



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (ΜΒΑ)**

Διπλωματική Εργασία

***ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΣΤΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ
ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ***

Νικόλαος Β. Ζέρβας

Πειραιάς, 2009

Αφιερώνεται στην οικογένειά μου,

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΣΤΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

Νικόλαος Β. Ζέρβας

Σημαντικοί όροι: Εθνικότητα πλοίου, Εμπορική Ναυτιλία, Φορτηγά πλοία, Ναυλωτής, Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, Πανελλήνια Ομοσπονδία Ναυτικών, Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, Ασφάλεια πληρώματος, Σημαία Ευκαιρίας

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία, είναι η μεγαλύτερη δύναμη, η οποία στηρίζει, την ελληνική οικονομία. Στη μακραίωνη ιστορία του ελληνικού Έθνους, η εμπορική ναυτιλία διεδραμάτισε και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, τόσο στην οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη της χώρας, όσο και στους πολεμικούς της αγώνες. Βεβαίως, η εμπορική ναυτιλία έχει συντελέσει κατά πολύ και στη διεθνή προβολή του ελληνικού ονόματος. Ο βασικότερος παράγοντας που έχει αναδείξει τη ναυτιλία της Ελλάδος είναι εκείνος του ανθρώπινου δυναμικού και συγκεκριμένα οι Έλληνες ναυτικοί και η ναυτοσύνη που τους διακρίνει.

Στόχος της παρούσας μελέτης είναι να φέρει στην επιφάνεια τα κυριότερα ζητήματα που σχετίζονται με το επάγγελμα του ναυτικού. Ειδικότερα: προβλήματα που προκύπτουν στο χώρο της απασχόλησης, οι συμβάσεις που καταρτίζονται και οι βασικές ρυθμίσεις αυτών καθώς και οι οργανισμοί εκείνοι που έχουν ως στόχο την υπεράσπιση των δικαιωμάτων των ναυτικών.

Προκειμένου να διευκολυνθεί ο αναγνώστης, η δομή της παρούσας μελέτης είναι έτσι διαμορφωμένη, ώστε πριν γίνει εμβάθυνση στις εργασιακές σχέσεις του κλάδου, να έχει προηγηθεί μία πρώτη πληροφόρηση σχετική με τις ιδιαίτερες συνθήκες εργασίας.

Τα πορίσματα της εργασίας αυτής φυσικά επιβεβαιώνουν το υψηλό επίπεδο της ελληνικής σημαίας, κάνοντας αναφορά σε πολιτικές-τακτικές, όχι μόνο από πλευράς πλοιοκτητών αλλά και από πλευράς πολιτείας, προκειμένου η ελληνική σημαία να προσελκύσει νέους πλοιοκτήτες αλλά και ναυτικούς. Παράλληλα επισημαίνονται τα κυριότερα σημεία, τα οποία σύμφωνα με την άποψη του συγγραφέα, χρειάζονται βελτίωση, προκειμένου οι Έλληνες ναυτικοί, αλλά και εκείνοι άλλων εθνικοτήτων, οι οποίοι ταξιδεύουν υπό την ελληνική σημαία, να είναι και κυρίως να νιώθουν ασφαλείς.

Ευχαριστίες

Στη σελίδα αυτή θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά την επιβλέπουσα καθηγήτρια της παρούσας διπλωματικής μελέτης, κα. Αγαλλοπούλου Πηνελόπη, κυρίως για την υπομονή που επέδειξε κατά την διαδικασία εκπόνησης αλλά και για τη συνεχή στήριξη και ενδιαφέρον που μου έδειχνε ανελλιπώς.

Τέλος, θα ήθελα να εκφράσω τις ευχαριστίες μου στον κ. Αλούπη Ιωάννη (Διευθύνων Σύμβουλος, Σ. Λιβανός Ελλάς Ναυτιλιακή και Πρακτορική Α.Ε.) διά την παροχή νομικών πληροφοριών και αρχειακών δεδομένων της εταιρείας, καθώς και στον κ. Ανδριώτη Ματθαίο (Αρχιπλοίαρχος, Σ. Λιβανός Ελλάς Ναυτιλιακή και Πρακτορική Α.Ε.), ο οποίος με τις ιστορίες του, βασισμένες σε προσωπικά του βιώματα κατάφερε να μου παραθέσει στο μέγιστο εφικτό βαθμό τις ανησυχίες και τους προβληματισμούς ενός ανθρώπου που ταξιδεύει απασχολούμενος στο χώρο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ	7
1.1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	8
1.1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ	8
1.1.2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ.....	9
1.2. ΜΕΓΕΘΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ	12
1.3. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ.....	20
2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	25
2.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ – ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ	25
2.1.1. ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ	25
2.1.2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ	26
2.2. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ	30
2.2.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΣΗΜΑΙΑΣ	31
2.2.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ – ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ	36
2.2.3. ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ	37
2.3. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	38
2.4. ΚΙΝΗΤΡΑ ΠΡΟΣ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ	39
2.4.1. ΜΕΙΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	39
2.4.2. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	40
2.4.3. ΜΕΙΩΣΗ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ	40
3. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ	43
3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ	43
3.2. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	46
3.2.1. ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ	48
3.2.2. ΕΝΝΟΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	50
3.2.3. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	52
3.2.4. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	54
3.2.4.1. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	54
3.2.4.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ	59
3.2.5. ΛΥΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ	60
4. ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	63
4.1. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΤΗΣ ΣΣΕ	63
4.1.1. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ	63
4.1.2. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ	64
4.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	65
4.3. ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ	65
4.4. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΤΟΝΤΑΙ ΤΗΣ ΣΣΕ	75
4.4.1. ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	75
4.4.2. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ	76
5. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΗΜΕΡΑ	81
5.1. ΠΟΛΥΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	81
5.2. ΜΕΙΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ	81
5.3. ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΞΙΣΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΜΕ ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑ	82
5.4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ	82
5.5. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ	86
6. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	89
6.1. ΕΓΧΩΡΙΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ	90

6.1.1. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ	90
6.1.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION)	95
6.1.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION).....	99
6.2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ, ΚΩΔΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ	101
6.2.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA)	101
6.2.2. ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (INTERNATIONAL STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS).....	103
6.2.3. ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (ISM)	104
6.2.4. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΣΙΩΝ (PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING	104
6.2.5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIPS AND PORT FACILITIES SECURITY CODE	106
6.2.6. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MARITIME LABOUR CONVENTION).....	108
7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ.....	112
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	116
ΕΚΘΕΣΕΙΣ- ΜΕΛΕΤΕΣ	116
ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	117
ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ	117
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	118

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η ναυτιλία αποτελεί εδώ και χρόνια έναν από τους τομείς δραστηριότητας, ο οποίος διαδραματίζει ιδιαίτερα καθοριστικό ρόλο για την ελληνική οικονομία. Η ξεχωριστή μορφολογία της χώρας, με τη θάλασσα να περιβάλλει το μεγαλύτερο μέρος της, αλλά και πληθώρα άλλων παραγόντων, έχουν επιδράσει σημαντικά κατά τέτοιο τρόπο, ώστε η ελληνική ναυτιλία να κατέχει σημαντική θέση και σε παγκόσμιο επίπεδο. Μεγαλύτερη είναι η έμφαση που αποδίδεται στην εμπορική ναυτιλία. Η Ελλάδα κατατάσσεται ως πρώτη μεταξύ των 35 σημαντικότερων ναυτιλιακών χωρών (σύμφωνα με δεδομένα που αφορούσαν στο έτος 2006) με βάση το ποσοστό συμμετοχής της στην παγκόσμια ναυτική δύναμη σε τόνους και δεύτερη με βάση τον αριθμό των πλοίων της, όπως θα αναπτυχθεί στη συνέχεια.

Στο παρόν κεφάλαιο θα εξεταστεί καταρχάς, η συμβολή της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, προκειμένου να αναδειχθεί η σημασία της. Εν συνεχεία θα γίνει αναφορά σε κάποια από τα σημαντικότερα μεγέθη, τόσο του παγκόσμιου, όσο και του ελληνικού στόλου, ενώ θα δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στη συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στον τομέα της απασχόλησης.

1.1. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

1.1.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι Έλληνες ενέταξαν την Εμπορική Ναυτιλία στους κυριότερους κλάδους δραστηριοποίησης τους πριν από αρκετούς αιώνες, με αποτέλεσμα τη συνεχή ανάπτυξη, τόσο του όγκου, όσο και της ποιότητας των σχετικών υπηρεσιών. Η ιστορία της εμπορικής ναυτιλίας θα μπορούσε να διαιρεθεί σε τρεις βασικές περιόδους:

1^η περίοδος : 8^{ος} αιώνας π.Χ. (περίπου) – 15^{ος} αιώνας μ.Χ.

Κατά την περίοδο αυτή, πλοία έκαναν την παρουσία τους στις θάλασσες της Μεσογείου από Έλληνες, Φοίνικες και μετέπειτα Ρωμαίους, με βασικούς στόχους τη σύνδεση της Ευρώπης με καραβάνια, τα οποία μετέφεραν διάφορα προϊόντα στις ασιατικές ακτές της Μεσογείου, καθώς και σιτηρά και ξυλεία στην υπόλοιπη Ευρώπη, προερχόμενα κατά κύριο λόγο από τον Εύξεινο Πόντο.

2^η περίοδος : 16^{ος} αιώνας μέχρι πρώτο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα

Στο πλαίσιο της περιόδου αυτής, επεκτάθηκαν στις μεταφορές, τόσο των προσώπων, όσο και των εμπορευμάτων, σε παγκόσμια κλίμακα και όχι απλά στη ζώνη της Μεσογείου και της Ευρώπης. Στη φάση αυτή άρχισε να αναγνωρίζεται ο καθοριστικός ρόλος του πλοίου ως μέσου μεταφοράς έμψυχου και άψυχου υλικού, γεγονός που επιτρέπει την αποτελεσματικότερη αναζήτηση και αξιοποίηση πλουτοπαραγωγικών πόρων σε πολλές περιοχές παγκοσμίως.

3^η περίοδος: Δεύτερο τέταρτο του 19^{ου} αιώνα έως σήμερα

Βασικό χαρακτηριστικό της περιόδου αυτής είναι η όλο και ευρύτερη αξιοποίηση των επιτευγμάτων της τεχνολογίας στην εμπορική ναυτιλία, καθώς και η μέγιστη ανάπτυξη των συγκοινωνιών για τη μεταφορά επιβατών σε υπερπόντιους προορισμούς. Το γεγονός αυτό συνέβαλε σημαντικά και στα μεταναστευτικά κύματα. Κατά την περίοδο αυτήν κατέστη δυνατή και η μαζική μεταφορά «χύδην φορτίων» (in bulk, ή bulk cargoes). Τα φορτία αυτά είναι τα αποτελούμενα από το ίδιο προϊόν και μεταφέρονται χωρίς συσκευασία («χύμα»). Τέτοια μεταφερόμενα φορτία είναι από την κατηγορία των ξηρών φορτίων τα φορτία δημητριακών και τα μεταλλεύματα, καθώς και η κατηγορία όλων των υγρών φορτίων που μεταφέρονται κατά είδος. (Ιστοσελίδα Εγκυκλοπαίδειας Wikipedia, 4/8/2009).

