθούς των Ελλήνων ανεβάζουν κατά πολύ το budget του τμήματος των πληρωμάτων της ναυτιλιακής επιχείρησης και κατ' επέκταση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου.

#### *6.1.2. ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑ*

Ο κύριος λόγος που οι εφοπλιστές αποφεύγουν να χρησιμοποιούν Έλληνες ναυτικούς είναι ότι άλλες εθνικότητες κοστίζουν πολύ λιγότερο. Η μεγάλη διαφορά έγκειται στα κατώτερα πληρώματα με χαρακτηριστικό παράδειγμα τις συνολικές μηνιαίες αποδοχές του ναύτη ο οποίος σύμφωνα με το μισθολόγιο της Διεθνούς Οργάνωσης Μεταφορών (ITF) είναι 1.400 δολάρια ενώ ο Έλληνας σύμφωνα με τη σύμβαση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας αμείβεται με συνολικές αποδοχές που φθάνουν τα 2.400 ευρώ. Τα ελάχιστα επίπεδα μισθολογίου, κυρίως, στα κατώτερα πληρώματα είναι διπλάσια σχεδόν στους Έλληνες σε σχέση με τους Φιλιππινέζους, Ουκρανούς κτλ. Κατ' επέκταση, οι θέσεις για τους Έλληνες έχουν μειωθεί, σχεδόν θα λέγαμε εκμηδενισθεί ειδικά σε ειδικότητες όπως ναύτες, μάγειροι, ηλεκτρολόγοι και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιλέγουν τα λεγόμενα φθηνά πληρώματα. Κάθε νόμισμα όμως έχει δυο όψεις. Η απαίτηση του ναυτιλιακού κόσμου για την μείωση του ελληνικού μισθολογίου ώστε να έρθει στα ίδια επίπεδα με το μισθολόγιο της ITF αυξάνεται καθώς αυτό θα μπορούσε να θεωρηθεί αντίμετρο στην αντιμετώπιση της ανεργίας. Ωστόσο, η ελληνική ναυτιλιακή σύμβαση έχει να αναθεωρηθεί από το 2010 και μέχρι στιγμής δεν έχει αλλάξει.

### *6.1.3 Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΡΙΣΗ ΚΑΙ Η ΧΑΜΗΛΗ ΝΑΥΛΑΓΟΡΑ*

Σίγουρα ένας από τους σημαντικούς παράγοντες που επηρέασαν και επηρεάζουν τις αναπτυξιακές πρωτοβουλίες των πλοιοκτητών είναι η παγκόσμια οικονομική κρίση στη ναυτιλία και η χαμηλή ναυλαγορά. Ένα από τα πιο σημαντικά και μεγάλα έξοδα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι μισθοί των ναυτικών, οπότε η αλλαγή σημαίας ευνόησε τη μείωση των μηνιαίων εξόδων της επιχείρησης.

### *6.1.4 ΟΙ ΠΟΛΙΤΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΚΑΙ Η ΑΛΛΑΓΗ ΤΟΥ ΘΕΣΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ*

Οι συνεχείς μειώσεις των οργανικών συνθέσεων στην ποντοπόρο ναυτιλία, ο αφανισμός των κρουαζιερόπλοιων με ελληνική σημαία όπου με την απελευθέρωση του καμποτάζ (κοινοτικός κανονισμός 3572/92) όπου απολέσθηκαν και τα τελευταία κρουαζιερόπλοια με ελληνική σημαία και η θέσπιση του νέου θεσμικού πλαισίου στην ακτοπλοΐα (νόμος 4150/2013) με τον οποίο οδηγήθηκαν σε απόλυση δεκάδες ναυτεργάτες από πλοία των εσωτερικών γραμμών αλλά και στα ελληνικής σημαίας διεθνών γραμμών, δηλαδή στις γραμμές της Αδριατικής συνέβαλαν με τη σειρά τους στην αύξηση της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η ναυτιλία είναι περίπλοκη βιομηχανία που στηρίζει τα μεγαλύτερο μέρος του θαλάσσιου εμπορίου και καλείται να ανταπεξέλθει στις προκλήσεις που εμφανίζει η σημερινή εποχή. Η παγκοσμιοποίηση που επιβάλλουν οι τρέχουσες συνθήκες είναι μια από αυτές και αποτελεί μονόδρομο προς την επιτυχημένη πορεία της Ναυτιλίας. Δρα σε ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο και καλείται να εγκλιματιστεί ανάλογα σε όλους τους κλάδους με τους οποίους εμπλέκεται.

Η εξέλιξη της τεχνολογίας στα πλοία, οι αυξημένες ανάγκες για τη μεταφορά των πρώτων υλών ή ακόμα και των τελικών προϊόντων και η εύρεση πηγών χρηματοδότησης αποτελούν τις κυριότερες προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει η ναυτιλιακή βιομηχανία. Η ταυτόχρονη όμως οικονομική κρίση της τελευταίας δεκαετίας έχει έκδηλες οικονομικές συνέπειες σ' όλους τους κλάδους τους οποίους δραστηριοποιείται η ναυτιλία.

Η ανάγκη για μείωση κόστους επηρεάζει όλα τα τμήματα μιας ναυτιλιακής εταιρείας αλλά οι συνέπειες στο τμήμα πληρωμάτων είναι περισσότερο εμφανείς. Το ανθρώπινο δυναμικό που στελεχώνει τα πλοία πρέπει να είναι επαρκώς πιστοποιημένο και εξαιρετικά ικανό ώστε να τα διαχειρίζεται ασφαλώς, αφού τα πλοία είναι τα πιο ακριβά περιουσιακά στοιχεία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, ιδιαίτερα αν ληφθεί υπόψιν και η αξία των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

Η μείωση των μισθών των ναυτικών που ήδη στελεχώνουν τα πλοία αλλά και η αναζήτηση φθηνότερων πληρωμάτων είναι η μεγαλύτερη πρόκληση που έχει να αντιμετωπίσει το τμήμα πληρωμάτων μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Οι αναπτυσσόμενες χώρες, έχοντας ως “εφόδιο” το χαμηλό βιοτικό επίπεδο, προσφέρουν πληρώματα με χαμηλούς μισθούς, ως μια επιπλέον ευκαιρία για βελτίωση της οικονομίας τους.

Στον αγώνα για αναζήτηση φθηνότερων πληρωμάτων, οι ναυτιλιακές εταιρείες έχουν στραφεί κυρίως σε εθνικότητες από την ανατολική Ευρώπη και από την Νοτιο-ανατολική Ασία, όπως οι Ινδοί οι Ινδονήσιοι και οι Φιλιππινέζοι, των οποίων το χαμηλό βιοτικό επίπεδο δίνει πρόσφορο έδαφος για εξίσου χαμηλούς μισθούς. Η επαγγελματική κατάρτιση όλων των

ναυτικών πρέπει να έχει ομοιογένεια και να διέπεται από τους ίδιους κανονισμούς και νομοθεσίες ώστε να μην τίθεται σε κίνδυνο τόσο η ασφάλεια των ναυτικών όσο και των πλοίων και των μεταφερόμενων φορτίων.

Στην προσπάθεια για ομοιογένεια στην πιστοποίηση, τήρηση του διεθνούς δικαίου και αποφυγή μεροληπτικών περιστατικών, έχουν ιδρυθεί οργανισμοί όπως ο ILO, IMEC και η ITF, ενώ έχουν θεσπιστεί συμβάσεις για την εξασφάλιση της ασφάλειας. Η ναυτιλιακή νομοθεσία στηρίζεται σε 4 πυλώνες, τις συμβάσεις STCW, SOLAS, MARPOL και MLC ώστε να καταφέρει να προασπίσει τα συμφέροντα των ναυτιλιακών εταιρειών, χωρίς να θυσιαστεί η ασφάλεια και η ευημερία που παρέχουν.

Η Ελληνική Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Ε.Σ.Σ.Ν.Ε.) όπως και κάθε εθνική συλλογική σύμβαση περιλαμβάνει όρους που διαμορφώνουν τα οικονομικά και νομικά πλαίσια εργασίας των ναυτικών και των ναυτιλιακών εταιρειών, λειτουργώντας τόσο ενθαρρυντικά όσο και αποτρεπτικά στην επιλογή των πληρωμάτων. Κατά κύριο λόγο θέτει τους ελάχιστους αποδεκτούς μισθούς για τους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι είναι αρκετά μικρότεροι από τους πραγματικά καταβαλλόμενους και δυστυχώς λειτουργεί αποτρεπτικά στην επιλογή των Ελλήνων ναυτικών κατώτερου πληρώματος ενώ ενθαρρύνει τη στροφή σε πολυεθνικά φθηνότερα πληρώματα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να πληγεί σημαντικά ο ναυτιλιακός κόσμος καθώς αυξήθηκε η ανεργία των Ελλήνων ναυτικών δραματικά τις τελευταίες δύο δεκαετίες με κύριο χαρακτηριστικό την «εξαφάνιση» των κατώτερων πληρωμάτων από το χάρτη. Παράδοξο είναι βέβαια την ίδια στιγμή η αύξηση των εισακτέων στις ναυτικές σχολές καθώς η κρίση στην Ελλάδα ωθεί τους νέους την ανάζητηση εργασίας στη θάλασσα. Ας δούμε, λοιπόν, πως θα εξελιχθεί το μέλλον και που θα διοχετευθούν όλοι αυτοί οι νέοι που έχουν να αντιμετωπίσουν την υψηλή ανεργία.

Οι χαμηλοί μισθοί που αναζητούν τα τμήματα των πληρωμάτων υπάρχουν και έχουν αρχίσει να κατακτούν μεγάλο μερίδιο στην αγορά. Τα κόστη που προκύπτουν είναι μειωμένα σε σχέση με το παρελθόν και μπορούν να μειωθούν τόσο πολύ ή λίγο, ανάλογα με τον προϋπολογισμό που διαθέτει μια ναυτιλιακή εταιρεία. Οι προβληματισμοί που προκύπτουν

σχετικά με την ποιότητα των ναυτικών και κατά συνέπεια με την ασφάλεια του πλοίου και του φορτίου, ποτέ δε θα πάψουν να υπάρχουν και επαφίονται στις ανάγκες μιας εταιρείας.

Με την πάροδο των χρόνων και την καλύτερη οργάνωση των διάφορων εθνικοτήτων, οι σχετικές ανησυχίες θα μειωθούν και τα αντίστοιχα κόστη θα συρρικνωθούν. Η παροχή ποιοτικών υπηρεσιών είναι πάντα το κύριο ζητούμενο σε μια ναυτιλιακή εταιρεία και αποτελεί προϊόν μη διαπραγματεύσιμο. Η ναυτοσύνη όμως των Ελλήνων δεν είναι συγκρίσιμη, δεν έχει μετρήσιμη αξία και είναι αναλλοίωτη στο χρόνο.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- Βλάχος, Γ. & Αλεξόπουλος, Α. (1996) *Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική*. Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη
- Γουλιέλμος, Α. (2004) *Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων Τόμος Α΄*, Αθήνα-Πειραιάς: Εκδόσεις Σταμούλη
- Κορρές, Α. & Θανόπουλος Ι. (2005) *Ναυτιλιακή Θεωρία και Επιχειρηματικότητα στην Εποχή της Ανάπτυξης*, Αθήνα: Interbooks

### **Ξένα Βιβλιογραφία**

- Sampson, H. (2014) *International seafarers and transnationalism in the twenty-first century*, Manchester University Press (MUP)
- Horck, Jan. Meeting Diversities in Maritime Education, Malmo Studies in Educational Sciences, No 54, Doctoral dissertation in education, www.he.alert.org
- Gunnar K. Sletmo (2006) at Maritime policy and Management, *Shipping's fourth wave: ship management and Vernon's trade cycles*

### **Ιστοσελίδες**

- [http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9400/Giannopoulou\\_Stamatia.pdf?sequence=1](http://dione.lib.unipi.gr/xmlui/bitstream/handle/unipi/9400/Giannopoulou_Stamatia.pdf?sequence=1)
- <https://maritimeatgreenwich.wordpress.com/2014/04/14/a-student-perspective-the-four-pillars-of-the-international-regulatory-regime-for-quality-shipping-and-the-greek-paradigm/>




- [http://www.mptusa.com/pdf/STCW\\_guide\\_english.pdf](http://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf)
- <http://captassos.blogspot.de/2010/12/stcw-2010-amendments-what-you-need-to.html>
- [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\),-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas),-1974.aspx)
- [http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-\(marpol\).aspx](http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-prevention-of-pollution-from-ships-(marpol).aspx)
- <http://www.marineinsight.com/maritime-law/isps-codethe-911-after-effect/>
- <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/resources/safety-security-and-operations/manila-amendments-to-the-stcw-convention.pdf?sfvrsn=6>
- <https://www.itf-oecd.org/>
- <http://www.transport-research.info/project/impact-multicultural-and-multilingual-crews-maritime-communication>
- <https://geert-hofstede.com/cultural-dimensions.html>

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

### Α. ΕΠΕΞΗΓΗΣΗ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΩΝ

<b>ΠΛΗΡΩΜΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>	
Master	Καπετάνιος
Chief Officer	Υποπλοίαρχος
2nd Officer	2ος Ανθυποπλοίαρχος
3rd Officer	3ος Ανθυποπλοίαρχος
Bosun	Λοστρόμος (κατώτερο πλήρωμα)
AB - Able Seaman*	Ναύτης (κατώτερο πλήρωμα)
OS - Ordinary seaman	Τζόβενο/Ναυτόπαις (κατώτερο πλήρωμα)
*AB – Able Seafarer Deck (as per STCW 2010)	
<b>ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΗΣ</b>	
Chief Engineer	Πρώτος Μηχανικός
2nd Engineer	2ος Μηχανικός
3rd Engineer	3ος Μηχανικός
4th Engineer	4ος Μηχανικός
Electrician	Ηλεκτρολόγος
Bosun/Pumpman (σε δεξαμενόπλοια)	Λοστρόμος/Αντλιορός (κατώτερο πλήρωμα)
Fitter	Συγκολλητής (κατώτερο πλήρωμα)
Oiler*	Λιπαντής (κατώτερο πλήρωμα)
Wiper	Καθαριστής (κατώτερο πλήρωμα)
*AB – Able Seafarer Engine (as per STCW 2010)	
<b>ΠΛΗΡΩΜΑ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗΣ</b>	
Chief Cook	Μάγειρας
Messman	Καμαρότος (κατώτερο πλήρωμα)

**Β. ΕΛΑΧΙΣΤΗ ΑΣΦΑΛΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ (Minimum Safe Manning)  
ΣΗΜΑΙΑΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ**



**MINIMUM SAFE MANNING DOCUMENT**  
Issued under the provisions of regulation V/14.2 of the  
INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974, as amended  
under the authority of the Government of  
**The Republic of Liberia**  
by the Liberia Maritime Authority

**Particulars of ship**

Name of Ship	IMO Number	Official Number
Port of Registry: Monrovia, Liberia	Gross Tonnage: 29985	Main Propulsion (KW): 9400

Type of Ship: Bulk Carrier  
Periodically Unattended Machinery Space: Yes


Trading area: Unrestricted International Voyage

The ship named in this document is considered to be safely manned (i.e. when it proceeds to sea it carries not less than the number and grades/capacities of personnel specified in the table(s) below.

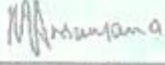
Grade/Capacity	Certificate (STCW Regulation)	Number of Persons
Master (See Note 1)	II/2	1
Chief Mate (See Note 2)	II/2	1
Navigational Watch Officer (See Note 3)	II/1	2
Able Seaman or Able Seafarer Deck (See Note 2)	II/4 or II/5	3
Ordinary Seaman (See Note 2 and 3)	II/4	2
1. GMDSS 1st/2nd class Radio Electronic Operator/Maintainer or 2. At least two Deck Officers holding GMDSS General Operator Certificate		
Chief Engineer (See Note 3)	III/2	1
Second Engineer (See Note 2)	III/2	1
Engineering Watch Officer (See Note 2 and 5)	III/1	0
Oiler/Motorman or Able Seafarer Engine (See Note 2 and 5)	III/4 or III/5	1
Engine Rating (See Note 2)	III/4	1

**Special requirements or conditions**

- Watchkeeping arrangements shall be at the discretion of the Master but shall never be of lesser standards than those prescribed by the Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978 as amended thereafter, and IMO Resolution A 1027(27), as amended, (see Marine Notice MAN-001)
- All officers and ratings shall be licensed or rated in the grade listed or a grade above.
- A rating with Basic Safety Training and training by the company as a lookout can replace one of the two required Ordinary Seamen (STCW II/4)
- If all ratings are qualified as General Purpose (GP) and certified as both AB and Oiler, the total number of ratings carried may be reduced by one.
- Classed for Periodically Unattended Machinery Operation. Unless there is a record of a satisfactory periodic Automation Notation survey completed by Class on board the vessel, two additional Engineering Watch Officers, and one additional Oiler are required.



Issued at Vienna, Virginia USA  
on the 10th day of June, 2016



Margaret Anselina  
Deputy Commissioner Maritime Affairs

RLM-202 REV 01/14

**Γ. ΟΡΓΑΝΙΚΗ ΣΥΝΘΕΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΓΙΑ ΠΛΟΙΑ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ  
(ΟΡΟΣ 8)**

**Άρθρο 12 (Ν.3669/8.6.07 ΦΕΚ Α122)**

1. Κατά την αντικατάσταση ληξιπρόθεσμου ναυτολογίου ή την οριστική εξόφληση ή την καταβολή προκαταβολής ή την εκκαθάριση ή το κλείσιμο του ναυτολογίου φορτηγών πλοίων κάθε κατηγορίας, ολικής χωρητικότητας άνω των 3000 κόρων, που νηολογούνται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 13 του Ν.Δ. 2687/1953 (ΦΕΚ 317 Α), εφόσον δηλώνεται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία στο ΝΑΤ και διαπιστώνεται αρμοδίως ότι έχουν τηρηθεί οι απαιτήσεις σύνθεσης του πλοίου ως προς την υποχρέωση ναυτολόγησης Ελλήνων ναυτικών και σπουδαστών (Πλοίαρχων ή Μηχανικών) ΑΕΝ, ο πλοιοκτήτης καταβάλλει τη δική του εισφορά στο ΝΑΤ, υπέρ ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ, όπου αυτή προβλέπεται μόνο για τους ως άνω ναυτικούς και με βάση την ισχύουσα κάθε φορά Ελληνική Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας.

Εφόσον υπερβεί τον όριο προσφέρεται κατά σειρά Ελλήνων ναυτικών ή μηχανικών, εφόσον προσφέρεται, ο αριθμός των ναυτικών ή μηχανικών που προβλέπεται από το ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ για κάθε κατηγορία ναυτολόγησης, με την προϋπόθεση ότι οι ναυτικοί ή μηχανικοί αυτοί είναι Έλληνες.

2. Η εισφορά δεν καταβάλλεται εκτός αν υπάρχει υποχρέωση από το ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ για όλους τους ναυτικούς ή μηχανικούς που προβλέπονται από το ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ για όλους τους ναυτικούς ή μηχανικούς που προβλέπονται από το ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ.

2. Από την εφαρμογή των διατάξεων αυτών σε καμία περίπτωση δεν θίγονται τα ασφαλιστικά δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών και σπουδαστών ΑΕΝ από τη θαλάσσια υπηρεσία τους στο πλοίο. Η σχετική δαπάνη καλύπτεται από τον προϋπολογισμό του ΝΑΤ.

3. Η έναρξη ισχύος των διατάξεων του παρόντος άρθρου αρχίζει από την 16 Δεκεμβρίου 2006

**ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ  
ΝΕΟΣ ΟΡΟΣ 8 ΕΓΚΡΗΤΙΚΩΝ ΠΡΑΞΕΩΝ**

8. Αναγράφεται η Οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου σύμφωνα με τις επισημασμένες προσθήκες "I" και "II"

A.1. "Φ/Γ - Δ/Ε πλοία από 3.000 μέχρι 30.000 κοχ" Κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, εκ της οργανικής σύνθεσης τουλάχιστον τέσσερις (4) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας.

Επιπλέον των ανωτέρω ναυτολογείται και ένας σπουδαστής ΑΕΝ πλοίαρχος ή μηχανικός, εφόσον προσφέρεται. Εφόσον ναυτολογείται σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικός, όπως προβλέπεται εναλλακτικά στην οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου, ικανοποιείται και η πιο πάνω απαίτηση.

Με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στην παράγραφο Α2 δικαιολογείται η μη συμμόρφωση προς τις πιο πάνω απαιτήσεις κατά ένα μόνο εκ των αναφερομένων στα πιο πάνω εδάφια, πλην του πλοίαρχου, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί συνολικά το ένα έκτο (1/6) του χρόνου ισχύος εκάστου ναυτολογίου και όχι παραπάνω από τριάντα (30) ημέρες.

A.1 "Φ/Γ - Δ/Ε πλοία από 30.001 μέχρι 80.000 κοχ. Κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, εκ της οργανικής σύνθεσης τουλάχιστον πέντε (5) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας.

Επιπλέον των ανωτέρω ναυτολογείται και ένας σπουδαστής ΑΕΝ πλοίαρχος ή μηχανικός, εφόσον προσφέρεται. Εφόσον ναυτολογείται σπουδαστής ΑΕΝ Μηχανικός, όπως προβλέπεται εναλλακτικά στην οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου, ικανοποιείται και η πιο πάνω απαίτηση.

Με την επιφύλαξη όσων ορίζονται στην παράγραφο Α2 δικαιολογείται η μη συμμόρφωση προς τις πιο πάνω απαιτήσεις κατά ένα μόνο εκ των αναφερομένων στα πιο πάνω εδάφια, πλην του πλοίαρχου, η οποία δεν μπορεί να υπερβεί συνολικά το ένα έκτο (1/6) του χρόνου ισχύος εκάστου ναυτολογίου και όχι παραπάνω από τριάντα (30) ημέρες.

A.1. "Φ/Γ - Δ/Ε πλοία από 80.001 κοχ και άνω" Κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, εκ της οργανικής σύνθεσης τουλάχιστον έξι (6) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοίαρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας.

\* Σημειώνεται ότι τόσο η οργανική σύνθεση πληρώματος όσο και οι ρυθμίσεις της παραγράφου Α1 καθορίζονται με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου σε κόρους (Κ.Ο.Χ.)

Δ. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ΠΟΝΤΟΠΟΡΩΝ  
ΠΛΟΙΩΝ 2010 (ΦΕΚ Β΄ 123/09.02.2011)



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ  
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ

Αρ. Φύλλου 123

9 Φεβρουαρίου 2011

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

- Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, Πλοιάρχων  
Φορτηγών Πλοίων από 4500 TDW και άνω. .... 1
- Κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για τους  
όρους αμοιβής και εργασίας των Πληρωμάτων Ρυ-  
μουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων. .... 2
- Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμά-  
των Φορτηγών Πλοίων από 4500 TDW και άνω. .... 3
- Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμά-  
των Πορθμείων Εσωτερικού έτους 2010. .... 4

1. Την κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Πλοιάρχων  
Φορτηγών Πλοίων από 4500 TDW και άνω, το κείμενο  
της οποίας υπογράφηκε την 10-11-2010, από τους νομί-  
μους εκπροσώπους:

- α) της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και  
β) της Πανελληνίας Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν. Πάσης  
Τάξεως,

εκτός από την παράγραφο 1 του άρθρου 6 (Προέλευση  
Ναυτολογουμένων), η οποία αντίκειται στην κείμενη  
νομοθεσία.

2. Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης η οποία κυρώ-  
νεται με την Απόφαση αυτή αρχίζει την 01-01-2010 και  
λήγει την 31-12-2010.

3. Η απόφαση αυτή με το κείμενο της κυρούμενης  
Συλλογικής Σύμβασης, να δημοσιευθούν στην Εφημε-  
ριδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 7 Ιανουαρίου 2011

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθμ. 3525.11 / 01 / 2011 (1)  
Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας, Πλοιάρχων  
Φορτηγών Πλοίων από 4500 TDW και άνω.

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) των άρθρων 1 παράγραφος 1 και 5 του Α.Ν. 3276/44  
«Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία»  
όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα (Α΄ 24)

β) των άρθρων 1, 4 και 5 του π.δ. 96/10 «Σύσταση  
Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας,  
καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή  
αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (Α΄ 170).

2. Το αριθ. 133-110/ 15-11-2010 κοινό έγγραφο της  
Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Πανελληνίας  
Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν. Πάσης Τάξεως, με το οποίο  
υποβλήθηκε για κύρωση η από 10-11-2010 Συλλογική  
Σύμβαση Πλοιάρχων Φορτηγών Πλοίων 4500 TDW  
και άνω.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας  
απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος  
του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ  
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ  
ΑΠΟ 4.500 T.D.W. ΚΑΙ ΑΝΩ

Οι υπογεγραμμένοι αφ' ενός Θεόδωρος Βενιάμης, Πρό-  
εδρος της Επαγγελματικής Οργάνωσης με την επωνυμία  
«ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ», νόμιμα αναγνωρισμέ-  
νης που εδρεύει στον Πειραιά, έχοντας ειδικά εξουσιο-  
δοτηθεί προς τούτο και αφ' ετέρου Γεώργιος Βλάχος  
Πρόεδρος της Επαγγελματικής Οργάνωσης με την επω-  
νυμία «ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ  
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ», που εδρεύει στον Πειραιά,  
έχοντας ειδικά εξουσιοδοτηθεί προς τούτο αποφασίσαμε  
την υπογραφή της παρούσας Συλλογικής Σύμβασης με  
την οποία ορίζεται ο μισθός, οι ειδικές αμοιβές και οι  
υπόλοιποι όροι εργασίας των Πλοιάρχων των Φορτηγών  
πλοίων πάνω από 4.500 t.d.w. και υπογράφουμε κοινή συμ-  
φωνία, που έχει ως ακολούθως:



ΑΡΘΡΟ 1  
ΒΑΣΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ

Ο μηνιαίος βασικός μισθός του Πλοίαρχου ορίζεται σε ευρώ (2.712,26) δύο χιλιάδες επτακόσια δώδεκα και είκοσι έξι εκατοστά.

ΑΡΘΡΟ 2  
ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ

1. Επίδομα Κυριακών

Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται στον Πλοίαρχο επίδομα που φθάνει σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) του μισθού που καθορίζεται στο άρθρο 1 αυτής της σύμβασης. Εάν η σύμβαση ναυτολογήσεως του Πλοίαρχου λυθεί για οποιονδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που αναλογούν στο μήνα της απολύσεως, τότε το επίδομα των είκοσι δύο τοις εκατό (22%) διαιρείται με τον αριθμό όλων των Κυριακών του μήνα και καταβάλλεται στον Πλοίαρχο το πηλίκο που προκύπτει από την διαίρεση, πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των Κυριακών (σε λιμάνι και σε ταξίδι) κατά τις οποίες ο Πλοίαρχος που απολύεται προσέφερε τις υπηρεσίες του.

2. Αμοιβή Εργασίας Σαββάτου

Στον Πλοίαρχο καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή από 4,33 ημέρες το μήνα για την πρόσθετη εργασία του κατά τα Σάββατα, το δε ημερομίσθιο για την περίπτωση αυτή ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού, ευρώ (469,76) τετρακόσια εξήντα εννέα και εβδομήντα έξι εκατοστά.

3. Αμοιβή Αργιών

Στον Πλοίαρχο καταβάλλεται αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομίσθιο για τις αργίες, τόσο κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής του στο λιμάνι. Για την περίπτωση αυτή το ημερομίσθιο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού της Συμβάσεως αυτής ήτοι ευρώ (108,49) εκατόν οκτώ και σαράντα εννέα εκατοστά.

4. Έξοδα Παραστάσεως

Στον Πλοίαρχο καταβάλλονται ευρώ (171,08) εκατόν εβδομήντα ένα και οκτώ εκατοστά το μήνα για έξοδα παραστάσεως.

5. Έξοδα Λιμανιού

Στον Πλοίαρχο καταβάλλονται ευρώ (21,31) είκοσι ένα και τριάντα ένα εκατοστά, την ημέρα, για όλη τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, για την κάλυψη λόγω του αξιωματός του ατομικών δαπανών εκτός από άλλα τυχόν έξοδα που προκύπτουν για την εξυπηρέτηση του πλοίου.

6. Επίδομα Δεξαμενοπλοίου

Ειδικά προκειμένου για Πλοίαρχο, ο οποίος διοικεί πετρελαιοφόρο πλοίο που μεταφέρει εύφλεκτες υγρές ή εκρηκτικές ύλες, ανεξάρτητα από την ποσότητα του φορτίου, καταβάλλεται επίδομα ίσο με το δέκα πέντε τοις εκατό (15%) του μισθού του άρθρου 1.

Αυτό το επίδομα καταβάλλεται στους Πλοίαρχους που υπηρετούν σε φορηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) εφ' όσον αυτά, εκτός από άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά φορτία σε ποσότητα ανώτερη από ποσοστό πέντε τοις εκατό (5%) της χωρητικότητας του πλοίου (D.W.).

7. Επίδομα Υγραεριοφόρων

Σ' όσους Πλοίαρχους υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια, καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με το είκοσι τοις εκατό (20%) του μισθού του άρθρου 1.

8. Επίδομα Διάπλου Μεγάλων Λιμνών, Διωρύγων Παναμά και Σουέζ και Ορινόκου

Στον Πλοίαρχο καταβάλλεται ειδικό επίδομα ευρώ (175,71) εκατόν εβδομήντα πέντε και εβδομήντα ένα εκατοστά, κατά τη διέλευση των Μεγάλων Λιμνών (Great Lakes), της Διώρυγας του Παναμά, της Διώρυγας του Σουέζ και του Ορινόκου, ανάλογα με την περίπτωση.

ΑΡΘΡΟ 3  
ΕΝΑΡΞΗ ΚΑΤΑΒΟΛΗΣ ΜΙΣΘΟΥ

Σε περίπτωση που ο Πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να ταξιδεύσει για να συναντήσει το πλοίο, για το οποίο προσελήφθηκε να διοικήσει, δικαιούται το μισθό του άρθρου 1 αυτής της συμβάσεως από την ημέρα της υπογραφής της συμφωνίας της προσλήψεώς του. Τα επιδόματα όμως, που αναφέρονται στο άρθρο 2 αυτής της συμβάσεως, αρχίζουν να καταβάλλονται από την ημέρα της ναυτολογήσεώς του.

ΑΡΘΡΟ 4  
ΑΜΟΙΒΗ ΦΥΛΑΚΗΣ  
ΕΛΛΕΙΠΟΝΤΟΣ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΥ

Ο Πλοίαρχος εφ' όσον εκτελεί καθήκοντα βάρδιας αξιωματικού γέφυρας που δεν υπάρχει στο πλοίο, δικαιούται το μισθό του για όσο χρόνο εκτελεί τα καθήκοντά του μέχρι να ναυτολογηθεί ο αξιωματικός που λείπει.

ΑΡΘΡΟ 5  
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

1. Σε κάθε περίπτωση που ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωση θα δίδεται τέτοια και στον Πλοίαρχο. Σε περίπτωση απολύσεως του Πλοίαρχου με αίτηση του πλοιοκτήτη αυτός δικαιούται αποζημίωση ίση με 22,5 ημερομίσθια ενώ το ημερομίσθιο υπολογίζεται στο 1/30 του συνόλου των μηνιαίων αποδοχών του, ανεξάρτητα από το λιμάνι απολύσεώς του στο εξωτερικό.

2. Αν η σύμβαση του Πλοίαρχου λυθεί με βάση τη διάταξη της περιπτώσεως Α' του άρθρου 68 του Κ.Ι.Ν.Δ. αυτός, άσχετα από άλλες αποζημιώσεις που δικαιούται σύμφωνα με τη νομοθεσία που ισχύει, παίρνει και πρόσθετη αποζημίωση ευρώ (830,42) οκτακόσια τριάντα και σαράντα δύο εκατοστά.

3. Στον Πλοίαρχο καταβάλλεται αποζημίωση σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του Κ.Ι.Ν.Δ., όπως και στους υπόλοιπους ναυτικούς, σε περίπτωση πωλήσεως του πλοίου, αλλαγής σημαίας, παροπλισμού του πλοίου, κατασχέσεως του πλοίου και πωλήσεως του πλοίου για διάλυση.

ΑΡΘΡΟ 6  
ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ - ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ -  
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΝΑΥΤΟΛΟΓΟΥΜΕΝΩΝ

1. Προέλευση Ναυτολογουμένων

Οι Πλοίαρχοι των πλοίων, τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, προσλαμβάνονται από τα τακτικά μέλη της Πανελληνίας Ενώσεως Πλοίαρχων Εμπορικού Ναυτικού πάσης τάξεως κατ' απόλυτη εκλογή του Πλοιοκτήτη.

## 2. Διάρκεια Ναυτολογήσεως

Η διάρκεια ναυτολογήσεως καθορίζεται σε έξη (6) μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε επτά (7) μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε πλοία ξηρού φορτίου, ανεξάρτητα από την περιοχή.

## 3. Θέση και Έξοδα ταξιδιού

Κατά την αναχώρηση, όπως και κατά την επιστροφή του στην πατρίδα, ο Πλοίαρχος δικαιούται εισιτήριο Α' θέσεως πλοίου και σιδηροδρόμου και τουριστικής θέσεως στο αεροπλάνο, καθώς επίσης έξοδα μεταφοράς και ασφάλισης των αποσκευών του, έξοδα τροφής και ύπνου σε ξενοδοχείο. Επίσης δικαιούται μισθό μέχρι την ημερομηνία επιστροφής του στον Πειραιά. Κατά τη μετάβαση και επιστροφή του ο Πλοίαρχος δικαιούται εκτός από τα 40 κιλά αποσκευών και άλλα 20 κιλά λόγω της μεταφοράς από αυτόν εγγράφων, φακέλλων, ναυτικών οργάνων κ.λπ.

## 4. Προστασία σε Περίπτωση Ατυχήματος

Αν ο πλοίαρχος, πηγαινόντας να συναντήσει το πλοίο για να αναλάβει τη διοίκησή του, υποστεί ατύχημα έχει την ίδια προστασία όπως και κατά την υπηρεσία του στο πλοίο.

ΑΡΘΡΟ 7  
ΕΙΣΦΟΡΕΣ

## 1. Εισφορές Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Οι πλοιοκτήτες τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση καταβάλλουν ποσοστό δύο τοις εκατό (2%), το οποίο δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του Ν. 1085/80 και εισπράττεται από το ΝΑΤ με σκοπό τη χορήγηση οικογενειακού επιδόματος στους Πλοιάρχους.

Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) συμμετοχής του Πλοίαρχου υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του ΝΑΤ.

## 2. Εισφορές Κ.Ε.Α.Ν.

Οι πλοιοκτήτες τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση καταβάλλουν ποσοστό 2%, το οποίο δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 28 του Ν. 1220/81 και εισπράττεται από το ΝΑΤ με σκοπό τη χορήγηση στους Έλληνες Πλοιάρχους επικουρικής ασφάλισης.

Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) συμμετοχής του Πλοίαρχου υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του ΝΑΤ.

## 3. Εισφορές Εστίας Ναυτικών

Το ποσό της εισφοράς του Πλοίαρχου για την ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ορίζεται σε ευρώ (9,49) εννέα και σαράντα εννέα εκατοστά, του δε πλοιοκτήτη ορίζεται σε ευρώ (4,88) τέσσερα και ογδόντα οκτώ εκατοστά.

ΑΡΘΡΟ 8  
ΜΙΣΘΟΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ -  
ΘΕΣΗ ΝΟΣΗΛΕΙΑΣ

## 1. Μισθοί Ασθενείας

Ο μισθός ασθενείας του Πλοίαρχου που νοσηλεύεται εκτός του πλοίου, σε νοσοκομείο ή εκτός νοσοκομείου, ορίζεται ίσος με τον βασικό μισθό του άρθρου 1. Στον ανωτέρω μισθό ασθενείας περιλαμβάνεται και το αντίτιμο τροφής. Στο ίδιο ποσό ανέρχεται ο μισθός ασθενείας και στην περίπτωση ατυχήματος.

## 2. Θέση Νοσηλείας

Ο Πλοίαρχος έχει δικαίωμα νοσηλείων Α' θέσεως σε κλινική ή νοσοκομείο.

ΑΡΘΡΟ 9  
ΑΔΕΙΑ

1. Ο Πλοίαρχος δικαιούται άδεια που υπολογίζεται σε 8 ημέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας του, για δε τις επιπλέον ημέρες με αντίστοιχο κλάσμα της παραπάνω μηνιαίας άδειας. Στον υπολογισμό της άδειας περιλαμβάνεται και το επίδομα είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των Κυριακών καθώς και το δέκα πέντε τοις εκατό (15%) επίδομα δεξαμενοπλοίου για τους Πλοιάρχους που υπηρετούν σ' αυτά. Το ημερομίσθιο καθορίζεται ίσο με το 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου με τα παραπάνω επιδόματα.

2. Κατά τις ημέρες της άδειας του ο Πλοίαρχος δικαιούται το μισθό που αναλογεί σ' αυτές όπως αυτός ορίζεται στο άρθρο 1 αυτής της Συμβάσεως, προσαυξημένο με τα επιδόματα που αναφέρονται στην παράγραφο 1 αυτού του άρθρου και με αντίτιμο τροφής ευρώ (13,69) δέκα τρία και εξήντα εννέα εκατοστά.

3. Σε περίπτωση που οι ανάγκες του πλοίου δεν επιτρέπουν τη χορήγηση αυτής της άδειας, με την εκλογή του Πλοίαρχου είτε αναβάλλεται η χορήγησή της για τον κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε ενώ σ' αυτή την περίπτωση καταβάλλεται ο μισθός που αναλογεί χωρίς το αντίτιμο της τροφής αφού ο Πλοίαρχος παραμένει και διατρέφεται στο πλοίο.

4. Ο χρόνος υπηρεσίας που πέρασε από τη ναυτολόγηση μέχρι την έναρξη της ισχύος αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως υπολογίζεται για την εφαρμογή της.

ΑΡΘΡΟ 10  
ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Κάθε διαφορά που προκύπτει σχετικά με την εφαρμογή και ερμηνεία των όρων αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως λύνεται με διαιτησία σύμφωνα με όσα καθορίζονται στο ΙΖ' Κεφάλαιο της Συλλογικής Συμβάσεως της 7ης Δεκεμβρίου 1956 που συμφωνήθηκε ανάμεσα στην ΕΝΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ και την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ.

ΑΡΘΡΟ 11  
ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ

Διευκρινίζεται ότι το ναυτικό επάγγελμα αναγνωρίζεται από τα συμβαλλόμενα μέρη ως ιδιόμορφο, βαρύ και ανθυγιεινό και συμφωνείται ότι θα καταβληθεί κοινή προσπάθεια προς την πολιτεία, μέσα από τη νομοθεσία του Ν.Α.Τ., για την προστασία των υφισταμένων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων.

Ο χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέος και ανθυγιεινού δεν μπορεί να δημιουργήσει οποιαδήποτε οικονομική απαίτηση εκ μέρους των ναυτικών, γιατί, με τις μέχρι σήμερα συλλογικές συμβάσεις, έχουν ικανοποιηθεί όλες οι οικονομικές απαιτήσεις τους για την αιτία αυτή.

ΑΡΘΡΟ 12  
ΤΕΛΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Ως προς τα υπόλοιπα ισχύουν όλες οι διατάξεις της γενικής Συλλογικής Συμβάσεως των ναυτικών των πομποφόρων φορτηγών πλοίων πάνω από 4.500 τόννους D.W που ισχύει κάθε φορά.

2. Κατά το διάστημα που ισχύει αυτή η Συλλογική Σύμβαση μπορεί να τροποποιηθεί μόνο έπειτα από κοινή έγγραφη συμφωνία των μερών που την υπέγραψαν.

#### ΑΡΘΡΟ 13

##### ΙΣΧΥΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ

Η ισχύς αυτής της Συλλογικής Συμβάσεως αρχίζει από 1.1.2010 και λήγει την 31.12.2010.

Αυτή η Συλλογική Σύμβαση υπογράφηκε την 10η Νοεμβρίου 2010 σε τρία αντίτυπα από τα οποία κάθε μέρος από αυτά που συμφώνησαν πήρε από ένα, ενώ το τρίτο θα κατατεθεί στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας και υπογράφεται όπως ακολουθεί:

#### Οι Πρόεδροι

Για την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	Για την Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού Πάσης Τάξεως ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ
---	---

Αριθμ. 3525.1.13/ 01/ 2011 (2)  
Κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για τους όρους αμοιβής και εργασίας των Πληρωμάτων Ρυμουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων.

#### Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

##### ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Των άρθρων 1, παράγραφος 1 και 5 του Α.Ν. 3276/1944 «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία» (Α' 24), όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα.

β) Των άρθρων 1, 4 και 5 του π.δ. 96/10 «Σύσταση Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (Α' 170).

2. Το αριθ. 176/20-10-2010 έγγραφο του Πανελληνίου Σωματείου Ρυμουλκών Βιομηχανίας, με το οποίο υποβλήθηκε για κύρωση η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας για τους όρους αμοιβής και εργασίας των Πληρωμάτων Ρυμουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων που υπεγράφη το έτος 2010.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της Απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε,

1. Την κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας για τους όρους αμοιβής και εργασίας των Πληρωμάτων Ρυμουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων το κείμενο της οποίας υπογράφηκε την 08-09-2010 από τους νόμιμους εκπροσώπους του Συνδέσμου Επιχειρήσεων και Βιομηχανιών και του Πανελληνίου Σωματείου Ρυμουλκών Βιομηχανίας. Η παράγραφος Α' του άρθρου 4 κυρώνεται στο μέτρο που οι αναφερόμενες σε αυτό, προηγούμενες Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας έχουν κυρωθεί.

2. Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης, η οποία κυρώνεται με την Απόφαση αυτή, αρχίζει την 01-01-2010.

Η απόφαση αυτή με το κείμενο της κυρούμενης Συλλογικής Σύμβασης, να δημοσιευθούν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 7 Ιανουαρίου 2011

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ

#### ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Για τους όρους αμοιβής και εργασίας των Πληρωμάτων Ρυμουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων

Στην Αθήνα σήμερα 8 Σεπτεμβρίου 2010, οι υπογράφοντες αφενός Διονύσης Νικολάου, Γενικός Διευθυντής, ως εκπρόσωπος του ΣΕΒ-συνδέσμου επιχειρήσεων και βιομηχανιών και αφετέρου Αθανάσιος Δανούσης και Παναγιώτης Στεφανούλης, Πρόεδρος και Γενικός Γραμματέας αντίστοιχα του Πανελληνίου Σωματείου Ρυμουλκών Βιομηχανίας, όλοι νόμιμα εξουσιοδοτημένοι για την υπογραφή της παρούσας ΣΣΕ, συνομολόγησαν και συναποδέχθηκαν τα εξής:

#### Άρθρο 1

##### Πεδίο εφαρμογής

Αναγνωρίζεται και συμφωνείται ότι οι εργασίες των Ρυμουλκών των Βιομηχανικών Επιχειρήσεων είναι εντελώς διαφορετικές από τις εργασίες των Ρυμουλκών των λιμένων Εσωτερικού. Για το λόγο αυτό καταρτίζεται η παρούσα ΣΣΕ, η οποία δεσμεύει από την μία μεριά τις Βιομηχανικές Επιχειρήσεις που λειτουργούν στην Ελλάδα και διαθέτουν ρυμουλκά και από την άλλη τα πληρώματα του Ρυμουλκών αυτών. Στην έννοια του όρου πληρώματα περιλαμβάνονται αυτοί που αναφέρονται στο άρθρο 3 της από 25/7/08 διετούς ΣΣΕ Πληρωμάτων Ρυμουλκών Βιομηχανικών Επιχειρήσεων.

#### Άρθρο 2

##### Βασικοί μηνιαίοι μισθοί

A. Τα κατώτατα όρια των βασικών μηνιαίων μισθών και των ημερομισθίων των εργαζομένων του άρθρου 1 της παρούσας, όπως έχουν διαμορφωθεί την 31.12.2009 με βάση τη διετή ΣΣΕ από 25/7/08, αυξάνονται από 1/7/2011 κατά το ποσοστό ίσο με το ποσοστό της ετήσιας μεταβολής του ευρωπαϊκού πληθωρισμού για το έτος 2010.

B. Τα κατώτατα όρια των βασικών μηνιαίων μισθών και των ημερομισθίων των εργαζομένων του άρθρου 1 της παρούσας, όπως θα έχουν διαμορφωθεί την 1/7/2011 με βάση την παράγραφο Α της παρούσας ΣΣΕ, αυξάνονται από 1/7/2012 κατά το ποσοστό ίσο με το ποσοστό της ετήσιας μεταβολής του ευρωπαϊκού πληθωρισμού για το έτος 2011.

Για τους σκοπούς εφαρμογής των παραγράφων Α και Β, ως «ευρωπαϊκός πληθωρισμός» λαμβάνεται το ποσοστό μέσης ετήσιας μεταβολής έναντι του προηγούμενου έτους του Εναρμονισμένου Δείκτη Τιμών Καταναλωτή (Harmonised Index of consumer prices) της Ευρωζώνης (Euro area) όπως αυτός ανακοινώνεται από την Eurostat.

#### Άρθρο 3

##### Επιδόματα Εορτών Χριστουγέννων και Πάσχα καθώς και του επιδόματος Αδείας

Τα επιδόματα των εορτών Χριστουγέννων και Πάσχα καθώς και το επίδομα Αδείας καταβάλλονται κατά τους όρους και τις προϋποθέσεις των άρθρων 1 και 2 της από 15-7-2010 Εθνικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας (Ε.Γ.Σ.Σ.Ε.) των ετών 2010, 2011 και 2012, συμπεριλαμβανομένου και του παραρτήματος αυτής (Π.Κ. Υπουργείου Εργασίας και Κοιν. Ασφάλισης: 14/16-7-2010).



Άρθρο 4  
Διατήρηση διατάξεων -  
Αρχή της ευνοϊκότερης ρύθμισης

Α. Όλες οι διατάξεις προηγούμενων Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας και αντίστοιχων με αυτές Διαιτητικών Αποφάσεων, εφόσον δεν έχουν καταργηθεί ή τροποποιηθεί, εξακολουθούν να ισχύουν και αποτελούν ενιαίο σύνολο.

Β. Αποδοχές ανώτερες στο σύνολό τους από αυτές που καθορίζει η παρούσα ΣΣΕ ή ευνοϊκότεροι όροι εργασίας που προβλέπονται από νόμους, διατάγματα, υπουργικές αποφάσεις, συλλογικές συμβάσεις, διαιτητικές αποφάσεις, εσωτερικούς κανονισμούς, έθιμα ή ατομικές συμβάσεις εργασίας, δεν θίγονται από τις διατάξεις της παρούσας.

Άρθρο 5  
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς της παρούσας αρχίζει την 1η Ιανουαρίου 2010.

Οι Συμβαλλόμενοι

Για τον ΣΕΒ-Σύνδεσμο Επιχειρήσεων  
και Βιομηχανιών  
Ο Γενικός Διευθυντής  
ΔΙΟΝΥΣΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ

Για το Πανελλήνιο Σωματείο  
Ρυμουλκών Βιομηχανίας

Ο Πρόεδρος Ο Γενικός Γραμματέας  
ΑΘ. ΔΑΝΟΥΣΗΣ Π. ΣΤΕΦΑΝΟΥΛΗΣ

Αριθμ. 3525.12/01/2011 (3)  
Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων  
Φορτηγών Πλοίων από 4500 TDW και άνω.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ  
ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ, ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Των άρθρων 1 παράγραφος 1 και 5 του Α.Ν. 3276/1944 «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία» (Α' 24), όπως τροποποιήθηκε και ισχύει σήμερα.

β) Του άρθρου 1 παράγραφος 3 του Π.Δ. 37/2008 «Χορήγηση γονικής άδειας και άδειας απουσίας σε εργαζόμενους με σχέση ναυτικής εργασίας σε εμπορικά πλοία, σύμφωνα με την οδηγία 96/34/ΕΚ του Συμβουλίου» (Α' 64).

γ) των άρθρων 1, 4 και 5 του Π.Δ. 96/10 «Σύσταση Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (Α' 170).