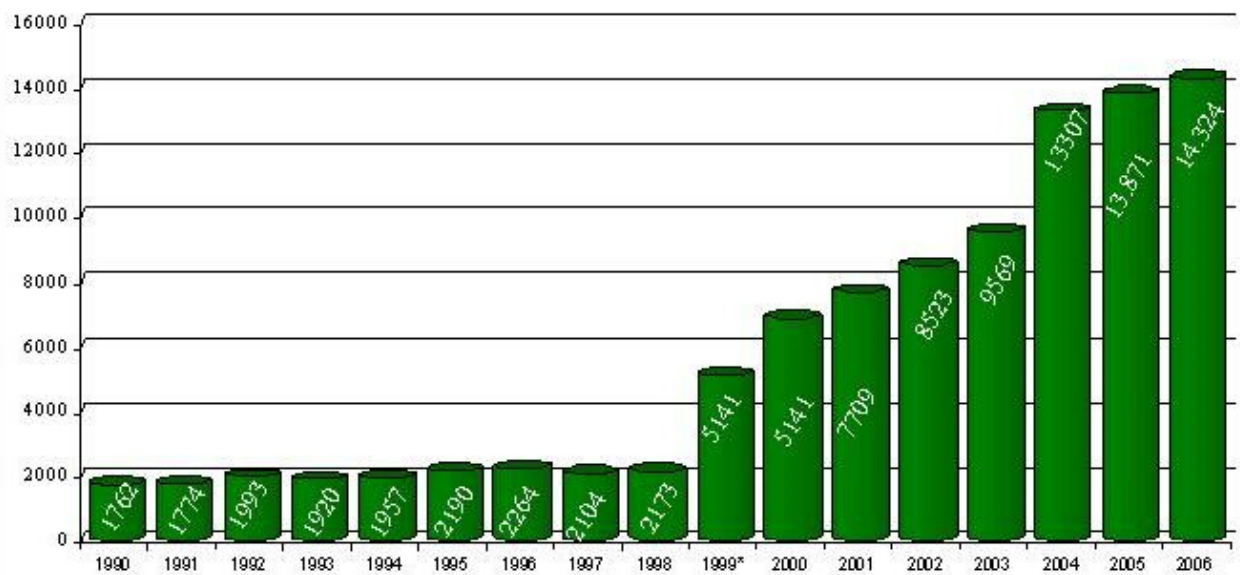
Όπως είναι εμφανές, το διεθνές εμπόριο αναπτύχθηκε σημαντικά, ενώ η εμπορική ναυτιλία επέτρεψε επίσης την ανακατανομή των παραγωγικών συντελεστών και οδήγησε επομένως στη διαμόρφωση της σύγχρονης συναλλακτικής κοινωνίας.

1.1.2. Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

Η Ελλάδα αποτελεί αναμφίβολα ένα από τα ισχυρότερα και πιο σημαντικά ναυτικά κράτη του κόσμου και η εμπορική της ναυτιλία είναι ο δυναμικότερος κλάδος της εθνικής οικονομίας. Κατά τα έτη που διανύουμε το εισαγόμενο ναυτιλιακό συνάλλαγμα αυξάνεται σε μεγάλο βαθμό, με αποτέλεσμα μάλιστα να ξεπερνά ακόμα και το τουριστικό συνάλλαγμα. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος από το έτος 2004 και μετά οι εισφορές ναυτιλιακού συναλλάγματος ήταν περισσότερες από 12 δισεκατομμύρια ευρώ.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η εξέλιξη του εισρεύσαντος ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά την περίοδο 1990-2005¹. Οι αυξήσεις που σημειώθηκαν διαχρονικά είναι αξιοσημείωτες, με μεγαλύτερη εκείνη που σημειώθηκε την περίοδο 2003-2004 που ανήλθε σε 40% περίπου.

¹ Από το 1999 διαφοροποιήθηκε από την Τράπεζα της Ελλάδος η μέθοδος υπολογισμού του ναυτιλιακού συναλλάγματος, επομένως η ραγδαία αύξηση που σημειώθηκε εκείνη τη χρονιά δεν είναι απόλυτα ενδεικτική της κατάστασης και πιθανώς μπορεί να οφείλεται στην διαφοροποίηση αυτή.



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας,

<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25168>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009

Σύμφωνα και με τα λεγόμενα του Δ. Ορφανού, «η μικρή μας χώρα δεν έχει να επιδείξει σημαντική διεθνή δραστηριότητα, εκτός από την εμπορική της ναυτιλία που μεταφέρει την Ελληνική σημαία και στις πέντε Ηπείρους της Υδρογείου».

(Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών,

http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, 4/8/2009)

Η συνεργασία που έχει εδραιωθεί διαχρονικά μεταξύ των τριών παραγόντων της Ελληνικής Ναυτιλίας (εφοπλιστές, ναυτικοί, κράτος) είναι ιδιαίτερα εποικοδομητική και αποδίδει αναμφίβολα καρπούς. Στην ναυτιλία μάλιστα αναπτύσσεται μια αρκετά καλή σχέση συνεργασίας και συνεννόησης μεταξύ των εφοπλιστών και των ναυτικών, σε αντίθεση με αρκετούς άλλους κλάδους, οι οποίοι συχνά χαρακτηρίζονται από εντάσεις ανάμεσα σε εργοδότες και εργαζόμενους.

Αξιοσημείωτος είναι και ο ρόλος, τον οποίο διαδραματίζει στην όλη χρηματοοικονομική συνεισφορά της ναυτιλίας, η προσπάθεια για να αναδειχθεί ο Πειραιάς ως ένα διεθνές ναυτιλιακό κέντρο, γεγονός το οποίο επιδιώκεται από την Ελλάδα, τόσο σε επίπεδο διοικητικό (Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας), όσο και σε επίπεδο ιδιωτικό (ναυτιλιακές εταιρείες). Ο Πειραιάς αποτελεί σημαντικό κέντρο, το

οποίο επιλέγεται από πληθώρα αλλοδαπών εταιρειών (κυρίως ελληνικών συμφερόντων), για να ασκήσουν τις δραστηριότητές τους.

Ήδη στις μέρες μας, κατά προσέγγιση 1200 ναυτιλιακές εταιρείες έχουν δημιουργήσει και λειτουργούν γραφεία στην Ελλάδα και διαχειρίζονται από τον Πειραιά το σύνολο του Ελληνόκτητου στόλου, προσφέροντας θέσεις εργασίας σε περισσότερα από 12.300 άτομα.

(Ιστοσελίδα Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας,
<http://yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158> , 4/8/2009).

Σε αυτές μπορούν να προστεθούν άλλες 2500 εταιρείες, οι οποίες εκμεταλλεύονται πλοία κάθε τύπου (επιβατηγά, δεξαμενόπλοια, και με βάση τις διατάξεις του Ν. 959/79 «Περί Ναυτικής Εταιρείας» (ΦΕΚ 192/24-8-79 τ.Α'), ενώ από τον Μάιο του 2004 λειτουργεί και μια νέα εταιρική μορφή υπό τον τίτλο Ναυτιλιακές Εταιρείες Πλοίων Αναψυχής, οι οποίες έχουν ως σκοπό τους τη διαμόρφωση των κατάλληλων συνθηκών, ώστε να αναπτυχθεί περαιτέρω ο θαλάσσιος τουρισμός, ενισχύοντας την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού πλοίου.

Όσες προβλέψεις έχουν διατυπωθεί και αφορούν στο μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας είναι στην μεγάλη πλειοψηφία τους αισιόδοξες, καθώς η επενδυτική δραστηριότητα του Ελληνικού εφοπλισμού είναι αρκετά μεγάλη. Πιο συγκεκριμένα έχουν γίνει και περιμένουν να ολοκληρωθούν παραγγελίες για περισσότερα από 300 μεγάλα πλοία (φορτηγά, δεξαμενόπλοια κλπ.) στα μεγαλύτερα ναυπηγεία του κόσμου, το κόστος των οποίων αναμένεται να ανέλθει περίπου στα 7 δισεκατομμύρια δολάρια και θα καλυφθεί στο μεγαλύτερο μέρος τους από το διεθνές τραπεζικό σύστημα.

(Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών,
http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, 4/8/2009)

Η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη και ενίσχυση της ελληνικής οικονομίας με πόρους είναι καθοριστικής σημασίας. Σύμφωνα με στοιχεία που παρέχονται από την Τράπεζα της Ελλάδος προκύπτει, ότι οι καθαρές εισπράξεις από την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών αντιπροσωπεύουν - κατά μέσον όρο- την τελευταία τριετία πάνω από το 4% του ΑΕΠ της Ελλάδος και περίπου το ήμισυ του συνόλου των καθαρών εισπράξεων από υπηρεσίες.

(Στεργίου Ε., 2008,
<http://portal.kathimerini.gr/4Dcqi/4dcqi/ w articles kathextra 1 17/07/2008 241235>,
4/8/2009)

Κάποια πιο συγκεκριμένα αριθμητικά στοιχεία αναφέρουν ότι το 2006, οι ακαθάριστες εισπράξεις από θαλάσσιες μεταφορές ανήλθαν σε 13,3 δις. ευρώ, έναντι αντίστοιχων πληρωμών 5 δις. ευρώ. Παρά τους χαμηλότερους ναύλους στις διεθνείς μεταφορές σε σχέση με τα επίπεδα στα οποία κυμάνθηκαν κατά το 2004, οι ακαθάριστες εισπράξεις από την παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών συνέχισαν να σημειώνουν αύξηση. Η ευνοϊκή αυτή εξέλιξη αποδίδεται, τόσο στην αύξηση της μεταφορικής ικανότητας του ελληνόκτητου στόλου σε ποσοστό 19,6%, όσο και στην ποιοτική του αναβάθμιση, λόγω της μείωσης της μέσης ηλικίας των πλοίων. Το 2007, η ελληνική ναυτιλία έφερε στη χώρα μας 17 δις. ευρώ ως ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που αντιστοιχεί στο 7% του ΑΕΠ.

(Στεργίου Ε., 2008, <http://portal.kathimerini.gr/>, 4/8/2009).

1.2. ΜΕΓΕΘΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΚΑΙ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία κατατάσσεται πρώτη στον κόσμο, με το 90% περίπου του στόλου της να ταξιδεύει σε όλη την υδρόγειο και να εξυπηρετεί το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο με 3.500 μεγάλα πλοία μεταφορικής ικανότητας 175.000.000 τόνων φορτίου.

(Ορφανός Δ., Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών, <http://www.elesme.gr/>, 4/8/2009)

Αυτός ο σημαντικά μεγάλος στόλος χρησιμοποιείται, κατά κύριο λόγο σε διεθνείς μεταφορές, καθώς οι εσωτερικές μεταφορικές μας ανάγκες είναι σχετικά περιορισμένες και μπορούν να καλυφθούν σε ικανοποιητικό βαθμό από επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία, από ταχύπλοα, από κρουαζιερόπλοια και άλλα πλοία, τα οποία στελεχώνονται από Ελληνικά πληρώματα.

Η Ελληνόκτητη Ναυτιλία, η οποία αποτελείται από πλοία, τόσο υπό ελληνική, όσο και υπό ξένες σημαίες, τα οποία ανήκουν σε Έλληνες πλοιοκτήτες και είναι επανδρωμένα με Έλληνες αξιωματικούς, έχει καταφέρει εδώ και μια δεκαετία να εδραιωθεί στην πρώτη θέση παγκοσμίως. Έτσι, αντιπροσωπεύει κατά προσέγγιση το 10% του συνολικού αριθμού πλοίων και περίπου το 18% της χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου. Περί τα 1000 μεγάλα πλοία τελούν υπό ελληνική σημαία, ενώ περισσότερα από 2.500 τελούν υπό ξένες σημαίες χωρών, όπως της Κύπρου, της Λιβερίας, της Μάλτας και άλλων.

Όσον αφορά στο ποσοστό συμμετοχής της χώρας στα ευρωπαϊκά αντίστοιχα μεγέθη, τα υπό ελληνική σημαία πλοία αντιπροσωπεύουν κατά μέσο όρο το 40% όλων των στόλων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ εάν σε αυτά προστεθούν και τα ελληνόκτητα πλοία, τα οποία τελούν υπό τις σημαίες της Κύπρου και της Μάλτας, τότε το ποσοστό αυτό ανέρχεται στο 60% .

Γνωρίζοντας, επίσης, ότι περίπου το 90% του παγκόσμιου εμπορίου και το 40% του ενδοκοινοτικού εμπορίου διεξάγεται μέσω των θαλάσσιων μεταφορών, είναι εύκολο να κατανοήσει κανείς την ισχυρή θέση, την οποία κατέχει η ελληνική ναυτιλία, τόσο στο Ευρωπαϊκό όσο και στο διεθνές στερέωμα.

(Ορφανός Δ., Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών, http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, 4/8/2009).

Στον πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζονται ενδιαφέροντα στοιχεία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο κατατάσσονται οι 35 χώρες με τη μεγαλύτερη σημασία τους στον τομέα της ναυτιλίας. Η χώρα μας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, αποτελεί σημαντική παρουσία στην κατάταξη αυτή, καθώς κατά το 2006 κατέκτησε την πρώτη θέση με κριτήριο τον αριθμό των τόνων που διαθέτει (163.394 τόνοι):

Οι 35 πιο σημαντικές χώρες και περιοχές (Ιανουάριος 2006)							
Χώρες/ Περιοχές	Αριθμός Πλοίων			Αριθμός Τόνων			
	Εθνική σημαία	Ξένη σημαία	Σύνολο	Εθνική σημαία	Ξένη σημαία	Σύνολο	Ποσοστό στο σύνολο
Ελλάδα	709	2.318	3.027	47.466	115.928	163.394	18,02
Ιαπωνία	707	2.384	3.091	11.763	119.940	131.703	14,52
Γερμανία	420	2.366	2.786	13.120	58.397	71.516	7,89
Κίνα	1.763	1.130	2.893	29.832	35.656	65.488	7,22
ΗΠΑ	625	1.054	1.679	10.172	36.755	46.927	5,18
Νορβηγία	732	933	1.665	13.658	31.738	45.397	5,01
Χονγκ Κονγκ	292	371	663	17.973	25.870	43.843	4,84
Κορέα	638	355	993	12.696	16.977	29.672	3,27
Ταϊβάν	100	444	553	4.772	19.618	24.389	2,69
Σιγκαπούρη	467	287	754	14.695	8.285	22.980	2,53

Ην.Βασίλειο	370	409	779	8.961	12.334	21.295	2,35
Δανία	316	428	744	9.228	10.328	19.556	2,16
Ρωσία	1.670	487	2.157	6.803	9.889	16.692	1,84
Ιταλία	543	159	702	10.192	4.297	14.490	1,60
Ινδία	366	40	406	12.511	1.264	13.774	1,52
Ελβετία	26	346	372	791	10.968	11.759	1,30
Βέλγιο	69	134	203	5.902	5.657	11.559	1,27
Σαουδ. Αραβία	60	74	134	977	10.387	11.364	1,25
Τουρκία	436	365	801	6.793	3.497	10.290	1,13
Ιράν	156	23	179	8.894	936	9.830	1,08
Μαλαισία	249	76	325	5.454	4.179	9.633	1,06
Ολλανδία	515	207	722	4.520	4.288	8.808	0,97
Καναδάς	216	140	356	2.540	4.007	6.548	0,72
Σουηδία	159	183	342	1.692	4.684	6.375	0,70
Ινδονησία	591	120	711	3.822	2.408	6.231	0,69
Κουβέιτ	40	29	69	3.682	1.361	5.043	0,56
Φιλιππίνες	275	37	312	4.052	971	5.023	0,55
Γαλλία	164	126	290	2.208	2.655	4.863	0,54
Βραζιλία	135	12	147	2.590	2.164	4.755	0,52
Ηνωμ. Αραβ. Εμιράτα	46	140	186	557	3.942	4.499	0,50
Ισπανία	75	235	310	871	3.225	4.096	0,45
Ταϊλάνδη	278	40	318	2.741	457	3.198	0,35
Ισραήλ	20	52	72	868	1.828	2.697	0,30
Κροατία	73	37	110	1.684	979	2.663	0,29
Αυστραλία	45	35	80	1.375	1.253	2.628	0,29
Σύνολο (35)	13.355	15.576	28.931	285.855	577.123	862.978	95,17
Σύνολο (παγκοσμίως)	15.576	17.238	32.814	303.768	602.985	906.753	100,00

Πηγή: Review of Maritime Transport 2006, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), σελ. 33 (Πίνακας 16)

Όπως παρατηρούμε από τον ανωτέρω πίνακα, η Ελλάδα καταλαμβάνει την πρώτη θέση σε σχέση με άλλες χώρες, οι οποίες αποτελούν μεγάλες δυνάμεις στο παγκόσμιο στερέωμα, γεγονός που αποδίδει ακόμα μεγαλύτερη σπουδαιότητα στην θέση αυτή της Ελλάδας. Οι χώρες οι οποίες ευρίσκονται στην πρώτη πεντάδα στην κατάταξη (με βάση το μερίδιο τους στο συνολικό αριθμό των τόνων) είναι εκτός από την Ελλάδα, η Ιαπωνία, η Γερμανία, η Κίνα και οι Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής. Η Ελλάδα μάλιστα υπερβαίνει την επόμενη στην κατάταξη χώρα που είναι η Ιαπωνία κατά 32.000 περίπου τόνους, την Γερμανία κατά 92.000 τόνους, την Κίνα κατά 98.000 τόνους και τις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής κατά 117.000 περίπου τόνους.

Σε μία προσπάθεια σύντομης σύγκρισης ανάμεσα στα έτη 2003 και 2006 παρατηρούμε, ότι μπορεί ο αριθμός των πλοίων της Ελλάδας να μειώθηκε από 3.103 στα 3.027 (μείωση της τάξεως του 2,5% περίπου), παρόλα αυτά όμως ο αριθμός των τόνων χωρητικότητας τους αυξήθηκε από 149.860 τόνους σε 163.394 τόνους (αύξηση της τάξεως του 9% περίπου).

(Santanu Sanyal, 2003, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα

<http://www.thehindubusinessline.com/>- άρθρο με τίτλο «Review of Maritime Transport 2003 — India down a notch», 4/8/2009)

Για τα έτη μάλιστα 2001-2003, η Ελλάδα μαζί με την Ιαπωνία και την Νορβηγία καταλάμβαναν συνεχώς τις τρεις πρώτες θέσεις της κατάταξης.

Η Ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία δραστηριοποιείται ως γνωστόν στο διεθνές θαλάσσιο μεταφορικό δίκτυο, με αποτέλεσμα να εξυπηρετεί σε ποσοστό άνω του 95% της χωρητικότητας του στόλου της τις μεταφορικές ανάγκες τρίτων χωρών (cross-trade) . Επίσης, στα πλοία αυτά απασχολείται μεγάλος αριθμός εργαζομένων, ο οποίος σήμερα ξεπερνά τους 25.000 ναυτικούς

(Ορφανός Δ., Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών,

<http://www.elesme.gr/> , 4/8/2009).

Η Τράπεζα της Ελλάδος στην έκθεσή της για το έτος 2007 (Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το έτος 2007, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <http://www.bankofgreece.gr/> , 4/8/2009) σημειώνει ότι «η προτίμηση των Ελλήνων πλοιοκτητών για τα πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου («χύδην φορτίου») και πετρελαίου είναι εμφανής, δεδομένου ότι ειδικά για τις δύο αυτές κατηγορίες πλοίων το ποσοστό της ελληνικής συμμετοχής στον παγκόσμιο στόλο ανέρχεται στο 22,3% και 21,8% αντίστοιχα. Σημειώνεται, ότι το μέσο μέγεθος των πλοίων παρουσίασε

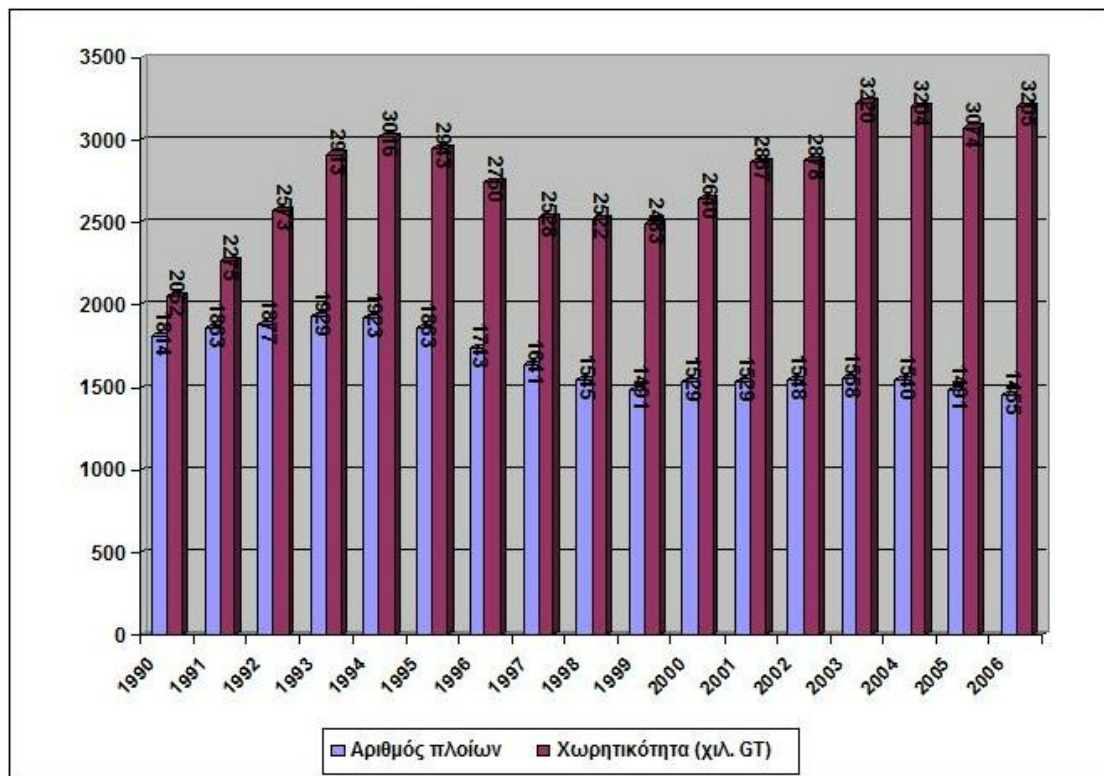
αύξηση της τάξης του 5,5% το 2007, η οποία διευκολύνει την αξιοποίηση των οικονομικών κλίμακος που παρατηρούνται στον τομέα της ναυτιλίας».