2. Το αριθ. 132-6013/ 15-11-2010 κοινό έγγραφο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας, με το οποίο υποβλήθηκε για κύρωση η από 08-11-2010 Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων 4500 TDW και άνω για το έτος 2010.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της παρούσας απόφασης δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Την κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων σε Φορτηγά Πλοία από 4500 TDW και άνω, το κείμενο της οποίας υπογράφηκε την 08-11-2010, από τους νομίμους εκπροσώπους:

α) της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και

β) της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και των κλαδικών Οργανώσεων της δύναμής της, που αναφέρονται στο προοίμιο της παραπάνω Συλλογικής Σύμβασης, εκτός από την παράγραφο 1 του άρθρου 13 (Προέλευση Ναυτολογουμένων) και της προϋπόθεσης «...εμπορικές και λοιπές λειτουργικές υποχρεώσεις του πλοίου το επιτρέπουν...» της παραγράφου 1 του άρθρου 19 (Άδεια απουσίας για οικογενειακούς λόγους), οι οποίες αντίκεινται στην κείμενη νομοθεσία.

2. Το άρθρο 18 (Γονική Άδεια) κυρώνεται εφόσον τα πλοία της υπόψη κατηγορίας εμπίπτουν στην εφαρμογή των διατάξεων της παραγράφου 3 του άρθρου 1 του Π.Δ. 37/2008.

3. Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης η οποία κυρώνεται με την Απόφαση αυτή αρχίζει την 01-01-2010 και λήγει την 31-12-2010.

Η απόφαση αυτή με το κείμενο της κυρούμενης Συλλογικής Σύμβασης, να δημοσιευθούν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 7 Ιανουαρίου 2011

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ**

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ  
ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ  
ΑΠΟ 4.500 D.W.T. ΚΑΙ ΑΝΩ

Οι υπογεγραμμένοι αφ' ενός Θεόδωρος Βενιάμης, Πρόεδρος της Επαγγελματικής Οργάνωσης με την επωνυμία «ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ» νόμιμα αναγνωρισμένης, που εδρεύει στον Πειραιά, έχοντας ειδικά εξουσιοδοτηθεί προς τούτο, και αφ' ετέρου οι:

1. Γιάννης Χαλάς Γενικός Γραμματέας της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (Π.Ν.Ο.)

2. Γεώργιος Βλάχος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πλοιάρχων Ε.Ν. Πάσης Τάξης (Π.Ε.Π.Ε.Ν.)

3. Μιχαήλ Πατζαράκης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Μηχανών Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Μ.Μ.Ε.Κ.Ε.Ν.)

4. Στυλιανή Ζερβού, Πρόεδρος Πανελλήνιας Ένωσης Ραδιοηλεκτρονικών και Ραδιοηλεκτρονικών Αξιωματικών Ε.Ν. (Π.Ε.Ρ.Ρ.Α.Ε.Ν.)

5. Αντώνης Νταλακογιώργος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Ε.Ν. (Π.Ε.Ν.Ε.Ν.)

6. Ιωάννης Φραγκουλίδης, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιθαλαμηπόλων - Θαλαμηπόλων Ε.Ν. (Π.Ε.Α.Θ.Ε.Ν.)

7. Βασίλειος Παναγιωτόπουλος, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Πρακτικών Πλοιάρχων και Κυβερνητών Ε.Ν. (Π.Ε.Π.Π. & Κ. Ε.Ν.)

Εκπροσωπώντας νόμιμα ο μεν πρώτος την Π.Ν.Ο., οι δε υπόλοιποι τα ανήκοντα στην δύναμη της Ομοσπονδίας και νόμιμα αναγνωρισμένα Επαγγελματικά Σωματεία, άπαντες ειδικά εξουσιοδοτημένοι προς τούτο, συνήλθαμε σήμερα την 8η Νοεμβρίου 2010 στον Πειραιά και στα γραφεία της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών, Ακτή Μιαούλη 85 και αποφασίσαμε, με κοινή όλων των ανωτέρω συμφωνία, την υπογραφή της παρούσης Συλλογικής Σύμβασης περί των όρων εργασίας και αμοιβής των πληρωμάτων που εργάζονται στα φορτηγά πλοία πάνω από 4500 τόννους D.W. για την από 1.1.2010 μέχρι 31.12.2010 χρονική περίοδο, που έχουν ως ακολούθως:

ΑΡΘΡΟ 1  
ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

Οι βασικοί μισθοί των πληρωμάτων των ελληνικών φορτηγών πλοίων πάνω από 4.500 τόννους D.W. καθορίζονται ως κατωτέρω:

<b>1. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>		
α. Υποπλοίαρχος .....	Ευρώ	1.417,32
β. Ανθυποπλοίαρχος .....	Ευρώ	1.232,74
<b>2. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ</b>		
α. Μηχανικός Α΄ .....	Ευρώ	2.677,57
β. Μηχανικός Β΄ .....	Ευρώ	1.417,32
γ. Μηχανικός Γ΄ .....	Ευρώ	1.232,74
<b>3. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ</b>		
α. Αξιωματικός Α/Τ Α΄ .....	Ευρώ	1.417,32
β. Αξιωματικός Α/Τ Β΄ .....	Ευρώ	1.232,74
<b>4. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ (1)</b> .....		
Ευρώ		1.417,32
<b>5. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα .....</b>		
Ευρώ		1.232,74
<b>6. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>		
α. Ναύκληρος .....	Ευρώ	1.070,83
β. Ξυλουργός .....	Ευρώ	1.070,83
γ. Αντλιωρός .....	Ευρώ	1.080,95
δ. Ναύτης .....	Ευρώ	1.002,76
ε. Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΕΝ) .....	Ευρώ	861,69
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος .....	Ευρώ	861,69
ζ. Ναυτόπαις .....	Ευρώ	731,30
<b>7. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο.....</b>		
Ευρώ		1.232,74
<b>8. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ</b>		
α. Μηχανοδηγός Α΄ .....	Ευρώ	1.227,68
β. Μηχανοδηγός Β΄ .....	Ευρώ	1.095,40
γ. Αρχιθερμαστής .....	Ευρώ	1.080,95
δ. Λιπαντής .....	Ευρώ	1.070,83
ε. Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. ΑΕΝ) .....	Ευρώ	861,69
στ. Δόκιμος Μηχανικός .....	Ευρώ	861,69
ζ. Θερμαστής .....	Ευρώ	1.033,16
η. Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμαστή) .....	Ευρώ	1.033,16
θ. Καθαριστής .....	Ευρώ	731,30
<b>9. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ</b>		
α. Δόκιμος Ασυρματιστής (απόφ. ΑΕΝ).....	Ευρώ	861,69
β. Δόκιμος Ασυρματιστής .....	Ευρώ	861,69
<b>10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ</b>		
α. Μάγειρος .....	Ευρώ	1.117,35
β. Θαλαμηπόλος .....	Ευρώ	1.070,83
γ. Βοηθός μαγείρου (κάτοχος άδειας).....	Ευρώ	905,58
δ. Βοηθός θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας) .....	Ευρώ	905,58
ε. Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	Ευρώ	731,30

## ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΣ:

1. Εφ' όσον η ειδικότητα του ηλεκτρολόγου προβλέπεται από τις Εγκριτικές Πράξεις νηολόγησης των πλοίων και με την προϋπόθεση ότι ο ηλεκτρολόγος έχει άδεια ειδικότητας συντηρητή ή ανώτερη από αυτή και, ακόμα, τρία χρόνια υπηρεσία στη θάλασσα σαν βοηθός ηλεκτρολόγου ή ηλεκτρολόγος.

2. Συμφωνείται ο βοηθός μαγείρου και ο ένας βοηθός θαλαμηπόλου να έχουν τη σχετική άδεια, ο μεν πρώτος Γ, ο δε δεύτερος άδεια θαλαμηπόλου.

ΑΡΘΡΟ 2  
ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

## Α. ΓΕΝΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

## 1. Διορθωτικό Επίδομα

Στα μέλη του πληρώματος που οι όροι αμοιβής τους ρυθμίζονται από τη σύμβαση αυτή καταβάλλονται μηνιαίως επί πλέον ευρώ (18,95) δέκα οκτώ και ενενήντα πέντε εκατοστά, ως διορθωτικό επίδομα.

## 2. Επίδομα Κυριακών

α. Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των βασικών μισθών.

β. Το επίδομα αυτό χορηγείται σε όλα ανεξαιρέτως τα μέλη του πληρώματος ανεξάρτητα από το αν προσφέρεται ή όχι εκ μέρους τους κάποια υπηρεσία. Οποσδήποτε όμως κάθε μέλος του πληρώματος, εφόσον αποφασίσει ο Πλοίαρχος, έχει υποχρέωση, κατά τις Κυριακές που το πλοίο παραμένει σε λιμάνι ή ταξιδεύει, να απασχοληθεί μέχρι 8 ώρες σε κάθε είδους εργασία της ειδικότητάς του.

γ. Εάν η σύμβαση ναυτολόγησης κάποιου μέλους του πληρώματος λυθεί για οποιοδήποτε λόγο πριν περάσουν όλες οι Κυριακές που πέφτουν στον μήνα της απόλυσης, τότε αυτό το επίδομα των είκοσι δύο τοις εκατό (22%) διαιρείται με τον αριθμό όλων των Κυριακών του μήνα και σ' αυτό το μέλος του πληρώματος καταβάλλεται το πηλίκο που προκύπτει από την διαίρεση πολλαπλασιασμένο με τον αριθμό των Κυριακών κατά τις οποίες ο ναυτικός ήταν ναυτολογημένος.

## 3. Επίδομα κατωτέρου πληρώματος

Στα μέλη του κατωτέρου πληρώματος καταβάλλεται επιπλέον του βασικού μισθού, μηνιαίο επίδομα ευρώ (87,06) ογδόντα επτά και έξι εκατοστά. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται στους μη προσοντούχους.

## 4. Επίδομα Δεξαμενοπλοίων και Επικινδύνων Φορτίων

α. Ειδικά για τους ναυτικούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και πλοία τύπου ORE-BULK-OIL (O.B.O.) καταβάλλεται επίδομα ίσο με το δέκα τοις εκατό (10%) του βασικού μισθού, εφόσον τα πλοία αυτά χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά υγρών φορτίων.

β. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται εφόσον το δεξαμενόπλοιο χρησιμοποιείται για τη μεταφορά υγρών ή ξηρών φορτίων που δεν είναι εύφλεκτα. Στην περίπτωση αυτή η διακοπή της καταβολής του επιδόματος αρχίζει μόλις εκδοθεί από αρμόδιο επιθεωρητή πιστοποιητικό για την καταλληλότητα του πλοίου για την φόρτωση ξηρού ή άλλου φορτίου (όχι εύφλεκτου) και διαρκεί μέχρι την έναρξη φόρτωσης εύφλεκτου φορτίου.

γ. Το επίδομα αυτό καταβάλλεται στους ναυτικούς που υπηρετούν και σε φορτηγά πλοία (όχι δεξαμενόπλοια) εφόσον αυτά, εκτός από τα άλλα φορτία, μεταφέρουν και εύφλεκτα ή εκρηκτικά φορτία σε ποσότητα ανώτερη από ποσοστό 5% (πέντε τοις εκατό) της χωρητικότητας του πλοίου (D.W.).

## 5. Επίδομα Υγραεριοφόρων

Στους ναυτικούς που υπηρετούν σε πλοία που μεταφέρουν υγραέρια καταβάλλεται κάθε μήνα επίδομα ίσο με το είκοσι τοις εκατό (20%) του βασικού μισθού.

## Β. ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

## 1. Επίδομα Α΄ Μηχανικού

Στον Α΄ Μηχανικό καταβάλλεται: α) πρόσθετη αμοιβή 4,33 ημερομισθίων το μήνα για την πρόσθετη εργασία

του κατά τα Σάββατα και β) αμοιβή κάθε μήνα ίση με ένα ημερομισθίο για τις αργίες τόσο κατά τη διάρκεια που το πλοίο ταξιδεύει, όσο και κατά τη διάρκεια παραμονής στο λιμάνι. Για τις παραπάνω (α) και (β) περιπτώσεις το ημερομισθίο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού.

## 2. Επίδομα Αξιοματικών Ασυρμάτου

Για τη συντήρηση των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών οργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα ευρώ (180,83) εκατόν ογδόντα και ογδόντα τριών εκατοστών στους Αξιοματικούς Ασυρμάτου που έχουν σχετικό πτυχίο.

## 3. Επίδομα Ηλεκτρολόγου

Για τη συντήρηση του ανελκυστήρα και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα ευρώ (138,60) εκατόν τριάντα οκτώ και εξήντα εκατοστών, εφόσον στο πλοίο υπάρχουν και τα δύο.

Εάν υπάρχει μόνο ανελκυστήρας καταβάλλεται επίδομα ευρώ (46,15) σαράντα έξι και δέκα πέντε εκατοστών. Εάν υπάρχει μόνο σύστημα κλιματισμού καταβάλλεται επίδομα ευρώ (92,46) ενενήντα δύο και σαράντα έξι εκατοστών, κατά μήνα.

## 4. Επίδομα Μαγείρου

α) Στο μάγειρο καταβάλλεται συνεχώς χωρίς διακοπή εκτός από το μισθό του και ειδικό επίδομα αρτοποιήσης ευρώ (122,49) εκατόν είκοσι δύο και σαράντα εννέα εκατοστών το μήνα, εφ' όσον υπάρχει στο πλοίο μηχανικό ζυμωτήριο. Σε αντίθετη περίπτωση το επίδομα αυτό είναι ευρώ (142,99) εκατόν σαράντα δύο και ενενήντα εννέα εκατοστά το μήνα. Παρασκευή ψωμιού γίνεται μόνο στο ταξίδι. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει κατάλληλο ψωμί στο λιμάνι, ο μάγειρος έχει υποχρέωση να παρασκευάζει ψωμί χωρίς άλλη αμοιβή. Επίσης είναι υποχρεωτική, χωρίς άλλη αμοιβή, η παρασκευή ψωμιού σε περίπτωση που το πλοίο βρίσκεται «επ αγκύρας» (στη ράδα) και δεν επικοινωνεί με την ξηρά για την προμήθεια άλλων εφοδίων και υλικών. Το επίδομα αυτό δεν καταβάλλεται αν το πλοίο παραμένει στο λιμάνι, εκτός για λόγους φορτοεκφόρτωσης και δεν παρασκευάζεται ψωμί σ' αυτό.

β) Δεν καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή για την παρασκευή ψωμιού και παρασκευή φαγητού για πρόσωπα που βρίσκονται στο πλοίο πέρα από τη σύνθεση του πληρώματος, εάν αυτά τα πρόσωπα είναι ναυτικοί και δεν καταβάλλεται ναύλος για τη μεταφορά τους.

## 5. Επίδομα Ναυκλήρου

Κατ' εξαίρεση στο ναύκληρο δίνεται μηνιαίο επίδομα ευρώ (72,90) εβδομήντα δύο και ενενήντα εκατοστών, λόγω της ιδιαίτερης φθοράς του ιματισμού του.

## ΑΡΘΡΟ 3

## ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ (ΕΞΤΡΑ)

## 1. Γενική Διάταξη

Πέρα από όσες εργασίες περιοριστικά αναγράφονται σ' αυτό το άρθρο καθώς και στα άρθρα 2 και 6 αυτής της Σύμβασης, οι οποίες θα συνεχίσουν να αμείβονται με ιδιαίτερη υπερωριακή ή πάγια αμοιβή, καμία άλλη εργασία και από οποιοδήποτε μέλος του πληρώματος αν εκτελείται, δεν μπορεί να αναγνωρισθεί ή και να συμφωνηθεί ότι θα δίνει δικαίωμα καταβολής ιδιαίτερης, πάγιας ή υπερωριακής αμοιβής. Οποσδήποτε όμως, εργασία κατά τις Κυριακές όταν το πλοίο ταξιδεύει ή όταν βρίσκεται στο λιμάνι που γίνεται μέσα στο οκτάωρο αμείβεται μόνο με το επίδομα 22%.

## 2. Αξιωματικοί Ασυρμάτου

Για τα ιδιωτικά τηλεφωνήματα όλου του πληρώματος, καταβάλλεται στον ασυρματιστή το ποσό ευρώ (143,64) εκατόν σαράντα τριών και εξήντα τεσσάρων εκατοστών το μήνα, ανεξάρτητα από τον πραγματικό αριθμό των τηλεφωνημάτων που γίνονται.

## 3. Καθαρισμός Αμπαριών - DEEP TANKS

Για τον καθαρισμό των κυτών (αμπαριών) και των DEEP TANKS για πλοία χωρητικότητας μέχρι 13.000 τόννων DW καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (119,04) εκατόν δέκα εννέα και τεσσάρων εκατοστών, μέχρι ευρώ (145,78) εκατόν σαράντα πέντε και εβδομήντα οκτώ εκατοστών, κατά κύτος. Για πλοία χωρητικότητας ανώτερης των 13.000 τόννων DW καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (153,42) εκατόν πενήντα τριών και σαράντα δύο εκατοστών, μέχρι ευρώ (191,92) εκατόν ενενήντα ενός και ενενήντα δύο εκατοστών. Για τα πλοία των αναγνωρισμένων τακτικών γραμμών όταν πρόκειται για γενικά φορτία, η αμοιβή αυτή ορίζεται σε ευρώ (161,06) εκατόν εξήντα ενός και έξι εκατοστών κατά κύτος και κατά κυκλικό ταξίδι δρομολογίων. Για τις κατηγορίες φορτίων εκτός από εκείνα που συνήθως μεταφέρονται από αυτά τα πλοία, η αμοιβή ορίζεται ίδια όπως παραπάνω για τα άλλα φορτηγά πλοία. Εφ' όσον ακολουθήσει πλύσιμο των κυτών εκτός από την παραπάνω αμοιβή καταβάλλεται επιπλέον αμοιβή ευρώ (38,32) τριάντα οκτώ και τριάντα δύο εκατοστών κατά κύτος. Η αρίθμηση των κυτών γίνεται με βάση τα στόμιά τους.

## 4. Καθαρισμός Πλευρικών Δεξαμενών BULK CARRIERS

α. Για τον καθαρισμό των πλευρικών δεξαμενών (WING TANKS) από υγρό φορτίο (έρμα) των πλοίων BULK CARRIERS καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (42,20) σαράντα δύο και είκοσι εκατοστών κατά δεξαμενή.

β. Για τον καθαρισμό από FUEL OIL των πλευρικών δεξαμενών (WING TANKS) των πλοίων BULK CARRIERS καταβάλλεται αμοιβή όμοια με την αμοιβή που καταβάλλεται για τον καθαρισμό των δεξαμενοπλοίων.

### 5. Καθαρισμός δεξαμενών δεξαμενοπλοίων

α) Για τον καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων καταβάλλονται κατά περίπτωση οι εξής αμοιβές:

αα) Για πλήρη καθαρισμό (GAS FREEING) των δεξαμενών, των αντλιοστασίων, των σωληνώσεων φορτίου και της σήραγγας άντλησης φορτίου ή καθαρισμό από υπολείμματα ακάθαρτου πετρελαίου (DIRTY) για τη μεταφορά καθαρού (CLEAN) καταβάλλεται η εξής αμοιβή:

Για πλοία μέχρι 22.000 τόννους	ευρώ 2.302,10
Για πλοία από 22.001 - 40.000 τόννους	ευρώ 3.069,47
Για πλοία από 40.001 - 60.000 τόννους	ευρώ 3.721,67
Για πλοία από 60.001 - 80.000 τόννους	ευρώ 4.412,40
Για πλοία από 80.001 - 110.000 τόννους	ευρώ 5.371,57
Για πλοία από 110.001 - 200.000 τόννους	ευρώ 5.755,10
Για πλοία από 200.001 τόννους και πάνω	ευρώ 6.330,78

ββ) Τα παραπάνω ποσά αυξάνονται επί πλέον σε ποσοστό 15% όταν πρόκειται για ειδικό καθαρισμό πετρελαίου (DIRTY) για φόρτωση σιτηρών.

γγ) Για τον καθαρισμό των δεξαμενών των δεξαμενοπλοίων από ξηρό φορτίο για φόρτωση υγρού φορτίου, τα ποσά που αναφέρονται στην περίπτωση (αα) καταβάλλονται μειωμένα κατά ποσοστό 55%.

δδ) Για τον καθαρισμό των δεξαμενών από υπολείμματα ξηρών φορτίων για τη μεταφορά επίσης παρόμοιων ξηρών (σιτηρών), καταβάλλεται η αμοιβή που ορίζεται στην παράγραφο 3 του άρθρου αυτού για τον καθαρισμό των κυτών των συνηθισμένων φορτηγών πλοίων. (Οι τρεις δεξαμενές μία κεντρική και δύο πλευρικές, θεωρούνται σαν ένα κύτος).

β) Διευκρινίζεται ότι στα ποσά που καταβάλλονται στις προηγούμενες περιπτώσεις (αα), (ββ), (γγ) συμπεριλαμβάνεται και η αμοιβή για το πλύσιμο των δεξαμενών με μηχανήματα BUTTERWORTH και τα μέλη του πληρώματος αναλαμβάνουν την υποχρέωση να καθαρίζουν αυτούς τους χώρους εντελώς ώστε να είναι δυνατή η έκδοση του σχετικού πιστοποιητικού από τους αρμόδιους επιθεωρητές.

## 6. Καθαρισμός DEEP TANKS απο καύσιμο πετρέλαιο κλπ.

Για τον καθαρισμό των DEEP TANKS από καύσιμο πετρέλαιο (FUEL OIL) και για την προετοιμασία τους για φόρτωση ξηρού φορτίου η ιδιαίτερη αμοιβή ορίζεται: α) ευρώ (383,75) τριακόσια ογδόντα τρία και εβδομήντα πέντε εκατοστά κατά διαμέρισμα μέχρι 1.000 τόννους και β) σε ευρώ (479,66) τετρακόσια εβδομήντα εννέα και εξήντα έξι εκατοστά κατά διαμέρισμα πάνω από 1.000 τόννους. Όταν πρόκειται για καθαρισμό των DEEP TANKS από άλλα φορτία και όχι από FUEL OIL καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (74,78) εβδομήντα τεσσάρων και εβδομήντα οκτώ εκατοστών κατά διαμέρισμα.

### 7. Καθαρισμός Δεξαμενών ποσίμου νερού

Για τον καθαρισμό των δεξαμενών του πόσιμου νερού καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (1,84) ενός και ογδόντα τεσσάρων εκατοστών κατά τόνο χωρητικότητάς τους.

### 8. Καθαρισμός Σεντινών

Για τον καθαρισμό των σεντινών από υπολείμματα φορτίου καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (26,89) είκοσι έξι και ογδόντα εννέα εκατοστών κατά τόνο.

### 9. Καθαρισμός-ξύσιμο-επάλειψη με τιμμένο FORE PEAK-AFTER PEAK και Αμπαριών

α) Για τον καθαρισμό, ξύσιμο και επάλειψη δύο φορές με τιμμένο ή χρωματισμό του FORE PEAK και του AFTER PEAK καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή κατά TANK:

αα. ευρώ (306,78) τριακοσίων έξι και εβδομήντα οκτώ εκατοστών, για πλοία μέχρι 13.000 τόννων D.W.

ββ. ευρώ (364,53) τριακοσίων εξήντα τεσσάρων και πενήντα τριών εκατοστών, για πλοία από 13.001 τόννων D.W. μέχρι 20.000 τόννων.

γγ. ευρώ (460,48) τετρακοσίων εξήντα και σαράντα οκτώ εκατοστών, για πλοία από 20.001 μέχρι 35.000 τόννων και

δδ. ευρώ (575,48) πεντακοσίων εβδομήντα πέντε και σαράντα οκτώ εκατοστών, για πλοία πάνω από 35.001 τόννων.

β. Για τον καθαρισμό, ξύσιμο και επάλειψη δύο φορές με τιμμένο ή χρωματισμό των κυτών καταβάλλεται η αμοιβή που προβλέπεται για τις ίδιες εργασίες στο FORE PEAK και AFTER PEAK.

### 10. Επίστρωση κυτών

Για το στρώσιμο των κυτών με ξυλεία, χαρτί, ψάθες καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (38,32) τριάντα οκτώ και τριάντα δύο εκατοστών, κατά κύτος.

## 11. Παραφράγματα (Μπουλμέδες) - Λούροι

Για την τοποθέτηση όλων γενικά των παραφραγμάτων (SHIFTING BOARDS) καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (306,78) τριακοσίων έξι και εβδομήντα οκτώ εκατοστών κατά κύτος. Για δε τη διάλυσή τους καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (145,78) εκατόν σαράντα πέντε και εβδομήντα οκτώ εκατοστών κατά κύτος. Η εργασία τοποθέτησης, αφαίρεσης και επανατοποθέτησης όλων των λούρων γίνεται από το πλήρωμα και αμειβεται με το ποσό των ευρώ (42,20) σαράντα δύο και είκοσι εκατοστών κατά κύτος.