Κατά την χρονική περίοδο Ιανουαρίου 2001 έως και Μαΐου 2008 σημειώθηκαν τα ακόλουθα ενθαρρυντικά γεγονότα σχετικά με την Ελληνική Ναυτιλία:

- Η συνολική δύναμη των πλοίων της χώρας αυξήθηκε κατά 5%,
- Η συνολική χωρητικότητα των πλοίων της αυξήθηκε κατά 41,6%,
- Ο αριθμός των φορτηγών πλοίων αυξήθηκε κατά 0,3%,
- Η συνολική χωρητικότητα των φορτηγών πλοίων αυξήθηκε κατά 24,6%,
- Ο αριθμός των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 12,9%,
- Η συνολική χωρητικότητα των δεξαμενόπλοιων αυξήθηκε κατά 57,1%,
- Ο αριθμός των επιβατηγών και λοιπών πλοίων αυξήθηκε κατά 4,3%,
- Η συνολική χωρητικότητα των επιβατηγών και λοιπών πλοίων αυξήθηκε κατά 29,3%.

(ΣτεργίουΕ.,2008,<http://portal.kathimerini.gr/>, 4/8/2009)

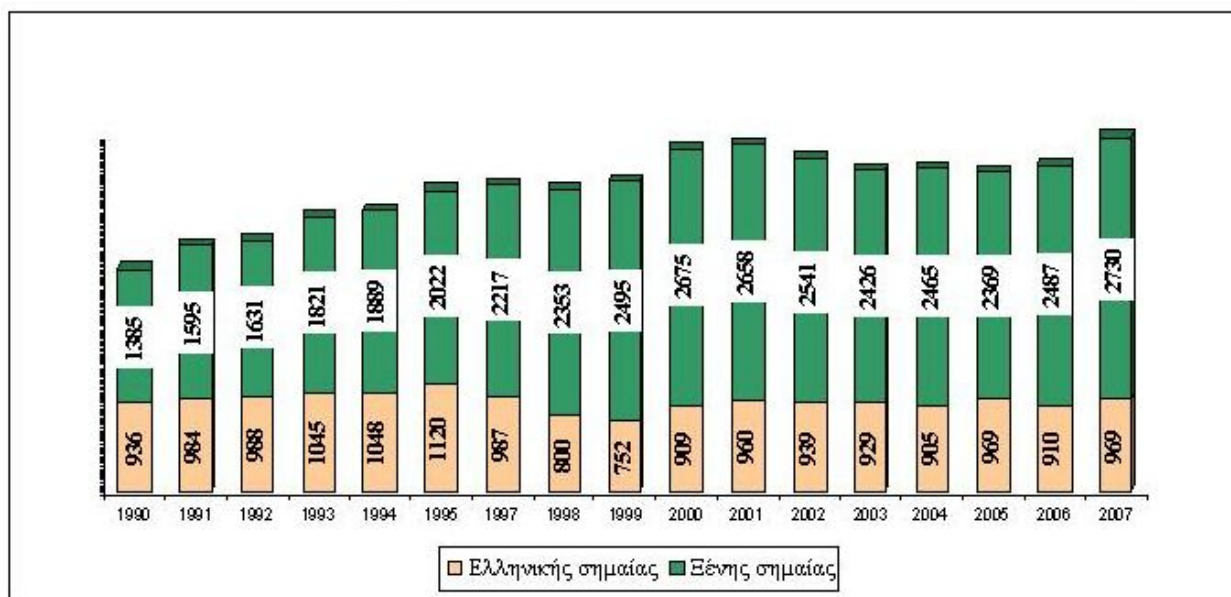
Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζεται η δύναμη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, τόσο σε επίπεδο αριθμού πλοίων όσο και σε χωρητικότητα, κατά τα έτη 1990 έως και 2006. Μπορεί ο αριθμός των πλοίων να έχει μειωθεί διαχρονικά, αλλά η χωρητικότητά τους, με εξαίρεση τα έτη 1995 – 1999, έχει σημειώσει αυξητική πορεία.



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25164>, 4/8/2009.

Παρατηρούμε από το παραπάνω διάγραμμα μια διαχρονικά μεταβαλλόμενη πορεία, ως προς την συνολική χωρητικότητα των πλοίων (αύξηση κατά την περίοδο 1990-1994, μείωση κατά την περίοδο 1995 – 1999, αύξηση κατά την περίοδο 2000-2004, μείωση κατά το 2005 και έκτοτε αύξηση) αλλά και ως προς τον αριθμό των πλοίων, με μικρότερα όμως ποσοστά μεταβολών.

Στο επόμενο διάγραμμα παρουσιάζεται η εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου (πλοία >1000 gt, αριθ.πλοίων), με σαφή διαχωρισμό ανάμεσα στα πλοία υπό ελληνική και σε εκείνα υπό ξένη σημαία. Ο αριθμός των πλοίων υπό ελληνική σημαία μεταβάλλεται διαχρονικά, σημειώνοντας κατά κύριο λόγο οριακές αυξομειώσεις. Σε γενικές γραμμές αυξητική θα μπορούσε να χαρακτηριστεί η πορεία των πλοίων με ξένη σημαία. Μάλιστα μεταξύ των ετών 1990 και 2007, ο αριθμός τους σχεδόν διπλασιάστηκε.

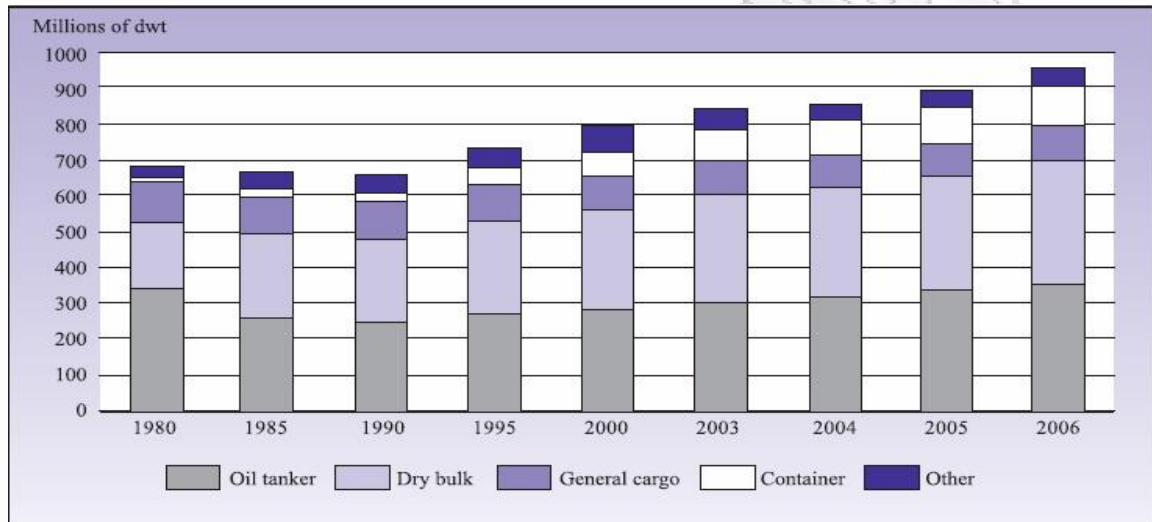


Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25170>, 4/8/2009

Από τα στοιχεία της έκθεσης της Τράπεζας της Ελλάδος (Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2006, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <http://www.bankofgreece.gr/BoqEkdoseis/ekthdkt2006.pdf>, 4/8/2009) προκύπτει ότι το 2006 συνομολογήθηκαν συμβόλαια για τη ναυπήγηση 322 νέων πλοίων, η συνολική αξία των οποίων αναμένεται να κυμανθεί περίπου στα 16,6 δισεκατομμύρια δολάρια. Από αυτά, τα 221 είναι δεξαμενόπλοια και τα 74 είναι πλοία ξηρού φορτίου. Η έντονη αυτή ναυπηγική δραστηριότητα των Ελλήνων εφοπλιστών συνεχίστηκε, σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδος, και κατά το πρώτο τρίμηνο του 2007, όταν έγιναν παραγγελίες για 125 πλοία, στην πλειονότητά τους ξηρού φορτίου, τα οποία έχουν αξία περίπου 6,7 δισεκατομμύρια δολάρια.

Εφόσον πραγματοποιηθούν οι αλλαγές αυτές, η μέση ηλικία του ελληνικού στόλου αναμένεται να μειωθεί σημαντικά, σύμφωνα με την Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος. Συγκεκριμένα, η μέση ηλικία του ελληνόκτητου στόλου υπολογίζεται στα 10,1 έτη, με την μέση ηλικία των πλοίων ξηρού φορτίου να κυμαίνεται στα 12 έτη και εκείνη των πετρελαιοφόρων στα 7,4 έτη. Τα αντίστοιχα μεγέθη για το στόλο υπό ελληνική σημαία είναι τα 5,9 έτη, τα 7,6 έτη και τα 4,8 έτη. Αυτό είναι ενδεικτικό της προσέλκυσης πλοίων μικρής ηλικίας στο ελληνικό νηολόγιο.

Όσον αφορά τέλος στην κατανομή του παγκόσμιου στόλου με βάση τους πιο βασικούς τύπους πλοίων, κατά τα τελευταία έτη σημειώθηκε συνεχής αύξηση στην μεταφορική ικανότητα όλων των τύπων πλοίων. Στο διάγραμμα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι βασικότεροι αυτοί τύποι πλοίων (oil tanker - πετρελαιοφόρο, dry bulk - «ξηρού όγκου», general cargo - γενικού φορτίου, container - εμπορευματοφόρο και λοιπά) και η αυξητική τους πορεία κατά το διάστημα των ετών 1980 – 2006:



Πηγή: Review of Maritime Transport 2006, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), σελ. 20 (σχήμα 4)

1.3. ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Η Εμπορική Ναυτιλία στη χώρα μας έχει ουσιαστική επίδραση, όχι μόνο στα καθαρά οικονομικά μεγέθη, αλλά και στον τομέα της απασχόλησης, καθώς συμβάλει στην δημιουργία πολυάριθμων θέσεων εργασίας, πολλές εκ των οποίων μπορούν να καλυφθούν από κατοίκους των νησιών και της υπαίθρου, οι οποίοι δεν μπορούν εύκολα να βρουν θέση εργασίας στον τόπο κατοικίας τους.