## 12. Μεταφορά Φορτίου Καταστώματος

Για τη μεταφορά φορτίου που φορτώθηκε στο κατάστρωμα εάν η εργασία αυτή γίνει πριν από την αναχώρηση του πλοίου καθώς και στο ταξίδι έπειτα από διαταγή του Πλοιάρχου, σαν προληπτικό μέτρο εξασφάλισης του φορτίου λόγω κακής στοιβασίας του και πάντως πριν από τη μεσολάβηση γεγονότος ανώτερης βίας, καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή, που ορίζεται με συμφωνία, μεταξύ του Πλοιάρχου και των μελών του πληρώματος στα οποία ανατίθεται αυτή η εργασία, με όρους δίκαιους και λογικούς για το πλοίο και για τους ναυτικούς.

## 13. Απομάκρυνση υπολειμμάτων επισκευών

Για την απομάκρυνση από το κατάστρωμα των υπολειμμάτων από επισκευές του πλοίου καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (13,32) δέκα τριών και τριάντα δύο εκατοστών κατά τόννον.

## 14. Σύνδεση - Αποσύνδεση Σωλήνων Φορτώσεως

Για τη σύνδεση και αποσύνδεση των σωλήνων παροχής φορτίου καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (13,32) δέκα τριών και τριάντα δύο εκατοστών για σωλήνες διαμέτρου 8 ίντσών. Για σωλήνες μεγαλύτερης διαμέτρου από 8 ίντσες καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (26,89) είκοσι έξι και ογδόντα εννέα εκατοστών.

## 15. Πρόσδεση στις Λίμνες

Για το δέσιμο των πλοίων που περνούν από τον Αγιο Λαυρέντιο του Καναδά καταβάλλεται στο κατώτερο πλήρωμα καταστώματος ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (21,31) είκοσι ενός και τριάντα ενός εκατοστών κατά «Λοκ» και υπερωριακή αμοιβή.

## 16. Καθαρισμός Λεβήτων

Για το γενικό καθαρισμό των κύριων λεβήτων για ετήσια επιθεώρηση (SURNEY) καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (233,84) διακοσίων τριάντα τριών και ογδόντα τεσσάρων εκατοστών για κάθε λέβητα. Για το μερικό καθαρισμό τους καταβάλλεται ανάλογη αμοιβή. Για τον καθαρισμό των βοηθητικών λεβήτων (DONKEY BOILERS - AUXILIARY BOILERS) καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (80,20) ογδόντα και είκοσι εκατοστών κατά λέβητα.

## 17. Διπύθμενα - Σεντίνες Μηχανοστασίου κ.λ.π.

α. Για τον καθαρισμό των διπύθμενων του μηχανοστασίου (TANKS) δηλαδή πλύσιμο, σκούπισμα και επάλειψη δύο φορές με τσιμέντο καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (249,54) διακοσίων σαράντα εννέα και πενήντα τεσσάρων εκατοστών για κάθε TANK.

Το ίδιο ισχύει για τα διπύθμενα (DRY TANKS) κάτω από τους λέβητες.

β. Για τον καθαρισμό και χρωματισμό των σεντινών του μηχανολεβητοστασίου, σήραγγας και λάκκου καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (349,17) τριακοσίων σαράντα εννέα και δέκα επτά εκατοστών.

## 18. Αυλοί Λεβήτων

α. Για την αντικατάσταση αυλών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (21,18) είκοσι ενός και δέκα οκτώ εκατοστών για κάθε αυλό.

β. Για την εκτόνωση αυλών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (21,18) είκοσι ενός και δέκα οκτώ εκατοστών για κάθε αυλό.

γ. Για την πωμάτωση αυλών υδραυλωτών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (13,06) δέκα τριών και έξι εκατοστών για κάθε αυλό.

δ. Για την πωμάτωση αυλών κυλινδρικών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (21,18) είκοσι ενός και δέκα οκτώ εκατοστών για κάθε αυλό.

## 19. Θερμοδοχείο

Για το γενικό καθαρισμό του θερμοδοχείου (HOT WELL) καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (7,69) επτά και εξήντα εννέα εκατοστών κατά τόννο χωρητικότητας του HOT WELL και επί πλέον διπλή υπερωρία.

## 20. Απομάκρυνση σκουπιδιών μηχανολεβητοστασίου

Για την απομάκρυνση των σκουπιδιών του μηχανολεβητοστασίου, που συγκεντρώνονται κατά την παραμονή του πλοίου στο λιμάνι, καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (23,09) είκοσι τριών και εννέα εκατοστών κατά τόννο.

## 21. Εμβολα - Χιτώνια - Έδρανα

Στα μέλη του προσωπικού του μηχανοστασίου μηχανών εσωτερικής καύσης που ασχολούνται με τις παρακάτω εργασίες καταβάλλονται οι αντίστοιχες ιδιαίτερες αμοιβές, οι οποίες κατανέμονται από τον Α μηχανικό σ' αυτούς που εκτελούν τις εργασίες αυτές ανάλογα με το βαθμό και την εργασία που προσφέρεται από τον καθένα.

α) Για την εξαγωγή των εμβόλων των κυλίνδρων των μηχανών, τον καθαρισμό και την τεχνική εργασία σ' αυτά:

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ	ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΤΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟ ΕΥΡΩ
Μέχρι 0,40 μ. ....	68,59
Από 0,41 μ - 0,50 μ. ....	85,49
Από 0,51 μ - 0,65 μ. ....	103,15
Από 0,66 μ - 0,80 μ. ....	125,65
Από 0,81 μ - 0,90 μ. ....	160,12
Από 0,91 μ και πάνω. ....	205,80

Όταν πρόκειται για μηχανές εσωτερικής καύσεως με διπλά έμβολα, ανεξάρτητα από τον τύπο, τα παραπάνω ποσά αυξάνονται κατά 10% για κάθε κύλινδρο.

β) Για την εξαγωγή και επιθεώρηση χιτωνίων του κυλίνδρου:

ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ	ΑΜΟΙΒΗ ΚΑΤΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟ ΕΥΡΩ
Μέχρι 0,40 μ. ....	114,38
Από 0,41 μ - 0,50 μ. ....	160,12
Από 0,51 μ - 0,65 μ. ....	194,32
Από 0,66 μ - 0,80 μ. ....	239,71
Από 0,81 μ - 0,90 μ. ....	297,38
Από 0,91 μ και πάνω. ....	342,62

γ) Για την αντικατάσταση των χιτωνίων του κυλίνδρου καταβάλλεται η αμοιβή που ορίζει το παραπάνω εδάφιο (β)

δ) Για την εξάρμωση των εδράνων βάσεων των κυρίων μηχανών, επιθεώρηση και ρύθμισή τους ευρώ (39,83) τριάντα εννέα και ογδόντα τρία εκατοστά κατά έδρανο (υποστήριγμα).

#### 22. Ιδιαίτερες αμοιβές Ηλεκτρολόγων

Εργασίες ηλεκτρολόγων που αμείβονται με ιδιαίτερη αμοιβή:

α. Για αποσύνδεση κινητήρα, αντικατάσταση με ανταλλακτικό ή με τον ίδιο, επανατοποθέτηση μετά την επισκευή, ευθυγράμμιση και παρακολούθηση της λειτουργίας του, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (57,16) πενήντα επτά και δέκα έξι εκατοστών, για κινητήρες συνεχούς ρεύματος από 7-20 ίππους. Για κινητήρες από 20 ίππους και άνω καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (83,68) ογδόντα τριών και εξήντα οκτώ εκατοστών. Για κινητήρες εναλλασσομένου ρεύματος καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (57,16) πενήντα επτά και δέκα έξι εκατοστών, για κινητήρες από 10-25 ίππους. Για κινητήρες πάνω από 25 ίππους καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (83,68) ογδόντα τριών και εξήντα οκτώ εκατοστών.

β. Για γενική ή μερική αποσύνδεση του κιβωτίου αντιστάσεων του βαρούλκου συνεχούς και εναλλασσομένου ρεύματος, εξαγωγή και αποσύνδεση των σκεπασμάτων και της ψηκτρογέφυράς του, λείανση μέρους ή όλων των αντιστάσεών του, αντικατάσταση όσων έχουν ανάγκη, έλεγχο μονώσεων, καθαρισμό και γενικά για εκτέλεση κάθε επισκευής, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (68,52) εξήντα οκτώ και πενήντα δύο εκατοστών.

γ. Για γενική επιθεώρηση φρένου βαρούλκου συνεχούς και εναλλασσομένου ρεύματος, εφ' όσον γίνεται από τον ηλεκτρολόγο, για ολική αποσύνδεσή του, αντικατάσταση πηνίου ή φερμουίτ, καθαρισμό, ρύθμιση και εκτέλεση κάθε επισκευής που θα απαιτηθεί καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (28,60) είκοσι οκτώ και εξήντα εκατοστών.

δ. Για γενική επιθεώρηση χειριστηρίου βαρούλκου συνεχούς και εναλλασσομένου ρεύματος με ολική αποσύνδεσή του, καθαρισμό, έλεγχο, λείανση επαφών και συλλέκτη και καθαρισμό κινητήρα, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (25,03) είκοσι πέντε και τριών εκατοστών.

ε. Για γενική επιθεώρηση και πλήρη καθαρισμό, πλύσιμο και βερνίκωμα εφ' όσον χρειάζεται, κύριας ηλεκτρογεννήτριας συνεχούς και εναλλασσομένου ρεύματος, για αποσύνδεση των σκεπασμάτων και της ψηκτρογέφυράς της, λείανση και ξεμικρόρισμα συλλέκτη, αντικατάσταση βουρτσών και γενικά εκτέλεση κάθε επισκευής, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (91,44) ενενήντα ενός και σαράντα τεσσάρων εκατοστών.

στ. Για αντικατάσταση περιτύλιξης ενός πηνίου κινητήρα, βερνίκωμα αυτού ή αντίστοιχου σε μέγεθος πηνίου μίζας, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (28,60) είκοσι οκτώ και εξήντα εκατοστών για κινητήρες δύναμης μέχρι δύο (2) ίππους. Για κινητήρες πάνω από δύο (2) ίππους καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (41,85) σαράντα ενός και ογδόντα πέντε εκατοστών.

ζ. Για αντικατάσταση ή νέα τοποθέτηση ενισχυμένου καλωδίου με τα στηρίγματα και τις συνδέσεις του καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (3,68) τριών και εξήντα οκτώ εκατοστών το τρέχον μέτρο.

η. Πέρα από τις εργασίες που σαφώς αναφέρονται πιο πάνω, οι οποίες αμείβονται υπερωριακά ή με τις αμοιβές που καθορίζονται επί πλέον (έξτρα), οι υπόλοιπες ηλεκτρολογικές εργασίες περιλαμβάνονται στα κύρια καθήκοντα του ηλεκτρολόγου, με εξαίρεση την εργασία περιέλιξης των κινητήρων, για την οποία, εφ' όσον εκτελεσθεί απ' αυτόν, θα αμείβεται με ιδιαίτερη συμφωνία.

#### 23. Συντήρηση - απόψυξη - καθαρισμός ψυγείων

Ο καθαρισμός, η συντήρηση και η απόψυξη των ηλεκτρικών ψυγείων τροφίμων γίνεται από τον θαλαμηπόλο και καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή εκ ευρώ (138,03) εκατόν τριάντα οκτώ και τριών εκατοστών το μήνα εφ' όσον έγινε αυτή η εργασία. Η ιδιαίτερη αυτή αμοιβή δεν αποτελεί τακτικό μηνιαίο επίδομα του θαλαμηπόλου αλλά καταβάλλεται κάθε φορά που αυτός, εκτός από τη συνηθισμένη εργασία καθαρισμού και συντήρησης των ψυγείων τροφίμων, θα εκτελέσει με έγκριση του Πλοιάρχου και την εργασία απόψυξής τους.

#### 24. Ιδιαίτερη αμοιβή για επιβάτες.

Εάν το πλοίο μεταφέρει επιβάτες που πλήρωσαν ναύλο ή επισκευαστικά συνεργεία ή παραπάνω από τρία (3) συνολικά ενήλικα μέλη των οικογενειών των ναυτολογημένων ναυτικών, καταβάλλεται έκτακτη αμοιβή ευρώ (8,79) οκτώ και εβδομήντα εννέα εκατοστών την ημέρα για κάθε επιβάτη. Το ποσό αυτό μοιράζεται ίσα στους δύο κλάδους των μαγειρών και των θαλαμηπόλων.

#### 25. Παραλαβή Τροφίμων

Για την παραλαβή των τροφίμων, εφ' όσον αυτά δεν παραδίδονται από τον προμηθευτή και δεν τοποθετούνται από αυτόν στις αποθήκες του πλοίου, υποχρεώνεται το πλήρωμα που κάθε φορά ορίζεται από τον Πλοίαρχο να τα παραλάβει με βαρούλκο από την πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο), να τα μεταφέρει και να τα τοποθετήσει στις αποθήκες του πλοίου. Για την εργασία αυτή καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (25,91) είκοσι πέντε και ενενήντα ενός εκατοστών κατά τόνο. Εάν η εργασία αυτή δεν εκτελεσθεί μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας καταβάλλεται εκτός από την παραπάνω αμοιβή και υπερωριακή αμοιβή. Αν η παραλαβή των τροφίμων δεν πραγματοποιείται από την πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο) η αμοιβή διπλασιάζεται.

#### 26. Εργασίες άλλης ειδικότητας

Ο Πλοίαρχος, έπειτα από κοινή συμφωνία με μέλος ή μέλη του κατώτερου πληρώματος, μπορεί να αναθέτει σ' αυτά επικουρικά μη υπεύθυνα καθήκοντα άλλης ειδικότητας, διαφορετικής από εκείνη με την οποία εναυτολογήθηκαν. Στην περίπτωση αυτή ο ναυτικός δικαιούται ιδιαίτερης μηνιαίας αμοιβής το ύψος της οποίας ορίζεται με κοινή συμφωνία αυτού και του Πλοιάρχου.

### ΑΡΘΡΟ 4

#### ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

##### 1. Κανονικές ώρες εργασίας

Οι κανονικές ώρες εργασίας ορίζονται για όλο το πλήρωμα σε σαράντα (40) την εβδομάδα, στο λιμάνι και κατά το ταξίδι ήτοι οκτώ (8) ώρες κάθε ημέρα από τη Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται ημέρες αργίας.

##### 2. Έναρξη και λήξη ημέρας

Κάθε ημέρα, συμπεριλαμβανομένων και των Κυριακών και των εορτών σε λιμάνι, θεωρείται ότι αρχίζει από την 00.01 ώρα και τελειώνει την 24.00 ώρα.

##### 3. Φυλακές

###### α) Στο ταξίδι

Έχοντας υπόψη την ανάγκη να συνεχίζονται κατά το ταξίδι οι εργασίες όλες τις ημέρες της εβδομάδας, τα μέλη του πληρώματος που έχουν βάρδια είναι υποχρεωμένα να εκτελούν κατά το ταξίδι την υπηρεσία βάρδιας το Σάββατο και Κυριακή για ένα οκτάωρο.

β) Στο λιμάνι

αα. Στο λιμάνι οι βάρδιες μπορεί να διατηρηθούν εφ' όσον ο Πλοίαρχος κρίνει αυτό αναγκαίο για λόγους ασφάλειας του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή η εργασία του πληρώματος καθορίζεται από τις διατάξεις περί εργασίας κατά το ταξίδι.

ββ. Οι βάρδιες στο λιμάνι μπορούν να διατηρηθούν μερικώς δηλαδή μόνο για το προσωπικό μηχανοστασίου ή και λεβητοστασίου ή μόνο για το προσωπικό καταστρώματος.

γ) Κατανομή Προσωπικού

αα. Ο ορισμός των μελών του προσωπικού καταστρώματος που αποτελούν τις βάρδιες, καθώς και εκείνων που ορίζονται για τις εργασίες της ημέρας, είναι απόλυτο δικαίωμα του Πλοίαρχου.

ββ. Για το προσωπικό μηχανοστασίου - λεβητοστασίου ο ορισμός ανήκει στον Α Μηχανικό, ο δε Πλοίαρχος έχει το δικαίωμα της τελικής έγκρισης.

4. Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών

Έχοντας υπ' όψη την ανάγκη να συνεχίζονται κατά το ταξίδι και στο λιμάνι οι εργασίες όλες τις ημέρες της εβδομάδας, τα μέλη του πληρώματος των γενικών Υπηρεσιών έχουν υποχρέωση να εκτελούν στο ταξίδι και στο λιμάνι την υπηρεσία τους και Σάββατο και Κυριακή για ένα οκτώωρο.

5. Κατανομή ωρών Εργασίας

α. Οι ώρες εργασίας για το προσωπικό καταστρώματος και μηχανοστασίου - λεβητοστασίου στο λιμάνι και για τους ασχολούμενους σε εργασίες ημέρας κατά το ταξίδι, κατανέμονται από τον Πλοίαρχο συνήθως μεταξύ των ωρών 8 το πρωί και 5 το απόγευμα, ενώ δίδεται ένα λογικό όριο για φαγητό. Εφόσον συντρέχουν ειδικοί λόγοι, που οφείλονται σε κλιματολογικές συνθήκες, μπορεί οι ώρες να κατανέμονται από τον Πλοίαρχο ανάμεσα στις 6 το πρωί και τις 7 το απόγευμα.

β. Για το προσωπικό γενικών υπηρεσιών οι ώρες εργασίας κατανέμονται από τον Πλοίαρχο:

αα. Κατά το ταξίδι και στο λιμάνι - αγκυροβόλιο, εφόσον δεν διαλύονται οι βάρδιες ολόκληρου του πληρώματος, ανάμεσα στις 6 το πρωί και στις 8 το βράδυ.

ββ. Στο λιμάνι - αγκυροβόλιο, εφ' όσον διαλύονται οι βάρδιες ολόκληρου του πληρώματος, έστω και αν παραμένουν ειδικά οι βάρδιες μηχανολεβητοστασίου, από τις 6 το πρωί και στις 6 το βράδυ.

γγ. Στο λιμάνι-αγκυροβόλιο, εφόσον οι ώρες εργασίας του πληρώματος παρατείνονται πέραν από τις 5 το απόγευμα, λόγω κλιματολογικών συνθηκών, ανάμεσα στις 6 το πρωί και στις 8 το βράδυ.

γ. Για το μάγειρα λόγω της εργασίας του, για την παρασκευή ψωμιού, οι ώρες εργασίας ορίζονται σ' όλες τις περιπτώσεις από τις 6 το πρωί μέχρι τις 6 το βράδυ με μία ώρα διακοπή το μεσημέρι.

δ. Στο Θαλαμηπόλο, βοηθούς θαλαμηπόλου και βοηθούς μαγείρου δίνεται κατά την κρίση του Πλοίαρχου μία ώρα διακοπή το μεσημέρι.

6. Νυκτοφύλακες

Οι ώρες εργασίας των νυκτοφυλάκων είναι 12 συνεχείς από τις 6 μ.μ. μέχρι τις 6 π.μ. της επόμενης ημέρας.

7. Ημέρες άφιξης και αναχώρησης

α. Οι βάρδιες κατά το ταξίδι μπορεί κατά την κρίση του Πλοίαρχου να αρχίσουν 12 ώρες πριν από την αναχώρηση του πλοίου και να τελειώσουν 12 ώρες μετά την άφιξη.

β. Κατά τις ημέρες Σάββατο και Κυριακή, όταν πλησιάζει η άφιξη ή η αναχώρηση του πλοίου, εάν κατά την κρίση του Πλοίαρχου οι βάρδιες καθορίζονται μέσα σε δώδεκα (12) ώρες πριν από την αναχώρηση ή συνεχίζονται για δώδεκα (12) ώρες μετά την άφιξη, οι εργασίες που εκτελούνται από το πλήρωμα ρυθμίζονται από τις διατάξεις που ισχύουν για εργασία κατά το ταξίδι.

γ. Οι διατάξεις που αφορούν τις πιο πάνω ημέρες άφιξης και αναχώρησης εφαρμόζονται τόσο για τα τελικά όσο και για τα ενδιάμεσα λιμάνια.

δ. Για την εφαρμογή των πιο πάνω διατάξεων, η άφιξη θεωρείται ότι έγινε από τη στιγμή που το πλοίο αγκυροβόλησε στη θέση της φόρτωσης ή εκφόρτωσης, η δε αναχώρηση θεωρείται ότι άρχισε από τη στιγμή που το πλοίο, που πρόκειται να αναχωρήσει, αποσπάστηκε από το αγκυροβόλιο της φόρτωσης ή εκφόρτωσης.

8. Προσωπικό ασφαλείας

α. Στο λιμάνι μετά το τέλος της εργασίας της ημέρας το 1/3 των αξιωματικών και το 1/4 του κατώτερου προσωπικού παραμένει εκ περιτροπής στο πλοίο για την ασφάλειά του, με βάση πίνακα που καταρτίζεται από τον Πλοίαρχο και γνωστοποιείται κατάλληλα στο πλήρωμα. Από αυτή την υποχρέωση δεν εξαιρείται κανένας εκτός από τον Α Μηχανικό.

β. Προκειμένου για το προσωπικό του μηχανοστασίου και λεβητοστασίου ο πίνακας που αναφέρεται στο εδάφιο (α) καταρτίζεται από τον Α Μηχανικό και εγκρίνεται από τον Πλοίαρχο.

#### ΑΡΘΡΟ 5 ΗΜΕΡΕΣ ΑΡΓΙΑΣ

Ως ημέρες αργίας καθορίζονται: α) Η Πρωτοχρονιά, β) Τα Θεοφάνεια, γ) Η Καθαρή Δευτέρα, δ) Η 25η Μαρτίου, ε) Η Μεγάλη Παρασκευή, στ) Η Δευτέρα του Πάσχα, ζ) του Αγίου Γεωργίου, η) Η 1η Μαΐου, θ) της Αναλήψεως, ι) Η 15η Αυγούστου, ια) Η 14η Σεπτεμβρίου, ιβ) Η 28η Οκτωβρίου, ιγ) του Αγίου Νικολάου, ιδ) των Χριστουγέννων, ιε) Η δεύτερη ημέρα των Χριστουγέννων και ιστ) οι αναγνωρισμένες σαν ημέρες αργίας τοπικές εορτές στα ελληνικά λιμάνια, εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται σε κάποιο από αυτά.

#### ΑΡΘΡΟ 6 ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΗ (ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ)

1. Εννοια - Όρια υπερωριακής απασχόλησης

Εάν ο ναυτικός διαταχθεί να εργασθεί υπερωριακά δηλαδή πέραν από τις κανονικές ώρες, είναι υποχρεωμένος να την εκτελέσει, δεν μπορεί όμως η πρόσθετη αυτή εργασία να ξεπερνά τις τέσσερις (4) ώρες μέσα στο 24ωρο, εξαιρέσει των περιπτώσεων της παρ.4 του άρθρου αυτού.

2. Υπερωριακή απασχόληση σε έκτακτη ανάγκη

Μετά το τέλος της τετράωρης υπερωριακής εργασίας απαγορεύεται άλλη πρόσθετη απασχόληση, εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης που αφορά την ασφάλεια του πλοίου, του φορτίου ή των επιβαινόντων.

3. Υπολογισμός υπερωρίας

α) Για την υπερωριακή αυτή εργασία καταβάλλεται στο ναυτικό που την εκτέλεσε υπερωριακή αμοιβή (υπερωρία), η οποία υπολογίζεται ως εξής: Το ποσό του μηνιαίου βασικού μισθού διαιρείται με τις ώρες της μηνιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης, οι οποίες βρίσκονται με

την διαίρεση των εβδομάδων του χρόνου δια δώδεκα μηνών και με τον πολλαπλασιασμό του ηηλικίου 4,33 που προκύπτει απ' αυτή τη διαίρεση επί τις ώρες της εβδομαδιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης που ισχύει κάθε φορά. Με βάση αυτό τον υπολογισμό οι ώρες της μηνιαίας υποχρεωτικής απασχόλησης είναι 173 (εκατόν εβδομήντα τρεις).

β) Για την υπερωριακή εργασία της παρ.1 η υπερωριακή αμοιβή που προκύπτει από την εφαρμογή του ανωτέρω εδαφίου (α) αυξάνεται κατά 25% ενώ στις περιπτώσεις της παρ. 2 αυξάνεται στο διπλάσιο.