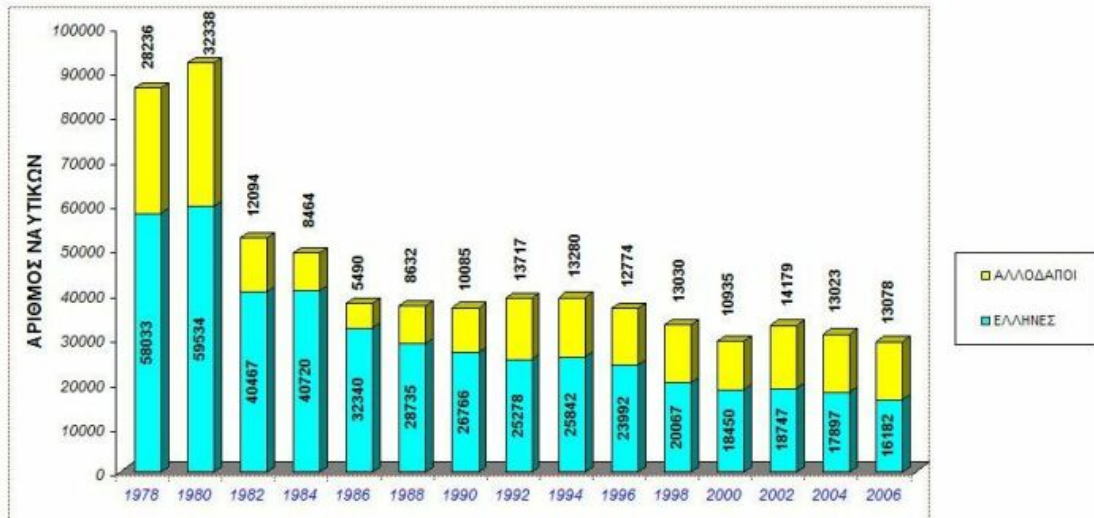
Όσον αφορά πιο συγκεκριμένα στοιχεία για τα ελληνικά δεδομένα, αξίζει να αναφερθεί, ότι η Ελληνόκτητη ναυτιλία απασχολεί στις μέρες μας περίπου 50.000 Έλληνες ναυτικούς και 100.000 Έλληνες εργαζόμενους σε ναυτιλιακά γραφεία και άλλα επαγγέλματα τα οποία σχετίζονται άμεσα με την ναυτιλία όπως είναι οι ναυλομεσίτες, οι δικηγόροι, οι τραπεζικοί και άλλα.

(Ορφανός Δ., Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών, <http://www.elesme.gr>, 4/8/2009).

Δυστυχώς ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών και κατά κύριο λόγο των κατωτέρων ειδικοτήτων μειώνεται συνεχώς. Η μειωτική αυτή πορεία οφείλεται από τη μία πλευρά στη σημαντικά μεγάλη προσφορά χαμηλομίσθων αλλοδαπών κατωτέρων πληρωμάτων, και από την άλλη πλευρά στη στροφή των νέων προς επαγγέλματα της στεριάς, τα οποία είναι πιο εύκολο να ασκήσουν σε σύγκριση με το δύσκολο και απαιτητικό επάγγελμα του ναυτικού.

Η μειωτική πορεία των Ελλήνων ναυτικών, οι οποίοι εργάζονται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία και η αντίστοιχη αυξητική πορεία των αλλοδαπών, παρουσιάζεται και στο διάγραμμα που ακολουθεί και το οποίο αναφέρεται στην περίοδο 1978 – 2006. Το 2006 ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών περιορίστηκε σχεδόν στο ¼ του αντίστοιχου αριθμού το 1980.

ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ
ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



Πηγή: Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα
<http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166>, 4/8/2009

Όσον αφορά στα ζητήματα, τα οποία σχετίζονται με την ναυτική εργασία, έμφαση αποδίδεται στην ενίσχυση της απασχόλησης των Ελλήνων εν ενεργεία επαγγελματιών ναυτικών, καθώς και στην κανονικότητα της στελέχωσης των πλοίων, αποσκοπώντας στην εξισορρόπηση ανάμεσα στην προσφορά και τη ζήτηση της ναυτικής εργασίας, με μέτρα προσέλκυσης πλοίων στο Εθνικό νηολόγιο και κατά συνέπεια αύξησης των προσφερόμενων θέσεων εργασίας για τους Έλληνες ναυτικούς.

Σχετικά με την ναυτική εκπαίδευση, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προσπαθεί να οργανώσει τη ριζική αναδιάρθρωση του υπάρχοντος συστήματος, ώστε όλο και περισσότεροι νέοι να στραφούν προς το ναυτικό επάγγελμα αλλά και για να εξασφαλιστεί η άρτια επαγγελματική τους κατάρτιση.

(Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, www.yen.gr/4/8/2009).

Ιδιαίτερη είναι η έμφαση που αποδίδεται στην παροχή όλων εκείνων των τυπικών και ουσιαστικών προσόντων που απαιτούνται, ώστε ο Έλληνας αξιωματικός να είναι ανταγωνιστικός και επιλέξιμος στις προσφερόμενες θέσεις εργασίας που εξασφαλίζουν τη συνέχεια στην ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας.

Τέλος, σύμφωνα με μελέτη, την οποία διεξήγαγε και παρουσίασε η Ευρωπαϊκή Ένωση, η ναυτιλία συμβάλει στη δημιουργία πολλαπλάσιων θέσεων στη ξηρά από εκείνες που δημιουργούνται στα πλοία. Οι θέσεις εργασίας στην ξηρά αφορούν κυρίως σε παραναυτιλιακές επιχειρήσεις, όπως είναι οι ναυπηγικές και οι επισκευαστικές εταιρίες, οι ασφαλιστικές εταιρείες, οι τράπεζες, τα τεχνικά γραφεία, τα πρακτορεία και άλλες. Υπολογίζεται, ότι στις μέρες μας περίπου 40.000 Έλληνες ναυτικοί εργάζονται στη θάλασσα, 20.000 περίπου σε ναυτιλιακά γραφεία και 15- 20.000 σε παραναυτιλιακές εργασίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 1

- Βλάχος Γ., «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2007
- Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2007, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/ekthdkth2007.pdf>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2006, διαθέσιμη στην ιστοσελίδα <http://www.bankofgreece.gr/BogEkdoseis/ekthdkth2006.pdf>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Ιστοσελίδα Εγκυκλοπαίδειας Wikipedia
<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A6%CE%BF%CF%81%CF%84%CE%AF%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF%CF%85>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών,
http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Ν. 959/79 «Περί Ναυτικής Εταιρείας» (ΦΕΚ 192/24-8-79 τ.Α')
- Ορφανός Δ., Ιστοσελίδα Ελληνικής Εταιρείας Στρατηγικών Μελετών,
http://www.elesme.gr/elesmegr/periodika/t26/t26_11.htm, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Review of Maritime Transport 2006, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
- Santanu Sanyal, 2003, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.thehindubusinessline.com/2003/12/29/stories/2003122900390600.htm> - άρθρο με τίτλο «Review of Maritime Transport 2003 — India down a notch», τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Στεργίου Ε., 2008, http://portal.kathimerini.gr/4Dcqi/4dcqi/w_articles_kathextra_1_17/07/2008_241235, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25168>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25158>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25170>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009

- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25164>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166>, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, www.yen.gr/media/28897/12221083.doc, τελευταία επίσκεψη 4/8/2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑΣ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο

2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ ΥΠΟ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Προκειμένου να γίνουν καλύτερα αντιληπτές οι συνθήκες εργασίας που επικρατούν στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας, θα ήταν σκόπιμο να παρατεθούν τα κυριότερα χαρακτηριστικά των πλοίων, στα οποία αναφέρεται η παρούσα μελέτη, καθώς και έννοιες όπως η εθνικότητα του πλοίου και το νηολόγιο, στοιχεία που διαφοροποιούν τις συνθήκες εργασίας με βάση τα κριτήρια αξιοπλοΐας, που θέτουν τα διάφορα κράτη.

2.1. ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ – ΙΔΙΑΙΤΕΡΟΤΗΤΕΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

2.1.1. ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ

«Ως εμπορικά πλοία χαρακτηρίζονται εκείνα που χρησιμοποιούνται για την εκτέλεση μεταφοράς πραγμάτων ή προσώπων στη θάλασσα, για την αλιεία, τη ρυμούλκηση, την επιθαλάσσια αρωγή, την αναψυχή, τις επιστημονικές έρευνες ή για άλλους σκοπούς.» (Λυκούδης Π., 2000, σελ. 44).

Μέχρι και το τέλος του περασμένου αιώνα, τα πλοία διακρίνονταν βάσει των χαρακτηριστικών τους σε δύο βασικές κατηγορίες, δηλαδή σε φορτηγά και επιβατικά. Η ως άνω διάκριση ήταν επαρκέστατη για τα δεδομένα της εποχής εκείνης. Εντούτοις, λόγω της ραγδαίας βιομηχανικής ανάπτυξης των νεότερων χρόνων και της μεταστροφής της οικονομικής οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, οι κατηγορίες των εμπορικών πλοίων πολλαπλασιάστηκαν με εξαιρετικά υψηλούς ρυθμούς, με συνέπεια σήμερα οι κατηγορίες να αποτελούν ναι μεν συναφείς, ωστόσο εντελώς ανεξάρτητες αγορές προσφοράς και ζήτησης υπηρεσιών.

Τα εμπορικά πλοία μπορούν να διακριθούν σήμερα στις εξής κατηγορίες:

- ανάλογα με τις μεταφορές που εκτελούν, σε φορτηγά, επιβατηγά, πλοία ειδικού προορισμού και πλοία βοηθητικής ναυτιλίας
- ανάλογα με την περιοχή που απασχολούνται σε ωκεανοπόρα, πλοία μικρότερης ακτίνας δράσεως, ακτοπλοϊκά και πλοία εσωτερικών υδάτων
- ανάλογα με το υλικό κατασκευής, σε μεταλλικά, ξύλινα ή μικτής κατασκευής.
- Και ανάλογα με τα μέσα προώσεως σε ιστιοφόρα και μηχανοκίνητα.

(Λυκούδης Π., 2000, σελ. 44-45)

Η παρούσα μελέτη θα επικεντρωθεί στα φορτηγά πλοία και πιο συγκεκριμένα στα φορτηγά ποντοπόρα πλοία με απώτερο στόχο να έρθουν στην επιφάνεια όλα εκείνα τα στοιχεία που διαμορφώνουν τις συνθήκες εργασίας στον εν λόγω επαγγελματικό τομέα.

2.1.2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Τα φορτηγά πλοία συμμετέχουν, κατά το μεγαλύτερο ποσοστό, στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά φορτίων που προσφέρονται σε μεγάλες ποσότητες, είτε ως χύμα (in bulk), είτε ως γενικά ή ειδικά φορτία (general cargo).

Βασικότερες κατηγορίες των φορτηγών πλοίων είναι :

- τα ελεύθερα φορτηγά πλοία
- τα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών (cargo liners)
- τα φορτηγά πλοία υγρών φορτίων

(Λυκούδης Π., 2000, σελ. 45)

2.1.2.1. ΕΛΕΥΘΕΡΑ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

Τα πλοία αυτά δεν απασχολούνται σε κάποια συγκεκριμένη γραμμή ή στη μεταφορά του ίδιου πάντα φορτίου, αλλά μεταφέρουν κάθε είδους φορτία που θα εξευρεθούν, συνήθως ομοειδή, από οποιοδήποτε και σε οποιοδήποτε λιμάνι με την προϋπόθεση των πλέον σύμφωνων οικονομικών όρων.

Απο πλευράς απασχόλησης είναι επιτακτικό να επισημανθεί ένα από τα κυριότερα γνωρίσματα αυτής της κατηγορίας πλοίων σε σχέση με τα πληρώματα που απασχολούνται σε αυτήν, αυτό της αστάθειας. Το φαινόμενο αυτό προκαλείται ουσιαστικά από οικονομικής φύσεως διακυμάνσεις στη ζήτηση πλοίων για μεταφορά ομοειδών φορτίων, καθώς και σε ενδεχόμενες πολιτικές αναταραχές όπου δυσχεραίνεται η προσέγγιση μερικών λιμένων – προορισμών φορτοεκφόρτωσης εμπορευμάτων.

Ωστόσο, ο τομέας της ελεύθερης φορτηγού ναυτιλίας είναι ο κατεξοχήν τομέας δραστηριότητας των Ελλήνων Εφοπλιστών, στον οποίο αναδείχτηκαν ασυναγώνιστοι λόγω της οξύτητας του επιχειρηματικού πνεύματος που τους διέκρινε, καθώς και της από χρόνια παράδοσης της ελληνικής «ναυτοσύνης».

Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία διακρίνονται στις εξής κατηγορίες:

- Τα πλοία γενικού φορτίου

Τα πλοία αυτά, λόγω του προορισμού τους, διαθέτουν συνήθως υποφράγματα με επαρκείς χώρους για τη στοιβάση αυτοτελών μονάδων φορτίων, με μεγάλο όγκο, ευρύχωρα κοίτη με μεγάλα ανοίγματα για να μπαίνουν επιμήκη φορτία καθώς και επαρκή χώρο στο κατάστρωμα για φόρτωση ξυλείας και απλής μορφής φορτοεκφορτωτικές ευκολίες.

- Τα πλοία ομοειδών φορτίων

(Λυκούδης Π., 2000, σελ. 45-46)

Τα πλοία αυτά φέρουν μόνο ένα κατάστρωμα και προσφέρονται για χύμα μεταφορές ομοειδών ξηρών φορτίων.

2.1.2.2. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ

Με τα πλοία αυτά μεταφέρονται βασικά φορτία και συγκεκριμένα βιομηχανικά και βιοτεχνικά είδη, είδη διατροφής, γεωργικές και ορυκτές πρώτες ύλες κλπ.

Λόγω της ιδιαιτερότητας του φορτίου τα πλοία αυτά αναπτύσσουν μεγάλες ταχύτητες, προκειμένου να βρίσκονται εγκαίρως στο λιμάνι προορισμού τους, ενώ ο εξοπλισμός τους είναι ιδιαίτερος υψηλού κόστους, λόγω της ειδικής μεταχείρισης των προς μεταφορά εμπορευμάτων.

Πέραν του ανωτέρου τύπου πλοίου, αναφορικά παρατίθενται και οι παρακάτω κατηγορίες φορτηγών πλοίων τακτικών γραμμών:

- φορτηγά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων
- φορτηγά πλοία τύπου ROLL ON/ROLL OFF ή RO-RO
- φορτηγιδοφόρα πλοία
- φορτηγά οχηματαγωγά πλοία

(Λυκούδης Π., 2000, σελ.46-47)

2.1.2.3. ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ (Δεξαμενόπλοια)

Με τα πλοία αυτά μεταφέρονται υγρά ή υγροποιημένα φορτία.

Οι κυριότερες διακρίσεις σε αυτήν την κατηγορία είναι οι εξής:

- Τα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια (oil tankers)

Τα πετρελαιοφόρα πλοία διαφέρουν από τα υπολοιπα φορτηγά πλοία διότι έχουν την ιδιότητα να μεταφέρουν ελεύθερα υγρά φορτία.

Πριν από το δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα συνηθισμένα πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια είχαν χωρητικότητα 10,000 έως 15,000 Κ.Ο.Χ. (κόρες ολικής χωρητικότητας). Το 1951 έφτασαν τις 20,000 και από το 1956-1966, η μέση χωρητικότητα τους κυμαινόταν από 40,000 – 50,000 Κ.Ο.Χ. Μετά το 1966, η ικανότητα μεταφοράς των εν λόγω πλοίων, συνεχίστηκε με μία γεωμετρική πρόοδο

με αποκορύφωμα τη ναυπήγηση δεξαμενοπλοίων με χωρητικότητα 300,000-500,000 Κ.Ο.Χ. πλην όμως η ναυπήγηση τέτοιων πλοίων έχει σταματήσει τα τελευταία χρόνια.

- Τα υγραεροφόρα πλοία

Τα υγραεροφόρα πλοία είναι πλοία εξειδικευμένου τύπου για τη μεταφορά υγροποιημένων αερίων πετρελαίου και φυσικών αερίων από τις χώρες παραγωγής στα κέντρα καταναλώσης.

- Τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων

Τα πλοία μεταφοράς χημικών προϊόντων ουσιαστικά αποτελούν μία υποκατηγορία των υγραεροφόρων, ωστόσο αποτελούν ειδική κατηγορία λόγω της ιδιαιτερότητας και επικινδυνότητας του φορτίου προς μεταφορά.

(Λυκούδης Π., 2000, σελ. 47)

Παρατηρώντας τις ως άνω κατηγορίες γίνεται αντιληπτό, ότι κάθε κατηγορία πλοίου αποτελεί κάτι ξεχωριστό και σε επίπεδο επιχειρηματικό αλλά κυρίως σε επίπεδο επαγγελματικό. Η επιλογή πληρωμάτων, αναλόγως του τύπου του πλοίου, γίνεται πολύ προσεκτικά, έχοντας ως γνώμωνα την εκπαίδευση του υποψήφιου προς πρόσληψη αξιωματικού ή κατώτερης ειδικότητας ναυτικού, καθώς και την προϋπηρεσία που έχουν να επιδείξουν οι τελευταίοι.

Είναι απολύτως λογικό ένας ναυτικός, ο οποίος έχει ειδίκευση σε υγραεροφόρα πλοία να μην είναι τόσο ελκυστική υποψηφιότητα προς πρόσληψη σε ένα οχηματαγωγό πλοίο, όπου και απαιτούνται άλλες ικανότητες.

Είναι προφανές, ότι οι ιδιαιτερότητες που παρουσιάζουν οι παραπάνω κατηγορίες πλοίων έχουν τεράστιο αντίκτυπο στους εργαζομένους πάνω στα πλοία, ξεκινώντας με την ευθύνη που φέρει ο πλοίαρχος για την ασφαλή και έγκαιρη μεταφορά πληρώματος και φορτίου, μέχρι και τον τελευταίο ναυτικό, ο οποίος από τη θέση του μεριμνά για την ομαλή διεξαγωγή του ταξιδιού.

Κάθε ναυτικός, είτε από τη θέση του αξιωματικού, είτε ως κατώτερο πλήρωμα, επιτυγχάνει επαρκή κατάρτιση σε έναν μόνο τύπο πλοίου. Η μέτρια εξοικείωση ενός ναυτικού μπορεί να είναι μοιραία και να θέσει σε κίνδυνο, τόσο το υπόλοιπο

πλήρωμα, όσο και το θαλάσσιο περιβάλλον. Θα ήταν υπερβολή να απαιτήσει κάποιος από έναν ναυτικό, ο οποίος έχει μεγάλη πείρα με πολυετή θαλάσσια υπηρεσία σε φορτηγά πλοία μεταφοράς ξηρού φορτίου, να αντιληφθεί στο έπακρο την προβλεπόμενη αντιμετώπιση φορτίων που παρουσιάζουν ευφλεκτικότητα, τοξικότητα πόσο μάλλον να διαχειριστεί και να διατηρήσει ασφαλή φορτία με τέτοια χαρακτηριστικά (ISGOTT, International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) .

2.2. ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΠΛΟΙΟΥ

Μία από τις βασικότερες παραμέτρους, αν όχι η βασικότερη, που πιστοποιεί το αξιόπλοο του πλοίου, καθώς και τα επίπεδα ασφαλείας που πρέπει να τηρούνται για πλήρωμα και φορτίο, είναι η εθνικότητα ή διαφορετικά η σημαία και κατ' επέκταση ο λιμένας νηολόγησης.

Κάθε πλοίο είναι υποχρεωμένο να φέρει την εθνικότητα κάποιου κράτους και να φέρει τη σημαία της. Η υποχρέωση αυτή απορρέει από το Διεθνές Δίκαιο, το οποίο προβλέπει, αν τα πλοία εντοπίζονται σε ανοιχτή θάλασσα θεωρούνται ως επέκταση του εδάφους της χώρας, της οποίας φέρουν τη σημαία. Πλοίο χωρίς ιθαγένεια στην ανοιχτή θάλασσα βρίσκεται εκτός έννομης τάξης και σε παλαιότερες εποχές εθεωρείτο πειρατικό. (Δεληγιάννης Χ., 2006, σελ. 32)

Ως προς το πλήρωμα του πλοίου και τις συνθήκες εργασίας που το διέπουν, η εθνικότητα καλείται να διαφοροποιήσει, είτε ευμενέστερα, είτε δυσμενέστερα τις συνθήκες αυτές. Συγκεκριμένα το δίκαιο της σημαίας του πλοίου, διέπει και τις σχέσεις των προσώπων που επιβαίνουν σε αυτό καθώς και τις σχέσεις του πλοίου με αλλοδαπές υπηρεσίες, σύμφωνα με τις αρχές του Διεθνούς Δικαίου. (Δεληγιάννης Χ., 2006, σελ. 32)

Προκειμένου ένα πλοίο να αποκτήσει ιθαγένεια και να υψώσει σημαία μίας συγκεκριμένης πολιτείας, οφείλει να τηρεί τις προϋποθέσεις ασφάλειας πληρώματος και πλεύσης, όπως υπαγορεύονται από την εγκριτική πράξη (ελάχιστη σύνθεση πληρώματος, ιθαγένεια πληρώματος, επιθεωρήσεις πλοίων κλπ). Οι προϋποθέσεις αυτές είναι απαραίτητες και αδιαπραγμάτευτες και κατά συνέπεια για να λάβει ιθαγένεια ένα πλοίο, ο πλοιοκτήτης είναι υποχρεωμένος εκ του νόμου να συμμορφωθεί πλήρως με αυτές.

2.2.1. ΕΠΙΛΟΓΗ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ - ΣΗΜΑΙΑΣ

Τα βασικότερα κριτήρια που κάνουν μία σημαία ελκυστική ή όχι για τον πλοιοκτήτη εστιάζονται στα παρακάτω:

- Μέγεθος κόστους νηολόγησης
- Φορολογία προς το κράτος της σημαίας
- Βαθμός ελευθερίας στην επιλογή σύνθεσης πληρώματος
- Ελεύθερη διαμόρφωση μισθολογίων
- Εύκολη έξοδος από το νηολόγιο του κράτους της σημαίας

Εκ των ανωτέρω συμπεραίνει εύκολα κανείς πως ορισμένες χώρες, οι οποίες προσφέρουν σημαίες ευκαιρίας, αδιαφορούν πολλές φορές για τα ανθρώπινα δικαιώματα των ναυτικών, προκειμένου να προσελκύσουν μεγαλύτερο ποσοστό του παγκόσμιου στόλου, σε αντάλλαγμα ενός χαμηλού προϋπολογισμού λειτουργίας του πλοίου.

Ωστόσο τα τελευταία χρόνια, διεθνείς πολιτικοί φορείς που είναι συναφείς με το χώρο της ναυτιλίας έχουν δείξει έντονο ενδιαφέρον για τον περιορισμό φαινομένων που δύνανται να θέσουν σε κίνδυνο την ανθρώπινη ζωή, αλλά και το περιβάλλον.