#### ΒΑΘΜΟΣ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

	Απλή υπερωρία	ΕΥΡΩ Προσαυξημένη με 25% & αργιών προσαυξημένη με 50%	Υπερωρία Σαββάτου	Διπλή υπερωρία
<b>A. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>				
α. Υποπλοίαρχος.....	8,19	10,24	12,29	16,39
β. Ανθυποπλοίαρχος....	7,13	8,91	10,69	14,25
<b>B. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ</b>				
α. Μηχανικός Β.....	8,19	10,24	12,29	16,39
β. Μηχανικός Γ.....	7,13	8,91	10,69	14,25
<b>Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ</b>				
α. Αξιωματικός Α/Τ Α΄.	8,19	10,24	12,29	16,39
β. Αξιωματικός Α/Τ Β΄.	7,13	8,91	10,69	14,25
Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ.....	8,19	10,24	12,29	16,39
Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας.....	7,13	8,91	10,69	14,25
<b>ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ</b>				
α. Ναύκληρος.....	6,19	7,74	9,28	12,38
β. Ξυλουργός.....	6,19	7,74	9,28	12,38
γ. Αντλιωρός.....	6,25	7,81	9,37	12,50
δ. Ναύτης.....	5,80	7,25	8,69	11,59
ε. Δοκ.Πλοίαρχος (απόφ.ΑΕΝ).....	4,98	6,23	7,47	9,96
στ. Δόκ.Πλοίαρχος.....	4,98	6,23	7,47	9,96
ζ. Ναυτόπαις.....	4,23	5,28	6,34	8,45
Ζ. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας μηχανοστασίου.	7,13	8,91	10,69	14,25
<b>Η. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ</b>				
α. Μηχανοδηγός Α΄.....	7,10	8,87	10,64	14,19
β. Μηχανοδηγός Β΄.....	6,33	7,91	9,50	12,66
γ. Αρχιθερμαστής.....	6,25	7,81	9,37	12,50
δ. Λιπαντής.....	6,19	7,74	9,28	12,38
ε. Δοκ. Μηχανικός (αποφ. ΑΕΝ).....	4,98	6,23	7,47	9,96
στ. Δόκιμος Μηχανικός.....	4,98	6,23	7,47	9,96
ζ. Θερμαστής.....	5,97	7,47	8,96	11,94
η. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή)....	5,97	7,47	8,96	11,94
θ. Καθαριστής.....	4,23	5,28	6,34	8,45
<b>Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ</b>				
α. Δόκιμος Α/Τ (αποφ. ΑΕΝ).....	4,98	6,23	7,47	9,96
β. Δόκιμος Α/Τ.....	4,98	6,23	7,47	9,96

4. Υπερωριακή αμοιβή Σαββάτου και αργιών

Όλο το πλήρωμα πλην του Α Μηχανικού όταν υπάρχει απασχόληση κατά τα Σάββατα και τις αργίες θα αμειβεται με το 1/173 του βασικού μισθού για κάθε ώρα απασχόλησης προσαυξημένο κατά 50% . Διευκρινίζεται ότι όλες οι ώρες εργασίας κατά τα Σάββατα και τις αργίες είναι ώρες υπερωριακής απασχόλησης αμειβόμενες κατά τον ανωτέρω τρόπο αποκλειστικά.

5. Πίνακας Υπερωριακών Αμοιβών

Οι υπερωριακές αμοιβές, σύμφωνα με τις παρ.3 και 4 διαμορφώνονται κατά ειδικότητα και περίπτωση ως κατωτέρω:



## Ι. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος.....	6,46	8,07	9,69	12,92
θαλαμηπόλος.....	6,19	7,74	9,28	12,38
γ. Βοηθός Μάγειρα (κάτοχος άδειας)....	5,23	6,54	7,85	10,47
δ. Βοηθός Θαλ/λου (κάτοχος άδειας)....	5,23	6,54	7,85	10,47
ε. Βοηθός Θαλ/πόλου (χωρίς άδεια).....	4,23	5,28	6,34	8,45

Χρόνος περισσότερος από μισή ώρα υπολογίζεται σαν μία ολόκληρη ώρα, χρόνος λιγότερος από μισή ώρα δεν λαμβάνεται υπόψη.

## 6. Σταθερές Υπερωρίες

## α) Αξιωματικοί Ασυρμάτου

Για τους Αξιωματικούς Ασυρμάτου, το ποσό των υπερωριών κατά μήνα, τόσο για τα πλοία γραμμών όσο και για τα άλλα φορτηγά πλοία, ορίζεται πάγια σε (150) εκατόν πενήντα ώρες το μήνα δηλαδή σε ευρώ (1.624,15) χίλια εξακόσια είκοσι τέσσερα και δέκα πέντε εκατοστά.

Στο ποσό αυτό περιλαμβάνονται και οι υπερωρίες για εργασία κατά τα Σάββατα και τις αργίες που αναγράφονται στο άρθρο 5 αυτής της Σύμβασης και διευκρινίζεται ότι οι 43 ώρες απ' αυτές έχουν υπολογισθεί με την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για εκτέλεση

εργασίας κατά τα Σάββατα και τις αργίες. Στα πιο πάνω κατ' αποκοπήν αναφερόμενα ποσά δεν περιλαμβάνονται οι υπερωρίες που αντιστοιχούν στο από (22%) είκοσι δύο τοις εκατό επίδομα Κυριακών, καλύπτουν όμως κάθε υπερωριακή εργασία των Αξιωματικών Ασυρμάτου της ειδικότητάς τους.

## β) Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών

Έχοντας υπ όψη ότι λόγω της φύσης της εργασίας που προσφέρει στο πλοίο το προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών, δεν είναι δυνατή η εκτέλεση των καθηκόντων του μέσα στις ώρες εργασίας που ορίζονται στο άρθρο 4, χορηγείται ανεξάρτητα από το επίδομα Κυριακών 22% και η εξής υπερωριακή αμοιβή:

αα. τον μάγειρα κάθε μήνα και για 167 ώρες	Ευρώ 1.417,35
ββ. τον βοηθό μάγειρα κάθε μήνα και για 137 ώρες	Ευρώ 952,31
γγ. τον θαλαμηπόλο κάθε μήνα και για 167 ώρες	Ευρώ 1.358,80
δδ. τους βοηθούς θαλαμηπόλους κάθε μήνα και για 137 ώρες	Ευρώ 952,31

Διευκρινίζεται ότι στις πιο πάνω ώρες για το μάγειρα και το θαλαμηπόλο οι 124 ώρες έχουν υπολογισθεί με την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για εκτέλεση εργασίας, προσαυξημένη κατά 25% και οι υπόλοιπες 43 ώρες έχουν υπολογισθεί με την υπερωριακή αμοιβή που προβλέπεται για εκτέλεση εργασίας κατά τα Σάββατα και αργίες δηλαδή προσαυξημένη κατά 50% ενώ για το βοηθό μάγειρα και το βοηθό θαλαμηπόλο 94 και 43 ώρες αντίστοιχα.

Εννοείται ότι μέσα στις ώρες που καθορίζονται μ' αυτό το τρόπο, το προσωπικό των Γενικών Υπηρεσιών είναι υποχρεωμένο να εκπληρώνει τα καθήκοντά του με την επιμέλεια που πρέπει, ενώ αποκλείεται η παροχή επί πλέον υπερωριών.

## 7. Μετά τη διάλυση φυλακών

α. Στις περιπτώσεις που μετά την διάλυσή τους οι βάρδιες διατηρούνται, ειδικά για το προσωπικό καταστρώματος, καταβάλλεται σ' αυτούς που μετέχουν στη βάρδια υπερωρία για δύο (2) ώρες κατά τις ημέρες από Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή και για τρεις (3) ώρες το Σάββατο και τρεις (3) ώρες την Κυριακή.

Οι ίδιες, αντίστοιχα, υπερωριακές αμοιβές καταβάλλονται όταν οι βάρδιες διατηρούνται ειδικά για το προσωπικό λεβητοστασίου ή και μηχανοστασίου.

β. Σ' αυτούς που, εκτός από τους άνδρες της βάρδιας, τους Αξιωματικούς Φυλακής και το προσωπικό ασφαλείας, παραμένουν μέσα στο πλοίο με εντολή του Πλοιάρχου, καταβάλλεται αντίστοιχα η υπερωριακή αμοιβή του παραπάνω εδαφίου.

γ. Εννοείται ότι οι άνδρες της βάρδιας θα εκτελούν και τις εργασίες του νυκτοφύλακα και θα διατηρούν τις φωτιές των λεβήτων για την λειτουργία των μηχανμάτων φορτοεκφόρτωσης του πλοίου, χωρίς άλλη αμοιβή και στην περίπτωση που το πλοίο παραμένει πλαγιοδετημένο στο λιμάνι, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση του.

νημάτων φορτοεκφόρτωσης του πλοίου, χωρίς άλλη αμοιβή και στην περίπτωση που το πλοίο παραμένει πλαγιοδετημένο στο λιμάνι, χωρίς να γίνεται φορτοεκφόρτωση του.

## 8. Όταν το πλοίο παραμένει επ' αγκύρας

α. Εάν το πλοίο βρίσκεται «επ' αγκύρας» και δεν εκτελεί φορτοεκφόρτωση, καταβάλλεται υπερωρία (2) ωρών κατά τις ημέρες από την Δευτέρα μέχρι και την Κυριακή.

β. Τα πιο πάνω ισχύουν και για το προσωπικό μηχανοστασίου σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης.

## 9. Αξιωματικοί Φυλακής

α. Στην περίπτωση που ανατεθεί στον Αξιωματικό καταστρώματος που παραμένει στο πλοίο για την ασφάλειά του, υπηρεσία πέραν από τη συνηθισμένη επίβλεψη για την ασφάλεια του πλοίου, στον δε Αξιωματικό μηχανής πέραν από τη συνηθισμένη επίβλεψη της ομαλής λειτουργίας του μηχανοστασίου, καταβάλλεται υπερωρία κατά τη διάρκεια αυτής της υπηρεσίας.

β. Σαν συνηθισμένη επίβλεψη θεωρείται εκείνη που προβλέπεται για τους Αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής σύμφωνα με την παρ. 2 του άρθρου 127 και την παρ.2 του άρθρου 129, αντίστοιχα, του Κανονισμού Εργασίας σε φορτηγά πλοία πάνω από 800 κ.ο.χ.

## 10. Νυκτοφύλακες

α. Οι τέσσερις (4) ώρες εργασίας των νυκτοφυλάκων, επί πλέον των οκτώ, κατά τις καθημερινές, οι οκτώ ώρες (8) το Σάββατο και οι τέσσερις (4) την Κυριακή υπολογίζονται σαν υπερωρίες. Επίσης κάθε εργασία τους που εκτελέστηκε μέσα στις οκτώ (8) προηγούμενες ή οκτώ (8) επόμενες ώρες από τη βάρδια τους θεωρείται υπερωρία.

β. Εάν στο νυκτοφύλακα καταστρώματος ανατεθεί εργασία που δεν περιλαμβάνεται στα καθήκοντα νυκτοφύλακα, καταβάλλεται, εκτός των πιο πάνω αμοιβών, υπερωρία για τις ώρες κατά τις οποίες εκτέλεσε αυτή την εργασία.

γ. Στους θερμοαστές νυκτοφύλακες σε πλοία που χρησιμοποιούν για καύσιμη ύλη γαιάνθρακες, εκτός από τις υπερωρίες για τις εργασίες τους πέραν από το οκτάωρο, καταβάλλεται και αμοιβή για τη διατήρηση της φωτιάς των καζανιών για την παραγωγή της αναγκαίας πίεσης του ατμού για την εκτέλεση της φορτοεκφόρτωσης με τα μηχανήματα του πλοίου. Η αμοιβή αυτή υπολογίζεται σαν υπερωρία αλλά μόνο για τις μισές ώρες που εργάστηκαν τα μηχανήματα φορτοεκφόρτωσης. Έτσι, αν τα μηχανήματα εργάστηκαν σ' όλο το διάστημα του δωδεκάωρου της βάρδιας του θερμοαστή νυκτοφύλακα, αυτός θα πάρει την τετράωρη υπερωρία (διαφορά μεταξύ οκτώ (8) και δώδεκα (12) ωρών) και επί πλέον υπερωρία για έξη (6) ώρες, δηλαδή σύνολο δεκάωρη υπερωρία. Εάν τα μηχανήματα εργάστηκαν δέκα (10) μόνο ώρες, θα πάρει την τετράωρη υπερωρία και επιπλέον πεντάωρη, δηλαδή σύνολο εννέα (9) ωρών υπερωρία.

#### 11. Πλύσιμο Δεξαμενών - Εξαγωγή Ιζημάτων

α. Για το πλύσιμο των δεξαμενών με μηχανήματα BUTTERWORTH και αν ακόμη αντί για νερό χρησιμοποιηθεί κάποια καυστική ουσία (π.χ. καυστική σόδα) εάν τα μέλη του πληρώματος δεν μπουν μέσα στις δεξαμενές και αυτή η εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας, δεν καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή. Εάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, καταβάλλεται υπερωριακή αμοιβή.

β. Εάν τα μέλη του πληρώματος μπουν μέσα στις δεξαμενές για να βγάλουν τα ιζήματα (κατακάθια) και αυτή η εργασία εκτελείται μέσα στις κανονικές ώρες εργασίας καταβάλλεται απλή υπερωρία, εάν όμως εκτελείται σε μη εργάσιμες ώρες, διπλή υπερωρία.

12. Αποσκωρίαση (με αμμοβολή) - Χρωματισμός (με μηχανήματα ψεκασμού)

Για το χρωματισμό με ψεκαστικό μηχανήματα (SPRAY) και τον καθαρισμό από τη σκουριά με άμμο (αμμοβολή) αλλά όχι με ηλεκτρικό σφυρί ή με αεροσφυροκοπανιστή (ματσακόνι) καταβάλλεται απλή υπερωρία εφ' όσον οι εργασίες γίνονται μέσα στις εργάσιμες ώρες, ενώ οι άνδρες που τις εκτελούν εναλλάσσονται κάθε δίωρο. Σ' αυτούς που εκτελούν αυτές τις εργασίες δίνεται φόρμα εργασίας, γάντια και προστατευτικά γυαλιά.

#### 13. Εστίες - Φλογοθάλαμοι

Για το χτίσιμο των τούβλων των εστιών και φλογοθάλαμων καταβάλλεται διπλή υπερωρία.

#### 14. Καθαρισμός αυλών κλπ.

Για τον καθαρισμό των αυλών των λεβήτων, των αυλοφόρων πλακών, κλιβάνων κλπ. και την απομάκρυνση της στάχτης καταβάλλεται διπλή υπερωρία.

#### 15. Καθαρισμός Διαχωριστήρα (DELANAL)

Για τον καθαρισμό των διαχωριστήρων DELANAL καταβάλλεται απλή υπερωρία στα μέλη του κατωτέρου πληρώματος μηχανολεβητοστασίου εάν η εργασία αυτή εκτελεσθεί μέσα στις ώρες βάρδιας.

#### 16. Βραστήρας

Όταν ο μηχανικός που είναι επιφορτισμένος με την παρακολούθηση της λειτουργίας του βραστήρα, όταν αυτός δεν είναι αυτόματος, εμποδίζεται να εκτελέσει

αυτή την εργασία, αντί γι' αυτόν έχει δικαίωμα υπερωριακής αμοιβής εκείνος ο ναυτικός από το κατώτερο προσωπικό της μηχανής, στον οποίο ανατίθεται η εργασία της παρακολούθησης της λειτουργίας του βραστήρα και για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκε στην εργασία αυτή.

#### 17. Βοηθητικός Ατμολέβητας

Για την παρακολούθηση του βοηθητικού ατμολέβητα σε πλοία που κινούνται με μηχανές εσωτερικής καύσης, όσο χρόνο ο λέβητας αυτός λειτουργεί αυτοτελώς και όχι με τα καυσαέρια των κύριων μηχανών, καταβάλλεται στους άνδρες του μηχανοστασίου που κάνουν την εργασία αυτή αντί για το μισθό του θερμοαστή που λείπει, υπερωρία για όσο χρόνο χρησιμοποιήθηκαν αυτοί στην εργασία αυτή.

### ΑΡΘΡΟ 7

#### ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΜΟΙΒΗ ΣΤΟ ΚΑΝΟΝΙΚΟ ΩΡΑΡΙΟ

1. Δεν καταβάλλεται πρόσθετη αμοιβή (υπερωρία, ιδιαίτερη αμοιβή) για τις παρακάτω εργασίες εφ' όσον αυτές γίνονται κατά τις ώρες βάρδιας ή κατά τις κανονικές ώρες εργασίας.

#### α. Αξιωματικοί Μηχανοστασίου

αα. Για τη μετάγγιση πετρελαίου από δεξαμενή σε δεξαμενή και για το γέμισμα και άδειασμα του θαλάσσιου έρματος (σαβούρας).

ββ. Για τις συνηθισμένες εργασίες συντήρησης μηχανής και βοηθητικών μηχανημάτων.

#### β. Εργασίες Καταστρώματος

αα. Για το άνοιγμα και το κλείσιμο των κυτών.

ββ. Για τον καθαρισμό από τη σκουριά των ελασμάτων. Εφ' όσον αυτός γίνεται με ηλεκτρικό σφυρί ή αερόσφυρο, η εργασία αυτή θα ανατίθεται σε προσωπικό που θα αλλάζει έτσι ώστε το ανώτατο χρονικό όριο για την ειδική αυτή εργασία να μη ξεπερνά το δίωρο την ημέρα για κάθε μέλος του πληρώματος.

γγ. Για την απομάκρυνση σκουπιδιών καταστρώματος.

δδ. Για τη λίπανση των βαρούλκων.

εε. Για την εξασφάλιση αντικειμένων καταστρώματος όταν έρχεται θαλασσοταραχή.

στ. Για την εργασία οπτήρος.

ζζ. Για τον καθαρισμό υδροσυλλεκτών αμπαριού (κουτί σεντινών).

ηη. Για το χρωματισμό διαμερισμάτων και κλειστών χώρων, γενικά, δηλαδή κυτών, αποθηκών, διαμερίσματος τιμονιού, διαδρόμων κλπ. σ' όλο το ύψος τους σε λιμάνι και σε ταξίδι εφ' όσον το πλοίο δεν κλυδωνίζεται και εφόσον δεν πρόκειται για εκτέλεση εργασιών που απαγορεύονται από την παρ. 2 του άρθρου 12 αυτής της Σύμβασης.

θθ. Για τον εξωτερικό χρωματισμό του πλοίου σε λιμάνι.

#### γ. Εργασίες μηχανολεβητοστασίου

αα. Για τον καθαρισμό των φίλτρων και του θερμοδοχείου.

ββ. Για τον καθαρισμό του δαπέδου του μηχανολεβητοστασίου.

γγ. Για το πλύσιμο και το χρωματισμό του μηχανολεβητοστασίου κατά την παραμονή σε λιμάνι. Η εργασία αυτή δεν μπορεί να ανατεθεί στο θερμοαστή βάρδιας ή μηχανοδηγό βάρδιας.

δδ. Για τη διατήρηση της φωτιάς των καζανιών.

εε. Για το άδειασμα των βαρελιών μηχανόλαδου στις δεξαμενές του πλοίου που γίνεται σε λιμάνι μεν, εφ όσον δεν διατηρούνται οι βάρδιες από ολοκληρωτο κατώτερο προσωπικό του μηχανολεβητοστασίου, κατά το ταξίδι δε μόνον από τους λιπαντές και καθαριστές.

στ. Για την παραλαβή καυσίμων.

ζζ. Για εργασίες ηλεκτρολογικές, υδραυλικές, μηχανών βαρκών και χειροκίνητων αντλιών, εφ όσον δεν εκτελούνται κάτω από το δάπεδο (πανιόλο) του μηχανολεβητοστασίου και κάτω από τον σχαροειδή προφυλακτήρα (γραδελάδα) του αντλιοστασίου.

ηη. Για τη διατήρηση από το νυκτοφύλακα της φωτιάς των καζανιών για τη λειτουργία των μηχανημάτων φωτισμού, θέρμανσης και ψυγείου του πλοίου.

δ. Γενικές Εργασίες

αα. Για την παραλαβή των υλικών με βαρούλκο από την πλευρά του πλοίου (σόττο παλάγκο), την τοποθέτησή τους στο κατάστρωμα και στη συνέχεια το μοίρασμα, τη μεταφορά και την τοποθέτησή τους στις αποθήκες του πλοίου κατά κλάδους.

ββ. Για την παράδοση με τον ίδιο παραπάνω τρόπο των ακάθαρτων ειδών ρουχισμού για πλύσιμο και παραλαβή τους.

γγ. Για το πλύσιμο και καθαρισμό των διαμερισμάτων του πληρώματος καθώς και για το χρόνο που απαιτείται για την αλλαγή της βάρδιας.

2. Γενική Παρατήρηση

Άσχετα από τις παραπάνω εργασίες που αναφέρονται ενδεικτικά, όλο το προσωπικό, οποιασδήποτε κατηγορίας, έχει υποχρέωση μέσα στις κανονισμένες ώρες εργασίας, χωρίς πρόσθετη αμοιβή, να εκτελεί όλες τις εργασίες που καθορίζονται από τον Εσωτερικό Κανονισμό Υπηρεσίας στα Εμπορικά πλοία και γενικότερα τις εργασίες που ανήκουν στην ειδικότητα του ναυτικού.

#### ΑΡΘΡΟ 8

##### ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

##### ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ

##### ΥΠΕΡΩΡΙΑΣ ΟΠΟΤΕΔΗΠΟΤΕ ΚΑΙ ΑΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ

Δεν καταβάλλεται υπερωρία στους Αξιωματικούς και στο κατώτερο προσωπικό για τις επόμενες εργασίες, τις οποίες υποχρεώνονται να εκτελούν και πέραν από τις κανονισμένες ώρες εργασίας σε οποιαδήποτε ώρα και ημέρα της εβδομάδας:

α. Στις περιπτώσεις ανώτερης βίας, που αφορά την ασφάλεια του πλοίου, των ανθρώπων πάνω σ' αυτό ή το φορτίο ή την ασφάλεια του πλοίου από πολεμικούς κινδύνους, καθώς επίσης και στις περιπτώσεις γυμνασίου βαρκών ή πυρκαϊάς ή εγκατάλειψης, όπως και στις περιπτώσεις παροχής βοήθειας σε άλλα πλοία ή πρόσωπα σε κίνδυνο, όλα δε αυτά σύμφωνα με την απόλυτη κρίση του Πλοίαρχου.

β. Για εργασία λόγω ανάγκης που αφορά χειρισμούς αναχώρησης, αγκυροβολίας, ορμίσεως και ασφάλειας του πλοίου, των επιβαινόντων ή του φορτίου.

#### ΑΡΘΡΟ 9

##### ΒΙΒΛΙΟ ΥΠΕΡΩΡΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ

1. Υπεύθυνοι προς τον Πλοίαρχο Αξιωματικοί για τη τήρηση του βιβλίου Υπερωριών και Ιδιαίτερων Αμοιβών είναι ο Υποπλοίαρχος για το προσωπικό καταστρώματος και Γενικών Υπηρεσιών, ο Α΄ Μηχανικός για το

προσωπικό μηχανοστασίου και λεβητοστασίου και ο Αξιωματικός Ασυρμάτου για κάθε εργασία σχετική με την ειδικότητά του.

2. Πριν από κάθε εκτέλεση έκτακτης εργασίας, που παρέχει το δικαίωμα πληρωμής υπερωρίας ή ιδιαίτερης αμοιβής, οι υπεύθυνοι αξιωματικοί που αναφέρονται πιο πάνω οφείλουν να αναφέρουν αυτό στον Πλοίαρχο και να πάρουν την έγκρισή του.

Εάν όμως απουσιάζει ο Πλοίαρχος, μπορούν αυτοί, όταν υπάρχει επείγουσα ανάγκη, να διατάξουν την εκτέλεση τέτοιας εργασίας, με την υποχρέωση να αναφέρουν έπειτα γι' αυτό στον Πλοίαρχο.

3. Οι υπεύθυνοι αξιωματικοί έχουν υποχρέωση να καταγράφουν κάθε μέρα στο βιβλίο υπερωριών και ιδιαίτερων αμοιβών αυτές που οφείλονται στα μέλη του πληρώματος, καλώντας τους δικαιούχους να δηλώσουν με την υπογραφή τους τη συμφωνία τους με τις σχετικές έγγραφες.

4. Η απασχόληση, σε εργασίες της παρ. 2 του Υποπλοίαρχου και Β Μηχανικού, καθορίζεται απευθείας από τον Πλοίαρχο. Το βιβλίο ενημερώνεται την ίδια ημέρα προσωπικά από τον Πλοίαρχο και υπογράφεται από τον Υποπλοίαρχο και τον Β΄ Μηχανικό.

#### ΑΡΘΡΟ 10

##### ΝΟΜΙΣΜΑ - ΙΣΟΤΙΜΙΕΣ - ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟΔΟΧΩΝ

1. Νόμισμα

Οι αποδοχές κάθε είδους των πληρωμάτων των Ελληνικών Φορτηγών Πλοίων πάνω από 4.500 τόννους D.W. καθορίζονται σε ευρώ.

2. Έναρξη και Λήξη Μισθοδοσίας - Έξοδα Ταξιδιού

α. Σε περίπτωση που ο ναυτικός, που προσλήφθηκε, είναι υποχρεωμένος να ταξιδεύει για να συναντήσει το πλοίο, στο οποίο πρόκειται να ναυτολογηθεί, ο μισθός του, συμπεριλαμβανομένης και της τροφοδοσίας, αρχίζει από την ημέρα της αναχώρησής του για ναυτολόγηση. Στο ναυτικό που αναχωρεί για ναυτολόγηση ή για επιστροφή στην πατρίδα δίνονται από τον Πλοίαρχο ή το Γραφείο όλα γενικά τα έκτακτα έξοδά του με τον όρο να προσκομίσει τις σχετικές αποδείξεις.

β. Οι ναυτικοί που απολύονται από το πλοίο και έχουν δικαίωμα επιστροφής στην πατρίδα δικαιούνται το μισθό και το αντίτιμο τροφής μέχρι την ημέρα της αναχώρησής τους από το λιμάνι όπου απολύθηκαν.

3. Προκαταβολή

Μόλις ναυτολογηθούν οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα προκαταβολής μέχρι ένα μισθό εκτός αν το πλοίο βρίσκεται σε χώρα που απαγορεύονται οι προκαταβολές από τη νομοθεσία της.

4. Πληρωμή Αποδοχών

Κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους στο πλοίο οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα προκαταβολών μέχρι 90% των αποδοχών που δικαιούνται να λάβουν, αφού αφαιρεθούν οι προκαταβολές που τους δόθηκαν προηγουμένως. Η εκκαθάριση και εξόφληση των εν γένει αποδοχών γίνεται κάθε δίμηνο.

5.

6. Ισοτιμίες μετατροπής και τρόποι πληρωμής αποδοχών

α. Οι προκαταβολές και η εξόφληση των μισθών γίνονται στο νόμισμα του τόπου όπου διενεργούνται, με την επίσημη τιμή του συναλλάγματος.

β. Κάθε φορά που ο ναυτικός επιθυμεί να πάρει προκαταβολή σε ξένο λιμάνι, να αναλάβει ή να καταθέσει χρήματα στο εξωτερικό, τα ποσά που θα ζητεί σε ξένο συνάλλαγμα θα εκφράζονται σε ευρώ, ενώ το ξένο συνάλλαγμα που πρέπει να του καταβληθεί μετατρέπεται σε σχέση με το ευρώ με βάση την επίσημη μικρότερη τιμή με την οποία αγοράζει η Τράπεζα Ελλάδος. Επειδή δεν υπάρχει επίσημη τιμή αγοράς για όλα τα νομίσματα ο Πλοίαρχος θα υπολογίζει την ισοτιμία των ξένων νομισμάτων με βάση την ισοτιμία τους προς το δολάριο σ' αυτό τον τόπο. Οι προκαταβολές στην Ελλάδα γίνονται σε ευρώ.

γ. Εάν ο ναυτικός δεν επιθυμεί την πληρωμή στο εξωτερικό στο νόμισμα της ξένης χώρας στην οποία βρίσκεται το πλοίο, έχει δικαίωμα να ζητήσει από τον Πλοίαρχο, εφόσον αυτό είναι δυνατόν, να πληρωθεί με επιταγή σε διαταγή του ναυτικού ή οποιουδήποτε άλλου προσώπου -με την υπόδειξή του- είτε στην Ελλάδα είτε στο εξωτερικό, τηρουμένων ως προς την πληρωμή στην Ελλάδα των νόμων «Περί προστασίας του Εθνικού Νομίσματος». Η μετατροπή θα γίνεται πάντοτε με βάση την επίσημη τιμή αγοράς του ευρώ σε σχέση με τα ξένα νομίσματα από την Τράπεζα της Ελλάδος, όπως αναφέρεται στο προηγούμενο εδάφιο (β) αυτού του άρθρου.

δ. Ο Πλοίαρχος μπορεί να παραδώσει στον ναυτικό, αντί για μετρητά, αντίστοιχη επιταγή, εάν βεβαιώνεται από την Λιμενική ή Προξενική Αρχή ότι, εξ αιτίας συναλλαγματικών δυσκολιών, είναι αδύνατο να έχει στη διάθεσή του μετρητά.

ε. Ο ναυτικός έχει το δικαίωμα, αν θέλει, να πάρει στην Ελλάδα τις αποδοχές του κάθε είδους από την εφοπλιστική επιχείρηση σε ευρώ με εκχώρηση συναλλάγματος ή σε ελεύθερο συνάλλαγμα. Παράλληλα διατηρούνται όλες οι συναλλαγματικές διευκολύνσεις που ισχύουν μέχρι σήμερα για το ναυτικό εκ μέρους του κράτους.

στ. Δεν αποκλείεται η καταβολή των αποδοχών του

ναυτικού στο εξωτερικό με οποιοδήποτε άλλο τρόπο για τον οποίον θα συμφωνούσαν οι ενδιαφερόμενοι.

#### ΑΡΘΡΟ 11 ΕΙΣΦΟΡΕΣ

##### Α. Εισφορές Ν.Α.Τ.

Οι εισφορές στο Ν.Α.Τ. υπολογίζονται σε ευρώ και καταβάλλονται σε ελεύθερο συνάλλαγμα επί Λονδίνου ή Νέας Υόρκης με την επίσημη τιμή αγοράς της Τράπεζας της Ελλάδος κατά την ημέρα της καταβολής.

##### Β. Εισφορές Ε.Λ.Ο.Ε.Ν.

Οι πλοιοκτήτες, τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, καταβάλλουν ποσοστό 2% που δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 25 του νόμου 1085/1980, το οποίο εισπράττεται από το Ν.Α.Τ. με σκοπό τη χορήγηση οικογενειακών επιδομάτων στους Έλληνες ναυτικούς. Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό ένα τοις εκατό (1%) συμμετοχής του ναυτικού υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών, που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του Ν.Α.Τ.

##### Γ. Εισφορές Κ.Ε.Α.Ν.

Οι πλοιοκτήτες, τους οποίους αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση καταβάλλουν ποσοστό δύο τοις εκατό (2%), που δεν μπορεί να αυξηθεί περισσότερο, σύμφωνα με το άρθρο 28 του νόμου 1220/1981, το οποίο εισπράττεται από το Ν.Α.Τ. με σκοπό τη χορήγηση στους Έλληνες ναυτικούς επικουρικής ασφάλισης.

Αυτό το ποσοστό μαζί με το ποσοστό δύο τοις εκατό (2%) συμμετοχής του ναυτικού υπολογίζεται πάνω στις αποδοχές των ναυτικών, που υπόκεινται σε εισφορά υπέρ του Ν.Α.Τ.

##### Δ. Εισφορές Εστίας Ναυτικών

Οι εισφορές του πλοιοκτήτη και των ναυτικών που προβλέπονται από το Ν.Δ. 92/73 «περί ΕΣΤΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ» όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 22 του νόμου 1085/80 «περί ελαχίστης εις το Ν.Α.Τ. προστασίας κλπ» είναι οι εξής:



	Εισφορές Πλοιοκτήτη ευρώ	Εισφορές Ναυτικών ευρώ
1. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ		
α. Υποπλοίαρχος.....	2,55	4,96
β. Ανθυποπλοίαρχος.....	2,22	4,31
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ		
α. Μηχανικός Α.....	4,82	9,37
β. Μηχανικός Β.....	2,55	4,96
γ. Μηχανικός Γ.....	2,22	4,31
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ		
α. Αξιωματικός Α/Τ Α.....	2,55	4,96
β. Αξιωματικός Α/Τ Β.....	2,22	4,31
4. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ.....	2,55	4,96
5. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας.....	2,22	4,31
7. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ		
α. Ναύκληρος.....	1,93	3,75
β. Ξυλουργός.....	1,93	3,75
γ. Αντλιωρός.....	1,95	3,78
δ. Ναύτης.....	1,80	3,51
ε. Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΕΝ)..	1,55	3,02
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	1,55	3,02
ζ. Ναυτόπαις.....	1,32	2,56
8. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας Μηχανοστασίου...	2,22	4,31
9. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ		
α. Μηχανοδηγός Α.....	2,21	4,30
β. Μηχανοδηγός Β.....	1,97	3,83
γ. Αρχιθερμαστής.....	1,95	3,78
δ. Λιπαντής.....	1,93	3,75
ε. Δόκιμος Μηχανικός (αποφ.ΑΕΝ).....	1,55	3,02
στ. Δόκιμος Μηχανικός.....	1,55	3,02
ζ. Θερμαστής.....	1,86	3,62
η. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή)	1,86	3,62
θ. Καθαριστής.....	1,32	2,56
10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ		
α. Δοκ. Ασυρματιστής (απόφ. ΑΕΝ).....	1,55	3,02
β. Δοκ. Ασυρματιστής.....	1,55	3,02
11. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		
α. Μάγειρος.....	2,01	3,91
β. Θαλαμηπόλος.....	1,93	3,75
γ. Βοηθός Μαγείρου.....	1,63	3,17
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	1,63	3,17
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	1,32	2,56

ΑΡΘΡΟ 12  
ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Εκτός από την περίπτωση έκτακτης ανάγκης, που να αναφέρεται στο ημερολόγιο του πλοίου, απαγορεύεται:

α. Η χρησιμοποίηση των Αξιωματικών καταστρώματος για την εκτέλεση χειρωνακτικών εργασιών.

β. Η χρησιμοποίηση των Αξιωματικών Α/Τ σε εργασίες που δεν ανήκουν στην ειδικότητά τους.

2. Ομοίως απαγορεύεται:

α) Κατά το ταξίδι ο χρωματισμός και ο καθαρισμός της σκουριάς του πλοίου με χρησιμοποίηση σκαλωσιών (ικριωμάτων) καθώς και ο χρωματισμός των καταρτιών και της καπνοδόχου.

β) Κάθε εργασία πάνω στα κατάρτια εφ' όσον βρίσκεται σε λειτουργία το αντίστοιχο βαρούλκο.

γ) Ο εξωτερικός χρωματισμός και ο καθαρισμός της σκουριάς εφ' όσον το πλοίο βρίσκεται σε δεξαμενή ή μέσα σε ποτάμια ή μέσα σε διαύλους με ορμητικά (χειμαρρώδη) ρεύματα.

δ) Το πλύσιμο και ο χρωματισμός του χώρου πάνω από το λέβητα εφ' όσον αυτός βρίσκεται σε λειτουργία.

ΑΡΘΡΟ 13  
ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ - ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ

1. Προέλευση Ναυτολογουμένων

Τα πληρώματα των πλοίων, τα οποία αφορά αυτή η Συλλογική Σύμβαση, καταρτίζονται από τα τακτικά μέλη των Ναυτικών Οργανώσεων που συνάπτουν αυτή τη συμφωνία και που ανήκουν στη δύναμη της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας κατά απόλυτη επιλογή από τον πλοιοκτήτη, εφόσον προσφέρονται με τους όρους αυτής της Συλλογικής Σύμβασης.

2. Διάρκεια Ναυτολόγησης

Η διάρκεια ναυτολόγησης καθορίζεται σε έξι (6) μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε δεξαμενόπλοια και σε επτά (7) μήνες γι' αυτούς που υπηρετούν σε πλοία ξηρού φορτίου, ανεξάρτητα από την περιοχή που βρίσκεται το πλοίο.

3. Υγειονομική Εξέταση

Τα έξοδα υγειονομικής εξέτασης των ναυτικών για την απόκτηση του πιστοποιητικού, όπως προβλέπεται από το Σύμφωνο των 8 χωρών της Βόρειας Θάλασσας, συμφωνείται να καταβάλλονται από τον πλοιοκτήτη στο ναυτικό, εφ' όσον πραγματοποιείται η ναυτολόγηση στο πλοίο του πλοιοκτήτη από τον οποίο ζητείται η σχετική δαπάνη. Εάν δεν πραγματοποιηθεί η σχετική ναυτολόγηση, τα παραπάνω έξοδα θα βαρύνουν το ναυτικό.

4. Θέση στα μέσα μεταφοράς

Οι ναυτικοί έχουν δικαίωμα εισιτηρίων μεταφοράς ως εξής:

α) Σιδηροδρομικός: Οι Αξιωματικοί Ε.Ν. στην Α θέση και οι υπόλοιποι ναυτικοί στην Β θέση.

β) Αεροπορικός: Όλοι γενικά οι ναυτικοί, ανεξάρτητα από βαθμό και ειδικότητα, στην τουριστική θέση.

γ) Ατμοπλοικός: αα) Αν πρόκειται για υπερωκεάνια πλοία ή άλλα επιβατηγά που διαθέτουν δύο θέσεις Α' και τουριστική, οι μεν αξιωματικοί ανεξάρτητα από βαθμό και ειδικότητα θα ταξιδεύουν στην Α' Οικονομική θέση, οι δε υπόλοιποι ναυτικοί στην τουριστική θέση. ββ) Αν πρόκειται για πλοία που διαθέτουν καμπίνες Β' θέσης, οι Α' Πλοίαρχοι και οι Α' Μηχανικοί θα ταξιδεύουν στην Α' θέση οι υπόλοιποι Αξιωματικοί στην Β' θέση και οι υπόλοιποι ναυτικοί στην τουριστική θέση.

5. Προστασία κατά το ταξίδι προς ναυτολόγηση

Ο ναυτικός που πηγαίνει να συναντήσει το πλοίο για να αναλάβει εργασία, εάν πάθει ατύχημα έχει την ίδια προστασία που έχει και αυτός που βρίσκεται στην υπηρεσία του πλοίου.

6. Δικαίωμα παλιννόστησης μετά 4μηνο παραμονή σε ράδα

Εφ' όσον το πλοίο παραμένει στη ράδα πάνω από τέσσερις (4) συνεχείς μήνες, ο ναυτικός έχει δικαίωμα να ζητήσει την παλιννόστησή του με έξοδα του πλοίου. Διευκρινίζεται ότι «ΡΑΔΑ» σημαίνει αγκυροβόλιο έξω από την περιοχή λιμανιού.

ΑΡΘΡΟ 14  
ΑΣΘΕΝΕΙΣ ΠΟΥ ΝΟΣΗΛΕΥΟΝΤΑΙ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

1. Μισθοί Ασθενείας:

Ο μισθός ασθενείας των ναυτικών που ασθενούν και νοσηλεύονται έξω από το πλοίο, σε νοσοκομείο ή εκτός νοσοκομείου, ορίζεται σε ευρώ και είναι ίσος με τον κατά ειδικότητα βασικό μισθό που καθορίζεται στο άρθρο 1. Στον ανωτέρω μισθό ασθενείας περιλαμβάνεται και το αντίτιμο τροφής. Ειδικώς στην περίπτωση ασθενών που νοσηλεύονται έξω από Νοσοκομείο σε λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών και του Καναδά καταβάλλεται ο ειδικός μισθός ασθενείας προσαυξημένος με το αντίτιμο τροφής που προβλέπει το άρθρο 15 για τις χώρες αυτές.

2. Μισθός σε περίπτωση ατυχήματος

Σε περίπτωση ατυχήματος ο μισθός ασθενείας καθορίζεται στο 100% του βασικού μισθού της Συλλογικής Σύμβασης.

3. Θέση Νοσηλείας

Οι Αξιωματικοί έχουν δικαίωμα νοσηλίων Α' θέσης σε νοσοκομείο ή κλινική και τα κατώτερα πληρώματα Βα' θέσης.

4. Αφροδίσια Νοσήματα

Στους ασθενείς από αφροδίσια νοσήματα δεν καταβάλλεται μισθός αλλά μόνο το αντίτιμο τροφής.

ΑΡΘΡΟ 15  
ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΤΡΟΦΗΣ

Σε περίπτωση που ο ναυτικός δικαιολογημένα παραμείνει στην ξηρά για λόγους που ανάγονται στο πλοίο και δεν επιβαρυνθεί το πλοίο με την τροφοδοσία του, δικαιούται αντίτιμο τροφής που καθορίζεται σε ευρώ (13,69) δέκα τρία και εξήντα εννέα εκατοστά, την ημέρα εκτός σε περιπτώσεις που η παραμονή είναι σε λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής και του Καναδά, όπου το αντίτιμο τροφής καθορίζεται σε 25 Δολάρια Αμερικής την ημέρα.

ΑΡΘΡΟ 16  
ΑΔΕΙΕΣ

1. Ο ναυτικός δικαιούται άδεια που υπολογίζεται σε (8) οκτώ ημέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας του, για δε τις επί πλέον ημέρες σε αντίστοιχο κλάσμα της παραπάνω μηνιαίας άδειας. Στον υπολογισμό της άδειας περιλαμβάνεται και το επίδομα 22% των Κυριακών καθώς και το δέκα τοις εκατό (10%) επίδομα δεξαμενόπλοιων για τους ναυτικούς που υπηρετούν σ' αυτά.

Το ημερομίσθιο έχει καθορισθεί από 1.1.1990 ίσο με το 1/22 του βασικού μισθού προσαυξημένου με τα παραπάνω επιδόματα.

2. Κατά τις ημέρες της αδειάς του ο ναυτικός δικαιούται το βασικό μισθό που αναλογεί σ' αυτές όπως αυτός ορίζεται από το άρθρο 1 της Συλλογικής Σύμβασης, προσαυξημένο με τα επιδόματα που αναφέρονται στην παραγρ.1 αυτού του άρθρου, καθώς επίσης και το αντίτιμο τροφής, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 15 για τα λιμάνια πλην Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά (ευρώ 13,69 ημερησίως).

3. Η άδεια παρέχεται από τον Πλοίαρχο, εφ' όσον κατά την κρίση του οι ανάγκες του πλοίου επιτρέπουν την χορήγησή της. Σε αντίθετη περίπτωση, με εκλογή του ναυτικού, είτε αναβάλλεται η χορήγησή της για τον κατάλληλο χρόνο είτε θεωρείται ότι δόθηκε, αφού σ' αυτή την περίπτωση καταβάλλεται στο ναυτικό ο μισθός που του αναλογεί χωρίς το αντίτιμο τροφής, γιατί αυτός παραμένει και διατρέφεται στο πλοίο. Πάντως πρέπει να καταβάλλεται κάθε προσπάθεια να αποφεύγεται η μη χορήγηση αδειάς με αντάλλαγμα χρηματική πληρωμή.

4. Σε περίπτωση παραμονής του ναυτικού στο πλοίο και μη χορήγησης της αδειάς ή μη καταβολής σ' αυτόν του μισθού που του αναλογεί (και ανεξάρτητα από το λόγο για τον οποίο δεν δόθηκε στο ναυτικό η άδεια ή δεν καταβλήθηκε σ' αυτόν ο μισθός που του αναλογεί), κατά την παροχή της αδειάς, όταν αυτός απολύεται, του καταβάλλεται και το αντίτιμο τροφής που αναλογεί στις μέρες της αδειάς του και ορίζεται από το άρθρο 15 για τα λιμάνια πλην Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά (ευρώ 13,69 ημερησίως).

#### ΑΡΘΡΟ 17

##### ΚΛΙΝΟΣΚΕΥΗ - ΕΠΙΤΡΑΠΕΖΙΑ ΣΚΕΥΗ κ.λπ.

1. Στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα δίνονται τα απαραίτητα είδη κλινοσκευής, επιτραπέζια σκεύη κ.λπ. Τα σεντόνια και τα καλύμματα των μαξιλαριών θα αλλάζονται μία φορά την εβδομάδα με αντίστοιχα καθαρά.

2. Σε κάθε μέλος του κατώτερου προσωπικού καταστρώματος δίνεται ένας αδιάβροχος επενδύτης (νιτσεράδα) και ένα ζευγάρι αδιάβροχα παπούτσια.

3. Σε όσους κατά τον καθαρισμό των δεξαμενών, περι των οποίων η παραγρ.5 του άρθρου 3, μπαίνουν μέσα σ' αυτές διατίθενται φόρμα και υποδήματα (μπότες).

4. Τα πλοία πρέπει να είναι πάντοτε εφοδιασμένα με τα απαραίτητα είδη σε αριθμό ανώτερο από τον αναγκαίο, για να αποφεύγονται περιπτώσεις αδυναμίας προμηθειάς τους σε διάφορα λιμάνια.

Την περίπτωση αδυναμίας εξεύρεσης των ειδών της παραγρ. 1 διαπιστώνει, σύμφωνα με τον τρόπο που πρέπει, η Λιμενική Αρχή στη χώρα μας, ενώ στο εξωτερικό ο Προξενικός Λιμενάρχης και αν δεν υπάρχει η Προξενική Αρχή.

5. Όλα γενικά τα παραπάνω είδη παραδίνονται στο πλήρωμα καθαρά και σε κατάσταση που επιτρέπει την χρήση τους. Οσοι φεύγουν από το πλοίο έχουν υποχρέωση να επιστρέφουν όλα ανεξαιρέτως τα είδη σε καλή κατάσταση, θεωρείται δε δικαιολογημένη η λογική φθορά τους λόγω χρήσης. Σε περίπτωση απώλειας ή καταστροφής αυτών των ειδών από αμέλεια ή ευθύνη του κατόχου, αυτός έχει υποχρέωση να καταβάλει το αντίτιμο για την αντικατάσταση του είδους που χάθηκε ή καταστράφηκε.

#### ΑΡΘΡΟ 18

##### ΓΟΝΙΚΗ ΑΔΕΙΑ

1.1 Κάθε γονέας ναυτικός, εφόσον έχει συμπληρώσει συνεχή θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών

στον ίδιο εργοδότη αποκτά δικαίωμα να λάβει γονική άδεια χωρίς αποδοχές, συνολικής διάρκειας 3 μηνών για να μπορέσει να ασχοληθεί με το παιδί του μέχρι αυτό να συμπληρώσει την ηλικία των πέντε ετών. Σε περίπτωση ύπαρξης περισσότερων παιδιών το δικαίωμα γονικής αδειάς είναι αυτοτελές για το καθένα από αυτά εφόσον από το χρόνο λήξης της αδειάς που δόθηκε για το προηγούμενο παιδί ο εργαζόμενος συμπλήρωσε δωδεκάμηνη τουλάχιστον συνεχή θαλάσσια υπηρεσία στον ίδιο εργοδότη.

1.2 Το δικαίωμα γονικής αδειάς με τις ίδιες πιο πάνω προϋποθέσεις παρέχεται και σε περίπτωση υιοθεσίας παιδιού.

2.1 Ο ναυτικός υποχρεούται να ενημερώσει τον Πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη τουλάχιστον πριν ένα μήνα για τον επιθυμητό χρόνο άσκησης του δικαιώματος γονικής αδειάς, οπότε η άδεια χορηγείται, υπό την επιφύλαξη της παραγράφου 2.3, στον πρώτο λιμένα κατάπλου εφόσον έχει παρέλθει η πιο πάνω προθεσμία προειδοποίησης.

2.2 Η γονική άδεια παρέχεται άπαξ και στο σύνολό της εκτός από αντίθετη συμφωνία μεταξύ ναυτικού και εργοδότη. Με την χορήγηση της γονικής αδειάς λύεται η σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού, στη θέση του οποίου ναυτολογείται ως αντικαταστάτης άλλος ναυτικός ανάλογων προσόντων.

2.3 Ο Πλοίαρχος ή ο Πλοιοκτήτης μπορούν να αναβάλουν την χορήγηση της γονικής αδειάς στην περίπτωση που αποδεδειγμένα δεν είναι δυνατή η εξεύρεση αντικαταστάτη του εργαζόμενου ναυτικού.