Για τον εντοπισμό των πλοίων που παρουσιάζουν σημαντικές ανεπάρκειες, το 1982 έλαβε χώρα το Μνημόνιο Συνεννόησης του Παρισίου (Paris MOU), το οποίο αποτέλεσε την αφορμή δημιουργίας ενός σώματος επιθεωρητών που έχει ως στόχο τον εντοπισμό των υποβαθμισμένων πλοίων σε διεθνείς λιμένες και τερματικά φορτοεκφορτώσεων.

Η εθνικότητα του πλοίου είναι μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους, τόσο σε επίπεδο αξιοπιστίας του πλοίου, όσο και σε επίπεδο εργασιακό, αφού οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των ναυτικών πηγάζουν από το ναυτικό δίκαιο της χώρας ιθαγένειας. Ζητήματα όπως η Συλλογική Σύμβαση Εργασίας, το λειτουργικό κόστος, η ποιότητα εργασίας, το επίπεδο ασφάλειας των εργαζομένων, το επίπεδο εκπαίδευσης των ναυτικών είναι μερικά μόνο από τα σημεία εκείνα που απορρέουν από την επιλογή της Σημαίας από τον πλοιοκτήτη.

Οι σημαίες των πλοίων, αναλόγως της αυστηρότητας των μέτρων που προβλέπουν για ζητήματα σχετικά με την ασφάλεια του πληρώματος και του φορτίου, κατατάσσονται σε μία σειρά από λίστες, εκδοθείσες από το Paris MOU. Οι επιθεωρητές του οργανισμού αναλαμβάνουν να μελετήσουν και να αναλύσουν διεξοδικά στατιστικά στοιχεία της κάθε σημαίας, έχοντας ως πηγές πληροφόρησης αναφορές των λιμενικών αρχών των σημαντικότερων λιμανιών του κόσμου. Αποτέλεσμα αυτής της μελέτης είναι η έκδοση μίας σειράς από λίστες, τη λευκή τη γκρι και τη μαύρη. Σκοπός αυτών των καταστάσεων είναι η ενημέρωση ναυτικών, πλοιοκτητών και αρχών με απώτερο στόχο τη συνεχή βελτίωση του αξιόπλου του παγκόσμιου στόλου.

Παρακάτω παρατίθενται οι πιο πρόσφατες λίστες, εκδοθείσες την 2α Ιουνίου 2009, από τον οργανισμό "Paris MOU" όπου εύκολα ο αναγνώστης μπορεί να διαπιστώσει ποιες σημαίες θεωρούνται επικίνδυνες σήμερα και ποιες όχι. Επίσης, πέρα της κατάταξης, καταγράφονται και στοιχεία περισσότερο στατιστικού χαρακτήρα και συγκεκριμένα ο συνολικός αριθμός επιθεωρήσεων που έχουν δεχτεί πλοία κάθε σημαίας, όπως και ο αριθμός των φορών που η επιθεώρηση κατέληξε σε δέσμευση του πλοίου από τις Λιμενικές Αρχές της εκάστοτε χώρας.

Black List 2006 – 2008

Rank	Flag	Inspections 2006-2008	Detentions 2006-2008	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
83	Korea, Democratic People's Rep.	204	73	21	Very High Risk	8.75
82	Bolivia	37	14	6		6.94
81	Albania	284	72	27		5.73
80	Libyan Arab Jamahiriya	30	10	5		5.24
79	Sierra Leone	345	73	32		4.55
78	Comoros	505	99	45		4.26
77	Cambodia	727	128	63	High risk	3.78
76	Georgia	885	150	75		3.64
75	Slovakia	317	55	30		3.33
74	Syrian Arab Republic	227	39	23	3.09	3.09
73	St Kitts and Nevis	306	50	29		3.00
72	Lebanon	96	18	11	Medium to high risk	2.88
71	Honduras	68	13	9		2.64
70	Mongolia	53	10	7		2.30
69	St Vincent and the Grenadines	2,355	265	186		2.07
68	Egypt	137	20	15	Medium Risk	2.00
67	Moldova, Republic of	92	14	11		1.87
66	Belize	609	62	53		1.42
65	Panama	8,043	667	601		1.27
64	Ukraine	575	55	51		1.22
63	Dominica	175	19	18		1.11

Grey List 2006 – 2008

Rank	Flag	Inspections 2006-2008	Detentions 2006-2008	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
62	Jamaica	56	7	8	0	0.92
61	Algeria	119	12	13	3	0.86
60	Azerbaijan	115	11	13	3	0.79
59	Morocco	156	13	17	5	0.68
58	Cook Islands	86	7	10	2	0.61
57	Bulgaria	323	24	31	15	0.59
56	Saudi Arabia	54	4	7	0	0.53
55	Tunisia	56	4	8	0	0.51
54	Dominican Republic	31	2	5	0	0.47
53	Taiwan, China	33	2	5	0	0.45
52	Korea, Republic of	214	14	22	8	0.43
51	Malaysia	96	5	11	2	0.31
50	Austria	31	1	5	0	0.29
49	Croatia	196	11	20	7	0.29
48	Faroe Islands	117	6	13	3	0.28
47	Antilles, Netherlands	714	44	62	38	0.24
46	Thailand	213	11	22	8	0.20
45	United States of America	157	7	17	5	0.15
44	Latvia	158	7	17	5	0.15
43	Iran, Islamic Republic of	201	9	21	8	0.11
42	Poland	193	8	20	7	0.06

White list 2006-2008

Rank	Flag	Inspections 2006-2008	Detentions 2006-2008	Black to Grey Limit	Grey to White Limit	Excess Factor
41	Vanuatu	133	4	15	4	0.00
40	Israel	30	0	5	0	0.00
39	Kuwait	30	0	5	0	0.00
38	Qatar	33	0	5	0	0.00
37	Lithuania	244	10	24	10	0.00
36	Turkey	2,039	123	162	123	0.00
35	Switzerland	75	1	9	1	-0.08
34	Estonia	166	5	18	6	-0.19
33	Japan	58	0	8	0	-0.36
32	Philippines	187	5	19	7	-0.43
31	Russian Federation	2,550	125	200	157	-0.44
30	Cayman Islands, UK	366	13	34	17	-0.45
29	Barbados	434	16	40	21	-0.47
28	Spain	262	8	26	11	-0.48
27	Malta	4,923	232	375	315	-0.59
26	Portugal	506	14	45	25	-0.88
25	Cyprus	2,726	100	213	168	-0.89
24	India	157	2	17	5	-0.93
23	Gibraltar, UK	1,058	33	88	60	-0.94
22	Belgium	203	3	21	8	-1.01
21	Antigua and Barbuda	4,851	170	369	310	-1.01
20	Liberia	3,848	124	296	243	-1.09
19	Ireland	151	1	16	5	-1.22
18	Norway	2,523	68	198	155	-1.24
17	Bahamas	3,688	98	284	232	-1.29
16	Marshall Islands	1,852	43	148	111	-1.34
15	Singapore	1,129	23	94	64	-1.38
14	Hong Kong, China	1,214	25	100	70	-1.38
13	Greece	1,546	33	125	91	-1.39
12	Netherlands	3,096	68	241	193	-1.45
11	Man, Isle of, UK	914	16	77	51	-1.46
10	Italy	1,309	24	107	76	-1.48
9	Sweden	1,018	15	85	57	-1.59
8	Denmark	1,295	20	106	75	-1.59
7	Finland	614	7	54	32	-1.63
6	Luxembourg	155	0	17	5	-1.63
5	Germany	1,236	17	102	71	-1.65
4	China	246	1	24	10	-1.67
3	United Kingdom	1,820	26	146	109	-1.68
2	France	356	1	33	17	-1.87
1	Bermuda, UK	289	0	28	13	-1.93

Η πληροφόρηση που προσφέρουν οι ανωτέρω λίστες είναι πολύ σημαντική, τόσο για τους ναυτικούς και τους πλοιοκτήτες, όσο και για τις αρχές που επωμίζονται την ευθύνη ασφάλειας των λιμένων που διαχειρίζονται.

Χαρακτηριστικά φαίνεται η σημασία των καταστάσεων αυτών για τους πλοιοκτήτες, όταν οι τελεταίοι επιδιώκουν την αγορά ενός μεταχειρισμένου πλοίου (second hand carrier). Η εθνικότητα που έφερε το πλοίο από την προηγούμενη πλοιοκτησία, μπορεί να δώσει μία αρκετά καλή πρώτη εικόνα για την κατάσταση του προς αγορά πλοίου και σύμφωνα με την εθνικότητα συνεχίζεται περαιτέρω έρευνα της πραγματικής κατάστασης του πλοίου ή μπορεί να σταματήσει η διαδικασία αγοράς, αν η σημαία την οποία έφερε ήταν στη μαύρη λίστα.

Αντιστοίχως, οι φορείς οι οποίοι καλούνται να επιθεωρήσουν ένα πλοίο σε ένα λιμένα φορτοεκφόρτωσης, θα είναι πολύ πιο επιφυλακτικοί σε ένα πλοίο που φέρει σημαία ευκαιρίας, η οποία εντοπίζεται χαμηλά στη λίστα όπως αυτή εκδίδεται από το Paris MOU. Συγκεκριμένα, σε λιμένες όπου τα μέτρα ελέγχου ασφαλείας, όπως η Αμερική, είναι πολύ αυστηρά, παρατηρείται συχνά δέσμευση του πλοίου ή ακόμα και απαγόρευση προσέγγισης, γεγονός το οποίο έχει ως συνέπεια ακόμα και τη λύση του συμβολαίου μεταξύ πλοιοκτησίας και ναυλωτών.

2.2.2. ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ – ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΗΣ

Για να αναγνωρισθεί ένα πλοίο Ελληνικό, πέραν των προϋποθέσεων που παρατέθηκαν παραπάνω, απαιτείται η μερική τουλάχιστον ιδιοκτησία από Έλληνες υπηκόους. Κατά το άρθρο 5 παρ.1 ΚΔΝΔ: «Επιφυλασσομένης της ισχύος ειδικών νόμων, αναγνωρίζονται ως Ελληνικά τα πλοία τα ανήκοντα κατά ποσοστόν υπερβαίνων τα πενήκοντα εκατοστά εις έλληνας υπηκόους ή ελληνικά νομικά πρόσωπα των οποίων τα κεφάλαια ανήκουν εις έλληνας υπηκόους κατά το αυτό ποσοστόν...». Η προϋπόθεση της μερικής ιδιοκτησίας δεν αποτελεί κανόνα, αφού υπάρχουν παραδείγματα χωρών, οι οποίες απαιτούν πλήρη ιδιοκτησία από ενδογενείς υπηκόους (Αγγλία, ΗΠΑ κ.α) ή ακόμα και περιπτώσεις που δεν προβλέπουν τίποτα σχετικά, προκειμένου να προσελκύσουν περισσότερα πλοία (Κιάντου, Παμπούκη, 1993, σελ. 46).

Τυπική προϋπόθεση για να αναγνωριστεί ένα πλοίο ως ελληνικό είναι και η εγγραφή του σε ελληνικό νηολόγιο.