3.1 Δεκαπέντε ημέρες πριν από το τέλος της περιόδου γονικής αδειάς που έχει δοθεί, ο ναυτικός υποχρεούται να δηλώσει εγγράφως στον πλοιοκτήτη εάν επιθυμεί να επανέλθει στην εργασία του στην ίδια θέση στο πλοίο που υπηρετούσε ή σε περίπτωση αδυναμίας σε εργασία ισοδύναμη ή ανάλογη. Τυχόν δικαιώματα αποζημίωσης και εξόδων μετακίνησης προς και από το πλοίο του αντικαταστάτη του, που προκύπτουν από την άσκηση του δικαιώματος βαρύνουν τον γονέα ναυτικό που έκανε χρήση του δικαιώματος της γονικής αδειάς και όχι τον εργοδότη.

Στην περίπτωση επανάλληψης της ναυτολόγησης αυτή θεωρείται νέα.

3.2 Η μη υποβολή της πιο πάνω δηλώσεως ισοδυναμεί με παραίτηση του ναυτικού από το πιο πάνω δικαίωμα.

3.3 Ο ναυτικός που ασκεί το δικαίωμα της γονικής αδειάς καλύπτει τα δικά του έξοδα μετακίνησής του από και προς το πλοίο αντίστοιχα. Ο ναυτικός που κάνει χρήση του δικαιώματος της γονικής αδειάς, έχει την δυνατότητα, εάν το επιθυμεί να συνεχίσει την ασφαλιστική του κάλυψη στο ΝΑΤ, καταβάλλοντας ο ίδιος τις αντίστοιχες εισφορές (εργοδότη και εργαζομένου).

#### ΑΡΘΡΟ 19

##### ΑΔΕΙΑ ΑΠΟΥΣΙΑΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

1. Τηρουμένων των διαδικασιών χορήγησης έγκρισης από την Αρχή που προβλέπεται στο άρθρο 89 του Ν.Δ 187/73 «Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου» και υπό την προϋπόθεση ότι δεν υφίσταται κίνδυνος για την ασφάλεια του πλοίου και οι εμπορικές και λοιπές λειτουργικές υποχρεώσεις του πλοίου το επιτρέπουν, ο Πλοίαρχος μπορεί να χορηγήσει σε εργαζόμενο άδεια απουσίας από το πλοίο για χρονικό διάστημα μέχρι 144 ώρες συνολικά κατ' έτος (6 ημέρες), για λόγους ανωτέρας βίας που συνδέονται με επείγοντες οικογενειακούς λόγους του εργαζομένου. Εάν η απουσία αυτή συνεπάγεται και έξοδα μετακίνησης, τότε

αυτά βαρύνουν τον ναυτικό. Σε περιπτώσεις χορήγησης άδειας απουσίας, καταχωρείται σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο γέφυρας του πλοίου και σε σελίδα παρατηρήσεων του ναυτικού φυλλαδίου του εργαζομένου.

2. Η άδεια απουσίας είναι δυνατό να χορηγείται εφάπαξ ή τμηματικά και κατά το χρόνο διάρκειάς της ο εργαζόμενος δεν δικαιούται αποδοχές. Η μη έγκαιρη επιστροφή του εργαζομένου στο πλοίο μετά το πέρας της άδειας απουσίας συνιστά λόγο καταγγελίας της σύμβασης ναυτολόγησης χωρίς δικαίωμα αποζημίωσης.

3. Το δικαίωμα άδειας απουσίας για οικογενειακούς λόγους ισχύει για συμβάσεις ναυτολόγησης που θα αρχίσουν μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας Σ.Σ.Ε.

#### ΑΡΘΡΟ 20 ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

##### 1. Συλλογικές Διαφορές

α. Κάθε συλλογική διαφορά που προκύπτει ανάμεσα στις Οργανώσεις που συνάπτουν αυτή τη συμφωνία σχετικά με την εφαρμογή και ερμηνεία των όρων αυτής της Συλλογικής Σύμβασης επιλύεται με διαιτησία, όπως ορίζεται στο Συμφωνητικό της 7ης Δεκεμβρίου 1956 για τη σύνθεση και λειτουργία των Διαιτητικών Επιτροπών.

β. Δίκες που εισάγονται στα πολιτικά δικαστήρια από μέλη των συμβαλλομένων οργανώσεων, για κρίση σε ζητήματα για τα οποία εκκρεμεί διαιτησία σύμφωνα με το εδάφιο (α) αυτής της παραγράφου, αναβάλλονται μέχρι την έκδοση της απόφασης διαιτησίας.

##### 2. Ατομικές Διαφορές

α. Ατομικές συμβάσεις ναυτολόγησης, στις οποίες εφαρμόζεται αυτή η συλλογική σύμβαση, θα ρυθμίζονται αποκλειστικά, σχετικά με κάθε απαίτηση από την εργασία ή δικαίωμα του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, από αυτή τη Συλλογική Σύμβαση και τους ελληνικούς νόμους, με εφαρμογή σ' αυτή την περίπτωση, τόσο του άρθρου 238 του Κ.Δ.Ν.Δ όσο και του άρθρου 83 του Κ.Ι.Ν.Δ., όπως τροποποιήθηκε από το άρθρο 2 του ν. 451/76, και θα κρίνονται από τις αρμόδιες Ελληνικές Αρχές και τα Ελληνικά Δικαστήρια.

β. Κάθε μέλος που ανήκει στις συμβαλλόμενες ναυτεργατικές οργανώσεις έχει υποχρέωση όπως, για κάθε ζήτημα που προκύπτει κατά την εφαρμογή αυτής της Συλλογικής Σύμβασης σχετικά με τους όρους εργασίας που προβλέπονται σ' αυτή και στο νόμο, προσφεύγει στην επαγγελματική του Οργάνωση ή στους τοπικούς αντιπροσώπους της Π.Ν.Ο. και να επιδιώκει με τη βοήθειά τους την επίλυση του ζητήματος από τις Ελληνικές Λιμενικές ή Προξενικές Αρχές.

γ. Συμφωνείται από τα δύο μέρη, ότι η παράβαση των διατάξεων αυτής της παραγράφου από το ναυτικό αποτελεί παράβαση καθήκοντος.

##### ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ

Συμφωνείται η από κοινού αναγνώριση του ναυτικού επαγγέλματος ως ιδιόμορφου, βαρέος και ανθυγιεινού και η κοινή προσπάθεια προς την Πολιτεία για το νομοθετικό χαρακτηρισμό μέσα από τη νομοθεσία του Ν.Α.Τ. για την προστασία των υφιστάμενων συνταξιοδοτικών ρυθμίσεων.

Διευκρινίζεται ότι η συναίνεση της Ενώσεως Ελλήνων Εφοπλιστών δίνεται, αποκλειστικά και μόνο, για τον παραπάνω σκοπό.

#### ΑΡΘΡΟ 21

##### ΙΣΧΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

1. Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης αρχίζει από την 1η Ιανουαρίου 2010 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2010.

2. Για τις συμβάσεις ναυτικής εργασίας οι οποίες έχουν συμφωνηθεί πριν από την έναρξη ισχύος αυτής της Σύμβασης και θα λυθούν μετά την υπογραφή της, ο χρόνος υπηρεσίας του ναυτικού, που πέρασε από τη ναυτολόγηση μέχρι την απόλυσή του, θα υπολογίζεται για την παροχή της άδειας, όπως ορίζεται στο άρθρο 16 αυτής της Συμβάσεως.

3. Συμφωνείται να συγκροτηθεί ομάδα εργασίας από εκπροσώπους της Ε.Ε.Ε. και της Π.Ν.Ο. με σκοπό να καταγράψει και εξετάσει κλαδικά και θεσμικά θέματα που θα προταθούν από τις δύο πλευρές και να υποβάλει προς τις Διοικήσεις των δύο μερών προτάσεις προκειμένου να ληφθούν επ' αυτών αποφάσεις και να υπογραφούν σχετικά συμφωνητικά, τα οποία και θα υποβάλλονται για κύρωση στο Υπουργείο Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας εφ' όσον πρόκειται για θέματα που ρυθμίζονται με τη διαδικασία των Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας.

4. Αυτή η σύμβαση συντάχθηκε σε τρία αντίτυπα, από τα οποία πήραν από ένα η ΕΝΩΣΙΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ και η ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ενώ το τρίτο αντίτυπο θα κατατεθεί στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Θαλασσίων Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας για επικύρωση και υπογράφεται όπως ακολουθεί:

Για την	Για την
Ένωση Ελλήνων	Πανελλήνια Ναυτική
Εφοπλιστών	Ομοσπονδία
Ο Πρόεδρος	Ο Γενικός Γραμματέας
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΒΕΝΙΑΜΗΣ	ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ

1. Για την Πανελλήνια ένωση Πλοιάρχων Ε.Ν. πάσης τάξεως (Π.Ε.Π.Ε.Ν.)

Ο Πρόεδρος  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ

2. Για την Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εσωτερικής καύσης Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Μ.Μ.Ε.Κ.Ε.Ν.)

Ο Πρόεδρος  
ΜΙΧΑΗΛ ΠΑΤΖΑΡΑΚΗΣ

3. Για την Πανελλήνια Ένωση Ραδιοτηλεγραφητών και Ραδιοηλεκτρονικών Αξιωματικών Ε.Ν.

(Π.Ε.Ρ.Ρ.Α.Ε.Ν.)

Η Πρόεδρος  
ΣΤΥΛΙΑΝΗ ΖΕΡΒΟΥ

4. Για την Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Ε.Ν. (Π.Ε.Ν.Ε.Ν.)

Ο Πρόεδρος

ΑΝΤΩΝΗΣ ΝΤΑΛΑΚΟΓΙΩΡΓΟΣ

5. Για την Πανελλήνια Ένωση Αρχιθαλαμηπόλων-Θαλαμηπόλων Ε.Ν. (Π.Ε.ΑΘ.Ε.Ν.)

Ο Πρόεδρος

ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΙΔΗΣ

6. Για την Πανελλήνια Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων και Κυβερνητών Ε.Ν.

(Π.Ε.Π.Π. & Κ. Ε.Ν.)

Ο Πρόεδρος

ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ



Αριθμ. 3525.16/ 01 /2011

(4)

Κύρωση Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Πορθμείων Εσωτερικού έτους 2010.

**Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ****ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ, ΝΗΣΩΝ ΚΑΙ ΑΛΙΕΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

## 1. Τις διατάξεις

α) των άρθρων 1 παράγραφος 1 και 5 του Α.Ν. 3276/44 «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία», όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα (Α' 24).

β) των άρθρων 1, 4 και 5 του Π.Δ. 96/10 «Σύσταση Υπουργείου Θαλασσιών Υποθέσεων, Νήσων και Αλιείας, καθορισμός των αρμοδιοτήτων του και ανακατανομή αρμοδιοτήτων των Υπουργείων» (Α' 170).

2. Το αριθ. πρωτ.:3692-6350/26-11-2010 κοινό έγγραφο της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού και της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, με το οποίο υποβλήθηκε για κύρωση η από 22-11-2010 Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Πληρωμάτων Πορθμείων Εσωτερικού.

3. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις της Απόφασης αυτής δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού, αποφασίζουμε:

1. Την κύρωση της Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας Πληρωμάτων Πορθμείων Εσωτερικού, που αφορά στους όρους εργασίας και αμοιβής των πληρωμάτων που εργάζονται στα πλοία Πορθμεία και Οχηματαγωγά, που εκτελούν τοπικές διαπορθμεύσεις μεταξύ λιμένων εσωτερικού, αποστάσεως μέχρι τριάντα (30) ναυτικών μιλίων, από αφετηρίας μέχρι προορισμού, το κείμενο της οποίας υπεγράφη την 22-11-2010 από τους νομίμους εκπροσώπους: (α) της Ένωσης Πορθμείων Εσωτερικού και (β) της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας και των κλαδικών οργανώσεων της δύναμής της, οι οποίες αναφέρονται στο προοίμιο της υπόψη Συλλογικής Σύμβασης, εκτός από το άρθρο 12 αυτής, το οποίο αντίκειται στην κείμενη νομοθεσία, ενώ όσον αφορά στο άρθρο 4 παράγραφο 3 αυτής δεν υφίσταται σχετική απόφαση.

2. Η ισχύς της Συλλογικής Σύμβασης, η οποία κυρώνεται με την Απόφαση αυτή, αρχίζει από την 01- 02-2010 και λήγει την 31-01-2011.

3. Η απόφαση αυτή με το κείμενο της κυρούμενης Συλλογικής Σύμβασης, να δημοσιευθούν στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Πειραιάς, 7 Ιανουαρίου 2011

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ

**ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗΣ**

**ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ  
ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ**

Εν Πειραιεί σήμερα την 22/11/2010 οι υπογεγραμμένοι αφ' ενός Παράσχος Τσάγκαρης, Πρόεδρος του αναγνωρισμένου Επαγγελματικού Σωματείου που εδρεύει στον Πειραιά με την επωνυμία " ΕΝΩΣΗ ΠΟΡΘΜΕΙΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ " ειδικά εξουσιοδοτημένος προς τούτο και αφ' ετέρου:

1. Γιάννης Χαλάς, Γενικός Γραμματέας της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

2. Γεώργιος Βλάχος, Πρόεδρος της Π.Ε. Πλοιάρχων Ε.Ν.

3. Μιχάλης Παντζαράκης, Πρόεδρος της Π.Ε. Μηχανικών ΜΕΚ (ΠΕΜΕΚΕΝ)

4. Βασίλειος Παναγιωτόπουλος Πρόεδρος της Π.Ε. Πρακτικών Πλοιάρχων και Κυβ/τών Ε.Ν.

5. Ιωάννης Νησωτάκης, Πρόεδρος της Π.Ε. Ναυτών Μ/Σ-Φ/Β

6. Ιωάννης Φραγκουλιδής, Πρόεδρος της Π.Ε. Αρχιθ/λων - Θαλαμηπόλων Ε.Ν.

νομίμως εξουσιοδοτημένοι προς τούτο, συμφωνήσαμε και υπογράψαμε την παρούσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που αφορά τους όρους εργασίας και αμοιβής των πληρωμάτων που εργάζονται στα πλοία Πορθμεία και Οχηματαγωγά που εκτελούν τοπικές διαπορθμεύσεις μεταξύ λιμένων εσωτερικού αποστάσεως μέχρι 30 ναυτικών μιλίων, από αφετηρίας μέχρι προορισμού για την χρονική περίοδο από 01/02/2010 έως 31/01/2011.

**ΑΡΘΡΟ 1****ΜΙΣΘΟΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ**

1. Οι μηνιαίοι μισθοί ενεργειάς των πληρωμάτων των πλοίων της άνω κατηγορίας που προβλέπονται από τη προηγούμενη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας της 04/08/2009 αυξάνονται για τη χρονική περίοδο από 01/02/2010 μέχρι 31/01/2011 κατά ποσοστό (2,00%) διαμορφούμενοι ως ακολούθως:

**ΒΑΘΜΟΙ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ**

01/02/10-31/01/11	EURO Μισθός Ενεργειάς	EURO + Κυριακές	EURO = Βασικός Μισθός
α. Ο Κυβερνών το πλοίο Πλοίαρχος ή Κυβερνήτης	1.557,96	+342,75	= 1.900,71
β. Ο ναυτολογημένος ως Υποπλοίαρχος	1.284,46	+282,58	= 1.567,04
γ. Ο ναυτολογούμενος ως Ναύκληρος	924,04	+203,29	= 1.127,33
δ. Ο ναυτολογούμενος ως Ναύτης	901,72	+198,38	= 1.100,10
ε. Ο ναυτολογούμενος ως Ναυτόπαις	810,95	+178,41	= 989,36
στ. Ο ναυτολογούμενος ως Μηχανικός ΜΕΚ	1.539,38	+338,66	= 1.878,04

ζ. Ο ναυτολογούμενος ως Β΄ Μηχανικός ΜΕΚ	1.284,46	+282,58	= 1.567,04
η. Ο ναυτολογούμενος ως Α΄ Μηχανοδηγός	1.227,78	+270,11	= 1.497,89
θ. Ο ναυτολογούμενος Β΄ Μηχανοδηγός	1011,23	+222,47	= 1.233,70
ι. Ο ναυτολογούμενος ως μαθητευόμενος Μηχανής ή δόκιμος Μηχανικός.	810,95	+178,41	= 989,36

2. Στον ναύκληρο καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα ίσον προς 4% τέσσερα τοις εκατόν επί του καθοριζόμενου ως άνω μισθού ενεργείας.

3. Ο ναυτολογούμενος ως υπεύθυνος μηχανής του πλοίου λαμβάνει το μισθό του εδαφίου στ' της παραγράφου 1 του παρόντος άρθρου, ανεξαρτήτως διπλώματος ή πτυχίου.

4. Στους εργαζόμενους στα πλοία της άνω κατηγορίας ναυτικούς άλλων ειδικοτήτων, που δεν περιλαμβάνονται στις κατονομαζόμενες στην παράγραφο 1, ο μηνιαίος μισθός ενεργείας για το χρόνο ισχύος της παρούσης Συμβάσεως, καθορίζεται ως ακολούθως:

α. Για τον ναυτολογούμενο ως Ανθυποπλοίαρχο	1.239,79	+272,75	= 1.512,54
β. Για τον ναυτολογούμενο ως Μηχανικό Γ΄.	1.239,79	+272,75	= 1.512,54
γ. Για τον ναυτολογούμενο ως Θαλαμηπόλο	901,72	+198,38	= 1.100,10

Εις τους ανωτέρω, πλέον του ως άνω μισθού (Μισθός ενεργείας + Κυριακών = Βασικός μισθός), καταβάλλονται και τα λοιπά από τη Σύμβαση προβλεπόμενα (αντίτιμο τροφής, υπερωρίες, δώρα εορτών, επίδομα αδειάς κ.λπ.)

5. Στον Πλοίαρχο καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα διακυβέρνησης ευρώ 38,93 δια το διάστημα 01/02/10-31/01/11.

6. Στον ναυτολογούμενο ως υπεύθυνο μηχανικό επί του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο τεχνικό επίδομα ευρώ 38,93 δια το διάστημα 01/02/10 - 31/01/11.

7. Στα πληρώματα των πλοίων περί ω η παρούσα Σύμβαση χορηγείται μηνιαίο επίδομα βαρείας και ανθυγιεινής εργασίας ευρώ 19,37 δια το διάστημα 01/02/10 -31/01/11.

8. Σε όλο το κατώτερο πλήρωμα χορηγείται μηνιαίο ειδικό επίδομα ευρώ 23,97 δια το διάστημα 01/02/10 - 31/01/11.

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι μισθοί ενεργείας του κατωτέρου πληρώματος διαμορφώνονται τουλάχιστον στα επίπεδα των βασικών μισθών που προβλέπονται από την Εθνική Συλλογική Σύμβαση Εργασίας.

#### ΑΡΘΡΟ 2 ΜΙΣΘΟΣ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ

Ο μισθός ασθενείας είναι σε κάθε περίπτωση ίσος με το μισθό ενεργείας, σε περίπτωση δε νοσηλείας εκτός νοσοκομείου ή κλινικής στην ξηρά, καταβάλλεται και το ανάλογο αντίτιμο τροφής, όπως τούτο καθορίζεται στο επόμενο άρθρο.

#### ΑΡΘΡΟ 3 ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΤΡΟΦΗΣ

1. Το μηνιαίο αντίτιμο τροφής για κάθε ναυτικό ορίζεται στο ποσό των 387,17 ευρώ δια το διάστημα 01/02/10-31/01/11.

#### ΑΡΘΡΟ 4 ΔΩΡΑ ΧΡΙΣΤΟΥΓΕΝΝΩΝ & ΠΑΣΧΑ

1. Στους ναυτικούς που αφορά η παρούσα Σύμβαση καταβάλλεται ως δώρο ο μισθός ενός μηνός για τις

γιορτές των Χριστουγέννων και Νέου Έτους και δέκα πέντε (15) ημερών για τις γιορτές του Πάσχα.

2. Το ποσό του δώρου υπολογίζεται επί των πράγματι καταβαλλομένων παγίως και σταθερών αποδοχών, πλην αντιτίμου τροφής και υπερωριών.

3. Ο χρόνος καταβολής των δώρων καθώς και οι προϋποθέσεις χορηγήσεως των, ορίζονται εκάστοτε με απόφαση του Υπουργείου Θαλάσσιων Υποθέσεων Νήσων και Αλιείας.

#### ΑΡΘΡΟ 5 ΑΔΕΙΕΣ

1. Ο ναυτικός δικαιούται αδειάς ίσης προς (3,50) ημέρες για κάθε μήνα υπηρεσίας του. Η άδεια χορηγείται το μήνα που ο ναυτικός συμπληρώνει ένα χρόνο υπηρεσίας, εκτός εάν η εργασιακή σχέση λυθεί προ της συμπληρώσεως του έτους.

2. Η αποζημίωση της άδειας υπολογίζεται επί του βασικού μισθού του άρθρου 1 της παρούσης, όταν δε χορηγείται πράγματι η άδεια και διανύεται εκτός του πλοίου, καταβάλλεται και το αντίτιμο τροφής.

Το ημερομίσθιο για την αποζημίωση της άδειας υπολογίζεται στο 1/22 του βασικού μισθού.

3. Η άδεια παρέχεται από τον Πλοίαρχο ή τον Κυβερνήτη, εφ' όσον κατά την κρίση του επιτρέπουν την παροχή της οι ανάγκες του πλοίου.

Σε αντίθετη περίπτωση, κατ' επιλογή του ναυτικού, είτε αναβάλλεται η παροχή της άδειας είτε θεωρείται ως χορηγηθείσα, εφόσον καταβληθεί στο ναυτικό ο μισθός που αναλογεί στις ημέρες άδειας χωρίς το αντίτιμο τροφής, εφόσον υπηρετεί και τροφοδοτείται στο πλοίο.

4. Η άδεια μπορεί να χορηγείται και τμηματικά, όχι όμως σε τμήματα περισσότερα από δύο.

#### ΑΡΘΡΟ 6 ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ -ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΑΜΟΙΒΗ

1. Οι ώρες εργασίας ορίζονται σε σαράντα (40) εβδομαδιαίως, δηλαδή οκτώ ώρες ανά 24ωρο από τη Δευτέρα μέχρι και την Παρασκευή, ενώ το Σάββατο και η Κυριακή θεωρούνται σαν ημέρες αργίας.

2α. Για κάθε εργασία που εκτελείται από το ναυτικό πέραν του ως άνω καθοριζομένου ωραρίου καταβάλλεται υπερωριακή αμοιβή η οποία υπολογίζεται ίση προς το 1/173 του μηνιαίου μισθού ενεργείας ως ούτος καθορίζεται στο άρθρο 1 για κάθε ώρα υπερωριακής απασχόλησης, προσαυξημένου για το πρώτο τετράωρο κατά ποσοστό (25%) είκοσι πέντε τοις εκατόν και για το δεύτερο τετράωρο κατά ποσοστό εκατό τοις εκατό (100%).

β. Η εργασία Σαββάτου και αργιών αμείβεται υπερωριακάς δηλαδή οι πρώτες τέσσερις ώρες με προσαύξηση 25% και οι επόμενες διπλές.

3. α. Επίδομα Κυριακών. Σε όλους τους ναυτολογημένους ναυτικούς, για τις διανυόμενες μηνιαίως Κυριακές αργίες εν πλω και στο λιμάνι, καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή υπό τύπο επιδόματος δια τις μέχρι οκτώωρου εργασίας κατά Κυριακή, ανερχόμενη μηνιαίως σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) επί του μισθού ενεργείας που προβλέπεται από το άρθρο 1 παρ. 1 της παρούσης σύμβασης. Διευκρινίζεται ότι το επίδομα αυτό θα καταβάλλεται σε όλο το πλήρωμα και για όλες τις Κυριακές, ανεξαρτήτως παροχής εκ μέρους αυτού ή μη υπηρεσίας.

β. Στη άνω α περίπτωση, για την πέραν του οκτώωρου απασχόληση καταβάλλεται στο πλήρωμα διπλή υπερωριακή αμοιβή, δηλαδή το ωρομίσθιο (1/173 του μισθού ενεργείας) αυξημένο κατά 100%.

4. Το οκτάωρο υπηρεσίας που ορίζεται από την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου είναι συνεχές από την ώρα της έναρξης του με μια διακοπή που δεν μπορεί να υπερβεί τη μία (1) ώρα. Πάντως η διακοπή αυτή θα πραγματοποιείται μετά την Τρίτη και προ της έκτης ώρας του οκτώωρου.

Σχετικά με τά πλοία της γραμμής Κέρκυρα-Ηγουμενίτσα από 1/11/08 ο χρόνος διακοπής δεν θα πρέπει να είναι λιγότερο από 35 λεπτά.

5. Ο υπολογισμός του ημερομισθίου για την εφαρμογή του παρόντος άρθρου γίνεται με βάση το 1/22 του μηνιαίου μισθού ενεργείας.

6. Στην υπερωριακή αμοιβή που καθορίζεται από το παρόν άρθρον περιλαμβάνονται ο Πλοίαρχος και ο ναυτολογούμενος ως Μηχανικός.

7. Με βάση τις παραπάνω ρυθμίσεις του παρόντος άρθρου καταχωρείται παρακάτω πίνακας υπερωριακής αμοιβής.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗΣ ΑΜΟΙΒΗΣ  
ΩΡΟΜΙΣΘΙΟΝ

Α/Α ΕΙΔΙΚΟΤΗΣ	1/173 Μισθού Ενεργείας	25% Προσαυξ.	100% Προσαυξ.
	EURO	EURO	EURO
α. Ο Κυβερνών το πλοίο Πλοίαρχος η Κυβερνήτης	9,01	11,26	18,01
β. Υποπλοίαρχος	7,43	9,28	14,85
γ. Ναύκληρος	5,34	6,68	10,68
δ. Ναύτης	5,21	6,52	10,42
ε. Ναυτόπαις	4,69	5,86	9,38
στ. Α' Μηχανικός ΜΕΚ	8,89	11,12	17,80
ζ. Β Μηχανικός ΜΕΚ	7,43	9,28	14,85
η. Α Μηχανοδηγός	7,10	8,87	14,19
θ. Β Μηχανοδηγός	5,84	7,31	11,69
ι. Μαθητευόμενος μηχανής η δόκιμος Μηχ/κός	4,69	5,86	9,38

Ειδικότητες της παραγράφου 4 του άρθρου 1

	1/173	25%	100%
α. Ανθυπ/ρχος	7,17	8,96	14,33
β. Μηχανικός Γ	7,17	8,96	14,33
γ. Θαλαμηπόλος	5,21	6,52	10,42

Σημ: Χρόνος υπερωριακής αμοιβής πέραν της ημισείας ώρας λογίζεται ολόκληρη ώρα.

## ΑΡΘΡΟ 7

Συμφωνείται ότι για την μεταφορά των μελισσιών κα-  
ταβάλλεται στο πλήρωμα έξτρα αμοιβή που καθορίζεται  
με ιδιαίτερη συμφωνία.

ΑΡΘΡΟ 8  
ΕΠΙΔΟΜΑ ΑΔΕΙΑΣ

1. Χορηγείται επίδομα αδείας στους ναυτικούς που  
έχουν ένα χρόνο τουλάχιστον θαλάσσια υπηρεσία.
  2. Το επίδομα τούτο υπολογίζεται επί του μισθού ενεργ-  
γείας και ισούται με τις αποδοχές ημίσεως μισθού επί τη  
συμπληρώσει θαλάσσιας υπηρεσίας ενός έτους επί του  
αυτού πλοίου ή των πλοίων του αυτού πλοιοκτήτη.
- Επί υπηρεσίας μικρότερης του έτους, καταβάλλεται  
ανάλογο ποσοστό επί του επιδόματος αυτού.

ΑΡΘΡΟ 9  
ΕΞΟΦΛΗΣΗ ΑΠΟΔΟΧΩΝ

Κατά την εξόφληση των αποδοχών ο πλοιοκτήτης  
υποχρεούται να χορηγεί στον ναυτικό εκκαθάριση του  
λογαριασμού του κατά μήνα.

ΑΡΘΡΟ 10  
ΗΜΕΡΕΣ ΑΡΓΙΑΣ ΕΝ ΠΛΩ ΚΑΙ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ

1. Οι παρακάτω κατονομαζόμενες δέκα έξι (16) θρη-  
σκευτικές εορτές θεωρούνται ως ημέρες αργίας.

Ο ναυτικός που εργάζεται κατά τις ημέρες αργίας δι-  
καιούνται υπερωριακής αμοιβής όπως αυτή ορίζεται στο  
εδαφ. β της παραγράφου 2 του άρθρου 6 της παρούσης  
και για όσες ώρες ασχολήθηκε ημερησίως, δηλαδή για  
τις πρώτες τέσσερις ώρες με προσαύξηση 25% και για  
τις επόμενες διπλές.

2. Οι ημέρες αργίας είναι οι παρακάτω:

- α. Η 1 του Έτους.
- β. Η εορτή των Θεοφανίων
- γ. Η Καθαρή Δευτέρα
- δ. Η 25η Μαρτίου
- ε. Η Μεγάλη Παρασκευή
- στ. Η Δευτέρα του Πάσχα
- ζ. Η ημέρα του Αγίου Γεωργίου
- η. Η 1η Μαΐου
- θ. Η ημέρα της Αναλήψεως
- ι. Η 15η Αυγούστου
- ια. Η 14η Σεπτεμβρίου
- ιβ. Η 28η Οκτωβρίου
- ιγ. Η ημέρα του Αγίου Νικολάου
- ιδ. Η ημέρα των Χριστουγέννων
- ιε. Η Δευτέρα ημέρα των Χριστουγέννων
- ιστ. Οι αναγνωρισμένες σαν ημέρες αργίας τοπικές  
εορτές στους Ελληνικούς λιμένες εφ' όσον το πλοίο  
ναυλοχεί σε κάποιο λιμάνι.

ΑΡΘΡΟ 11  
ΕΝΔΙΑΙΤΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ο Πλοιοκτήτης υποχρεούται να εφοδιάζει το πλοίο  
με κλινοσκεπάσματα ανάλογα με τον αριθμό του πλη-  
ρώματος για τις ανάγκες αυτού. Υποχρεούται επίσης  
να εξασφαλίζει για όλο το πλήρωμα κλίνες και τα απα-  
ραίτητα είδη κλινοστρωμνής, θέρμανση κ.λπ.

ΑΡΘΡΟ 12  
ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ

Τα πληρώματα των πλοίων για τα οποία προβλέπει η  
παρούσα Σύμβαση, καταρτίζονται από τα τακτικά μέλη  
των συμβαλλομένων Επαγγελματικών Οργανώσεων της  
δυνάμεως Π.Ν.Ο. κατ' απόλυτον επιλογήν του πλοιοκτήτη.

ΑΡΘΡΟ 13  
ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΚΑΤΑ ΤΟΥ ΑΤΥΧΗΜΑΤΟΣ

1. Τα πληρώματα των πλοίων για τα οποία προβλέ-  
πει η παρούσα Σύμβαση ασφαλιζονται υποχρεωτικά  
με μέριμνα και δαπάνες του πλοιοκτήτη, κατά παντός  
ατυχήματος που ήθελε λάβει χώρα κατά την διάρκεια  
της επί του πλοίου υπηρεσίας των συνεπεία ταύτης.
2. Οι νόμιμες εισφορές και κρατήσεις υπέρ των Τα-  
μείων Ασφάλισης και Προνοίας κ.λπ. που αναλογούν  
 στους ναυτικούς βαρύνουν αυτούς και παρακρατούνται  
 από το μισθό τους.

ΑΡΘΡΟ 14  
ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΗ ΑΣΦΑΛΙΣΗ

Οι πλοιοκτήτες περί των η παρούσα Σύμβαση κατα-  
βάλουν ποσοστό (2%) δύο επί τοις εκατόν σύμφωνα με  
το άρθρον 28 του Νόμου 1220/81, εισπραττόμενο από  
το ΝΑΤ με σκοπό την παροχή στους Έλληνες ναυτικούς  
επικουρικής ασφάλισης.

Το ποσοστό αυτό μαζί με το εκ (2%) δύο τοις εκατόν  
ποσοστό συμμετοχής του ναυτικού, υπολογίζεται επί  
των αποδοχών των ναυτικών που υπόκεινται σε εισφορά  
υπέρ του ΝΑΤ.

ΑΡΘΡΟ 15  
ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Κάθε αμφισβήτηση ή διαφορά που προκύπτει από την  
ερμηνεία ή εφαρμογή των όρων της παρούσης Συλλογι-  
κής Σύμβασης θα επιλύεται με διαιτησία από Διαιτητική  
Επιτροπή που θ' αποτελείται:

- α. Απο τον Διευθυντή της Διεύθυνσης Ναυτικής Εργα-  
σίας του ΥΘΥΝΑΛ ως Πρόεδρο.
- β. Από δύο πλοιοκτήτες που ορίζονται από την Ένωση  
Πορθμείων Εσωτερικού και
- γ. Από δύο ναυτικούς που ορίζονται από τον Γενικό  
Γραμματέα της Π.Ν.Ο.

ΑΡΘΡΟ 16  
ΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Συμφωνείται η συγκρότηση Επιτροπής από τα δύο  
μέρη η οποία θέλει προβεί μέσα στο συντομότερο χρό-  
νο και πάντως εντός του έτους στην εξέταση θεμάτων  
που έχουν ανακύψει σχετικά με την εφαρμογή των τα-  
κτικών και εκτάκτων δρομολογίων των πλοίων.

ΑΡΘΡΟ 17  
ΣΧΟΛΗ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Μέσα στα γενικότερα πλαίσια αναμόρφωσης του  
θεσμού της ναυτικής εκπαίδευσης συμφωνείται η δη-  
μιουργία Σχολής Κατωτέρων πληρωμάτων ΕΝ.

ΑΡΘΡΟ 18  
ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Συμφωνείται ότι οι εργαζόμενοι στα Πορθμεία δικαι-  
ούνται δωρεάν μεταφοράς με τα πλοία της γραμμής  
στην οποία εργάζονται (οι ίδιοι με τα δίκυκλα τους )  
όταν ταξιδεύουν για ιδιωτικούς λόγους.

ΑΡΘΡΟ 19  
ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Συμφωνείται η σύσταση τριμελούς Επιτροπής από εκπροσώπους του ΥΘΥΝΑΛ της Ένωσης Πορθμείων και της ΠΝΟ για την σύνταξη Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας στα Πορθμεία. Η σχετική διαδικασία για την σύνταξη και έγκριση του Κανονισμού αυτού θα ολοκληρωθεί μέσα στο έτος με βάση το σχέδιο που καταρτίστηκε από την Δ/ση Ναυτικής Εργασίας του ΥΘΥΝΑΛ.

ΑΡΘΡΟ 20  
ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

1. Συμφωνείται ο χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέως και ανθυγιεινού υπό την προϋπόθεση ότι ο χαρακτηρισμός αυτός δεν θα έχει ουδεμία οικονομική επιβάρυνση για την εργοδοσία.

2. Συμφωνείται ο άμεσος νομοθετικός χαρακτηρισμός του ναυτικού επαγγέλματος ως βαρέως και ανθυγιεινού όπως αναφέρεται στην προηγούμενη παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

ΑΡΘΡΟ 21

Συμφωνείται η σύσταση Ιδρύματος Παιδιών με ειδικές ανάγκες των ναυτικών ως τούτο περιλαμβάνεται στο άρθρον 22 της ΣΣΕ των Ε/Γ-Α/Κ πλοίων (ΦΕΚ 366/1990 τ.Β').

ΑΡΘΡΟ 22  
ΦΟΡΤΟΕΚΦΟΡΤΩΣΗ ΟΧΗΜΑΤΩΝ

1. Συμφωνείται η καταβολή πρόσθετης αμοιβής ευρο 63,27 δια το διάστημα 01/02/10-31/01/11 μηνιαίως στο προσωπικό καταστρώματος (Πλοίαρχο, υποπλοίαρχο ανθυποπλοίαρχο, ναύκληρο, ναύτες και ναυτόπαιδες) για τη φορτοεκφόρτωση και έχμαση των οχημάτων, της εν λόγω αμοιβής αναπροσαρμοζόμενης κατά το ποσοστό αύξησης του μισθού ενεργείας, σύμφωνα με την εκάστοτε ΣΣΕ.

2. Τό ως άνω επίδομα γκαράζ, ισχύει για όλες ανεξαιρέτως τις γραμμές Πορθμείων.(από 01/07/2007).

ΑΡΘΡΟ 23  
ΕΞΤΡΑ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

Οι έξτρα εργασίες του μηχανοστασίου, εφ' όσον η εκτέλεση τους ανατίθεται στους αξιωματικούς μηχανής και το κατώτερο προσωπικό μηχανοστασίου αμείβονται ιδιαίτερω. Ο προσδιορισμός των εργασιών αυτών, ο καθορισμός της αμοιβής εκτελέσεως των και ο τρόπος κατανομής αυτής καθορίζονται ως κατωτέρω:

1. ΚΥΡΙΕΣ ΜΗΧΑΝΕΣ: Δια το διάστημα 01/02/10 - 31/01/11

ΕΜΒΟΛΟ Γενική εξάρμωση του εμβόλου			EURO
Εξάρμωση σωληνώσεων πώματος κυλίνδρου εμβόλου και ελατηρίων Καθαρισμοί χιτωνίου θυρίδων και ελατηρίων καθαρισμός χώρου σαρώσεως, καθαρισμός των STAPHING BOX του βάρκρου του εμβόλου και των τηλεσκοπικών ψύξεων του εμβόλου. Μετρήσεις χιτωνίου εμβόλου και ελατηρίων. Γενική άρμωση.	ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ	μέχρι 300	60,02
		301-450	95,42
	ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ	451-600	118,50
	M.M.	601-800	142,77
		801-άνω	214,16
2. ΧΙΤΩΝΙΟ: Εξάρμωση του χιτωνίου για αντικατάσταση ελαστικών δακτυλίων στεγανότητας η γενικά για στεγανοποίηση απωλειών νερού ψύξεως. Στην εργασία αυτή συμπεριλαμβάνεται και η παραπάνω εργασία εξαρμόσεως του αντίστοιχου εμβόλου. Αποκατάσταση εργασίας.	ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ	μέχρι 300	99,95
		301-450	185,53
	ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ	451-600	210,60
	M.M.	601-800	279,81
		801-άνω	399,64
3. ΠΩΜΑ ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ: Εξάρμωση του πώματος για επισκευή ή αντικατάσταση χωρίς την εξάρμωση του εμβόλου	ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ	μέχρι 300	42,84
	ΚΥΛΙΝΔΡΟΥ	301-450	49,93
	M.M.	451-600	62,73
		601-800	69,94
		801-άνω	78,55
4. ΕΔΡΑΝΑ-ΤΡΙΒΕΙΣ: Γενική εξάρμωση του εδράνου βάσεως στροφαλοφόρου) άξονος(άνω-κάτω τεμάχιο). Επιθεώρηση μέτρηση των ελευθερίων περιστολή αυτών. Άρμωσης σε περίπτωση εξαρμόσεως μόνο του επάνω τεμαχίου ή αμοιβή περιορίζεται στο 50%	ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ	μέχρι 350	49,92
	ΑΞΟΝΟΣ	351-500	77,03
	M.M.	501-άνω	97,10

5. ΣΤΡΟΒΙΛΟΦΥΣΗΤΗΡΕΣ: Πλήρης Εξάρμοσις στροβιλοφυσητήρα για περιοδική επιθεώρηση και καθαρισμοί. Αντικατάσταση τριβών και αντλιών λαδιού (εάν χρειαστεί). Αντικατάσταση λαβυρίνθων άξονος. Καθαρισμός των φίλτρων αναροφήσεως αέρος. Έλεγχος και ρύθμιση των ελευθεριών σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών ΤΥΠΟΙ BBC, NAPIERMAN: MAN BW SULZER IHI.	ΜΕΓΕΘΟΣ	μέχρι 200	78,53
	ΣΤΡΟΒΙΛΟ-	201-300	92,79
	ΦΥΣΗΤΗΡΟΣ	301-400	107,11
		401-500	121,31
	V.T.R.	501-άνω	142,77
6. ΗΛΕΚΤΡΟΜΗΧΑΝΕΣ ΓΕΝΙΚΑ: Γενική εξάρμοση ηλεκτρομηχανής για καθαρισμούς και περιοδική επιθεώρηση. Εξάρμοση πωμάτων κυλίνδρων βαλβίδων εμβόλων καθώς επίσης όλων των εξαρτημάτων ή μηχανημάτων και παρελκομένων εξαρτημάτων ή μηχανημάτων όπως ψυγείο νερού και λαδιού Ψυγείο αέρος, σαρώσεως και αντλιών νερού. Μερική εξάρμοση εδράνων βάσεως στροφαλοφόρου άξονα. Καθαρισμοί επιθεωρήσεις, μετρήσεις διάφορες σύμφωνα με τις οδηγίες των κατασκευαστών.	ΙΣΧΥΣ	μέχρι 150	314,70
	ΣΕ	151-300	489,54
	K.W	301-500	699,39
Γενική άρμοση και δοκιμή λειτουργίας Εξάρμοσις μόνο των πωμάτων των κυλίνδρων για καθαρισμούς και επίτριψη των βαλβίδων αναροφήσεως και εξαγωγής, συμπεριλαμβανομένων και των οχετών εισαγωγής και εξαγωγής αέρος και καυσαερίων.	ΙΣΧΥΣ	μέχρι 150	27,98
	ΣΕ	151-300	38,47
	K.W	301-500	55,31

## Γ. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

1. Η εκτέλεση των παραπάνω εργασιών είναι υποχρεωτική και η αναφερόμενη ανωτέρω αμοιβή (για τις εργασίες αυτές) αφορά ολόκληρο το έργο όπως περιγράφεται καθώς και κάθε εργασία και προεργασία μέχρι αποπεράτωσης και αποκαταστάσεως, κατανέμεται δε αναλογικά από τον Α'. Μηχανικό στους απασχολούμενους με την συγκεκριμένη εργασία.

2. Όσοι απασχοληθούν με τους καθαρισμούς των ανωτέρω εργασιών θα μοιράζονται εξ ίσου το 20% εκ του ποσού το οποίον, προβλέπεται παραπάνω σαν συνολική αμοιβή της εργασίας και για την οποίαν έγιναν καθαρισμοί.

3. Για την εκτέλεση των ανωτέρω έξτρα εργασιών εφ' όσον αυτές πραγματοποιούνται εντός του προβλεπομένου οκταώρου εργασίας, δεν καταβάλλεται υπερωριακή αμοιβή.

ΑΡΘΡΟ 24  
ΝΥΚΤΕΡΙΝΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

1. Εις τα πληρώματα των πλοίων που απασχολούνται σε συνεχές οκτάωρο νυκτερινή εργασία από 22.00 ώρας, καταβάλλεται το ποσόν των euro 56,40 δια το διάστημα 01/02/10 -31/01/11.

2. Τα ως άνω ποσά θα αναπροσαρμόζονται εφεξής κατά το ποσοστό αύξησης του μισθού ενεργείας ανεξαρτήτως αριθμού νυκτερινών δρομολογίων.

## ΑΡΘΡΟ 25

Οι διατάξεις του άρθρου 19 της προηγούμενης ΣΣΕ/2009 ισχύουν ανάλογα και για την περίοδο ισχύος της ΣΣΕ/2010.

ΑΡΘΡΟ 26  
ΣΥΝΔΙΚΑΛΙΣΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Σχετικά με τον τρόπο και τη διαδικασία είσπραξης των Συνδικαλιστικών συνδρομών των ναυτικών προς την ΠΝΟ κατά τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 22 του Συντάγματος και του άρθρου 19 του Καταστατικού της ΠΝΟ κατά το χρόνο εργασίας τους σε πλοία που αφορά η παρούσα Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν τα εξής:

1. Οι πλοίαρχοι των πλοίων που αφορά η παρούσα ΣΣΕ κατά την εξόφληση των αποδοχών των ναυτικών παρακρατούν από τα μέλη του πληρώματος τους που συμφωνούν να καταβάλουν στην ΠΝΟ τη μηνιαία συνδρομή τους, όπως αυτή καθορίζεται εκάστοτε με απόφαση της Διοίκησης της Ομοσπονδίας και συντάσσουν κατάσταση των άνω ναυτικών σε δύο αντίγραφα το ένα των οποίων αποστέλλουν στους πλοιοκτήτες και το άλλο στην ΠΝΟ.

2. Εντεταλμένος υπάλληλος της ΠΝΟ κάθε εξάμηνο το αργότερο παραλαμβάνει από τον πλοίαρχο ή τον πλοιοκτήτη το ποσό της συνδρομής των ναυτικών χορηγώντας σχετική απόδειξη της Ομοσπονδίας.

Σε περίπτωση αδυναμίας του υπαλλήλου της ΠΝΟ να προβεί στην απ' ευθείας είσπραξη, οι πλοίαρχοι ή οι πλοιοκτήτες μπορούν να καταθέτουν στην Εθνική ή Εμπορική Τράπεζα της Ελλάδος, κάθε 6μηνο το ποσό των μηνιαίων συνδρομών των ναυτικών που παρακρατήθηκαν, παίρνοντας απόδειξη από την Τράπεζα που επέχει θέση απόδειξης καταβολής του ποσού στην ΠΝΟ.

3. Η απόφαση της ΠΝΟ περί καθορισμού των μηνιαίων συνδρομών των ναυτικών κοινοποιείται εγγράφως στους πλοίαρχους και τους πλοιοκτήτες κάθε φορά που μ' αυτήν αναπροσαρμόζεται η συνδρομή των ναυτικών, δύο μήνες πριν την εφαρμογή της.

ΑΡΘΡΟ 27  
ΕΙΚΟΣΙΤΕΤΡΑΩΡΗ (24ωρη)  
ΑΔΕΙΑ ΑΝΑΠΑΥΣΗΣ

1. Κάθε πλοιοκτήτης υποχρεούται να ρυθμίζει τα της υπηρεσίας του πλοίου του κατά τέτοιο τρόπο ώστε για το διάστημα που το πλοίο εκτελεί δρομολόγια, να εξασφαλίζονται δύο (2) 24ώρες άδειες ανάπαυσης κάθε μήνα, ώστε εκ περιτροπής να καλύπτονται κατά κανόνα όλες οι ημέρες της εβδομάδος.

2. Σε περίπτωση που για λόγους ασφαλείας του πλοίου ή για οποιοδήποτε άλλο λόγο δεν καθίσταται δυνατή η χορήγηση 24ωρης άδειας ανάπαυσης εντός του μηνός, τότε καταβάλλεται στον ναυτικό για κάθε μη παρεχόμενη 24ωρη ανάπαυση, αποζημίωση ίση με ένα ημερομίσθιο, ήτοι το 1/22 του υπό της Συλλογικής Σύμβασης προβλεπόμενου μισθού ενεργείας της παρ. 1 του άρθρου 1.

ΑΡΘΡΟ 28  
ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ

Σε περίπτωση καταγγελίας της Σύμβασης ναυτολόγησης του Πλοιάρχου, Ο Πλοιοκτήτης υποχρεούται στη καταβολή της νόμιμης αποζημίωσης, εκτός εάν η καταγγελία οφείλεται σε παράπτωμα του Πλοιάρχου.

ΑΡΘΡΟ 29  
ΧΡΟΝΟΣ ΙΣΧΥΟΣ

Η παρούσα Συλλογική Σύμβαση ισχύει αναδρομικά από 1ης Φεβρουαρίου 2010 και λήγει την 31 Ιανουαρίου

2011 εάν δεν καταγγελθεί αυτή παρ' ενός των συμβαλλομένων.

Για την  
Ένωση Πορθμείων  
Εσωτερικού  
Ο Πρόεδρος  
ΠΑΡΑΣΧΟΣ Ι. ΤΣΑΓΚΑΡΗΣ

Για την  
Πανελλήνια  
Ναυτική Ομοσπονδία  
Ο Γενικός Γραμματέας  
ΓΙΑΝΝΗΣ ΧΑΛΑΣ

Δια τα Ναυτεργατικά Σωματεία

1. Δια την Π.Ε. Πλοιάρχων Ε.Ν.  
Ο Πρόεδρος  
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΒΛΑΧΟΣ
2. Δια την Π.Ε. Μηχανικών ΜΕΚ ΕΝ  
Ο Πρόεδρος  
ΜΙΧΑΛΗΣ ΠΑΝΤΖΑΡΑΚΗΣ
3. Δια την Π.Ε. Πρακτικών Πλοιάρχων  
και Κυβερνητών Ε.Ν.  
Ο Πρόεδρος  
ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΠΟΥΛΟΣ
4. Δια την Π.Ε. Ναυτών Μ/Σ-Ε/Β ΕΝ  
Ο Πρόεδρος  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΗΣΩΤΑΚΗΣ
5. Δια την Π.Ε. Αρχιθ/λων-Θαλαμηπόλων Ε.Ν.  
Ο Πρόεδρος  
ΙΩΑΝΝΗΣ ΦΡΑΓΚΟΥΛΙΔΗΣ