Ο ρόλος της σημαίας σε ένα πλοίο επιφέρει μία ειδική αλλά πολύ βασική συνέπεια:

«Το πλοίο υπάγεται στη δικαιοδοσία των δικαστηρίων της πολιτείας που φέρει τη σημαία. Κατά συνέπεια σε ενδεχόμενο πόλεμο ένα πλοίο μπορεί να χαρακτηριστεί ως εχθρικό, συμμαχικό ή ουδέτερο.» (Λυκούδης Π., 2000, σελ. 57)

2.2.3. ΑΠΩΛΕΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑΣ

Απώλεια της εθνικότητας του πλοίου επέρχεται, όταν εκλείψουν οι όροι που απαιτούνται για την απόκτησή της (άρθρο 5 ΚΔΝΔ / άρθρο 16 παρ.1 ΚΔΝΔ). Συνεπώς, όταν η ελληνική ιδιοκτησία πάψει να υφίσταται, κατά τα ποσοστά που ορίζει το άρθρο αυτό, χάνεται και η Ελληνική Εθνικότητα.

Αναλυτικότερα, η ελληνική εθνικότητα χάνεται όταν:

1. Το πλοίο περιέλθει κατά οποιοδήποτε τρόπο, σε αλλοδαπούς κατά ποσοστό τουλάχιστον 50%
2. Σε περίπτωση που το πλοίο ανήκει σε νομικό πρόσωπο και το τελευταίο μεταφέρει την έδρα του στο εξωτερικό, γιατί τότε παύει να είναι νομικό πρόσωπο
3. Τα κεφάλαια του νομικού προσώπου περιέλθουν σε αλλοδαπούς κατά ποσοστό τουλάχιστον 50%
4. Το πλοίο χαθεί ολοκληρωτικά
5. Το πλοίο είναι ανίκανο προς πλουιν
6. Το πλοίο απουσιάζει χωρίς ειδήσεις για τουλάχιστον 6 μήνες

(Κιάντου, Παμπούκη 1993, σελ. 48-50)

2.3. ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Με αφορμή το ζήτημα της εθνικότητας και το βαθμό ποιότητας που φέρει κάθε σημαία, είναι εύκολα αντιληπτό, ότι βασικότερη παράμετρος στην προσπάθεια αριστοποίησης του επιπέδου ασφαλείας ενός πλοίου αποτελεί και η σωστή κατάρτιση του πληρώματος, από τον πλοίαρχο έως και τον τελευταίο ναυτικό, των οποίων η άγνοια μπορεί να έχει ως αποτέλεσμα στην καλύτερη περίπτωση, την απώλεια του φορτίου.

Στο χώρο της ναυτιλίας κυριαρχεί η άποψη, ότι τα φτηνότερα πληρώματα δεν είναι απαραίτητα και τα οικονομικότερα. Σε ό,τι αφορά στην ελληνική πραγματικότητα το φαινόμενο αυτό διαπιστώνεται από την επιλογή Ελλήνων για θέσεις κλειδιά εντός του πλοίου, όπως αυτές των αξιωματικών. Ωστόσο, υπήρξαν περιπτώσεις πλοίων που επειδή παρουσίαζαν αρκετές και συνεχείς βλάβες, ήταν επανδρωμένα με χαμηλής κατάρτισης αξιωματικούς. Προς αντιμετώπιση του φαινομένου αυτού, απαιτήθηκε από τους πλοιοκτήτες, τουλάχιστον για τις θέσεις των ανωτέρων αξιωματικών να χρησιμοποιούνται απόφοιτοι σχολών του εμπορικού ναυτικού και μάλιστα κυρίως από σχολές της Ευρώπης, αφού τα ασιατικά πληρώματα είναι σπάνια εφοδιασμένα με πτυχία, διότι έχουν ζήτηση για θέσεις κατώτερου πληρώματος, όπου η πανεπιστημιακή εκπαίδευση δεν είναι υποχρεωτική.

Τα πληρώματα, έτσι όπως έχουν διαμορφωθεί σήμερα, χαρακτηρίζονται από αρκετά υψηλό κόστος. Ωστόσο οι πλοιοκτήτες, έχοντας αντιληφθεί τις νέες τάσεις της αγοράς, αντιμετωπίζουν την εκπαίδευση των «ανθρώπων» τους ως μία μακροπρόθεσμη επένδυση, προσβλέποντας στους σημερινούς αξιωματικούς ως μελλοντικούς ηγέτες, που ως πλήρωμα επί του εδάφους, μετά από κάποια χρόνια, θα κληθούν να καθοδηγήσουν τους νεότερούς τους.

Βάσει των ανωτέρω και αντιλαμβανόμενοι τις συνεχείς και γρήγορες αλλαγές στους εθνικούς και διεθνείς κώδικες ασφαλείας –οι οποίες πολλές φορές οφείλονται σε καταστροφές ή και απώλειες ανθρώπων-, γίνεται αντιληπτό, ότι περισσότερο από παλιά, τα πληρώματα χρειάζονται εκπαίδευση και επιμόρφωση, για να εκτελούν τα καθήκοντα τους σύμφωνα με τους κανονισμούς.

Απολογιστικά η σωστή εκπαίδευση του πληρώματος θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- Εξοικείωση με τις σχετικές διεθνείς συμβάσεις και εσωτερικούς κανονισμούς και κώδικες
- Εξοικείωση με την κατασκευή και το σχεδιασμό του πλοίου, καθώς και του εξοπλισμού του
- Γνώσεις πυροπροστασίας
- Γνώσεις φυσικής και χημείας
- Γνώσεις πρώτων βοηθειών και πρόληψης κινδύνων υγείας
- Γνώσεις αποθήκευσης και αναχαίτησης φορτίου
- Γενικές γνώσεις για τα άτομα που σχετίζονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες
- Εξειδικευμένη εκπαίδευση πάνω στη ρύπανση, τη χρήση του συστήματος χειρισμού φορτίου, τις διαδικασίες χειρισμού του πλοίου, σε θέματα ασφάλειας και κινδύνου, την πλοήγηση κ.α.

(Yong-Ho Shin, 2005, σελ. 12-24)

2.4. ΚΙΝΗΤΡΑ ΠΡΟΣ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΗΜΑΙΑ

Κάνοντας έναν απολογισμό σχετικά με τις ιδιαιτερότητες των υπό μελέτη πλοίων, καθώς και τα κόστη που απορρέουν από αυτά, είναι εύκολα αντιληπτό από τον αναγνώστη να συμπεράνει πως το κόστος της ελληνικής ιθαγένειας ενός πλοίου είναι αρκετά υψηλό.

Στην προσπάθεια του το ελληνικό κράτος να δώσει κίνητρα προσέλκυσης ναυτικών αλλά και πλοιοκτητών προς την ελληνική σημαία, έλαβε μία σειρά μέτρων τα οποία παρατίθενται συνοπτικά παρακάτω

2.4.1. ΜΕΙΩΣΗ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Από το 2005 έως και σήμερα ο συντελεστής, με τον οποίο φορολογείται το εισόδημα ενός έλληνα ναυτικού έχει μειωθεί ριζικά. Συγκεκριμένα, ο συντελεστής φορολόγησης για κατώτερα πληρώματα σήμερα είναι 0,985%, ενώ για τους αξιωματικούς ανέρχεται στα 2,955%. Αποτέλεσμα αυτής της μείωσης ήταν, Έλληνες αξιωματικοί αλλά και ναυτικοί κατωτέρων ειδικοτήτων που έως προσφάτως ναυτολογούνταν σε πλοία μη

αξιόπιστης σημαίας διεκδικώντας υψηλότερα μισθολόγια, να ξαναστραφούν – δυστυχώς σε μικρό ποσοστό - , στο ελληνικό νηολόγιο.

2.4.2. ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΕΙΣΦΟΡΩΝ ΚΑΤΩΤΕΡΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η μεγαλύτερη ακούσια, ωστόσο υποχρεωτική, εκροή εισοδήματος που λαμβάνει χώρα για τους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι είναι ναυτολογημένοι σε πλοία συμβεβλημένα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, είναι οι ασφαλιστικές τους εισφορές. Το ελληνικό κράτος αντιλαμβανόμενο τις δυσμενείς συνθήκες εργασίας επί του πλοίου, αλλά και το χαμηλόμισθο των κατωτέρων ειδικοτήτων απεφάνθη, ότι από την 1η Ιανουαρίου 2007 κατώτερα πληρώματα δεν θα αποδίδουν πλέον εισφορές προς Ναυτική Εστία και Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

2.4.3. ΜΕΙΩΣΗ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΣΥΝΘΕΣΗΣ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΣΤΕΛΕΧΩΣΗΣ

Πέρα των ως άνω μέτρων, τα οποία ως απώτερο στόχο είχαν την προσέλκυση ναυτικών σε πλοία Ελληνικής Εθνικότητας, ήταν επόμενο να δημιουργηθούν και κάποια μέτρα προσέλκυσης των πλοιοκτητών προς το Ελληνικό Νηολόγιο. Συγκεκριμένα ένα από τα σημαντικότερα αυτών, ήταν η μείωση της ελάχιστης ασφαλούς συνθέσεως.

Έως και την 31^η Δεκεμβρίου 2006, η Ελληνική Σημαία και κατ' επέκταση η εγκριτική πράξη του πλοίου προέβλεπε υπεράριθμο πλήρωμα (αντιστοίχως με την κατηγορία του πλοίου) σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες του. Κατά συνέπεια το κόστος που πολλές φορές προέκυπτε από τη σύνθεση αυτή ήταν ασύμφορο για τον πλοιοκτήτη, με τον τελευταίο να στρέφεται σε εναλλακτικά καθεστώτα ιθαγένειας (σημαία Μπαχάμας, Μάρσαλ Άιλαντς κλπ), πιο ευμενή για τον προϋπολογισμό του πλοίου. Με το μέτρο αυτό, η ελάχιστη ασφαλής σύνθεση πληρώματος μειώθηκε σε τέτοιο βαθμό, ώστε το πλοίο να θεωρείται αξιόπλοο, αλλά παράλληλα και συμφέρον για τον πλοιοκτήτη. Φυσικά, αν και ο αριθμός των Ελλήνων αξιωματικών μειώθηκε, η ρήτρα που σχετίζεται με την υπηκοότητα των τελευταίων έχει παραμείνει σε ισχύ και αδιαπραγμάτευτη, ενώ σε περίπτωση που δε λαμβάνει χώρα η συμόρφωση του πλοιοκτήτη με αυτά που προβλέπει η εγκριτική πράξη, τότε τα πρόστιμα που επιβάλλονται είναι αρκετά έως πολύ υψηλά.

Έχοντας πλέον αναλύσει σε επαρκώς κατανοητό βαθμό για το μέσο αναγνώστη, τα κυριότερα στοιχεία και παραμέτρους που διαμορφώνουν τις συνθήκες εργασίας

πάνω σε ένα πλοίο, θα ακολουθήσει εκτενέστερη ανάλυση, προκειμένου να διαπιστωθεί σε βάθος η δυναμικότητα και κυρίως η ιδιαιτερότητα του ναυτικού επαγγέλματος, αναλύοντας ζητήματα καίριας σημασίας, όπως αυτό της κατάρτισης της συλλογικής σύμβασης και τις βασικότερες ρυθμίσεις αυτής. (τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα των Ελλήνων ναυτικών ανά ειδικότητα, όπως προβλέπεται από το ναυτικό δίκαιο, καθώς και τα τρέχοντα βασικότερα δεδομένα απασχόλησης στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας.)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 2

- Λυκούδης Π., «ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ / Συνταγματικού – Ναυτικού» Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, ΑΘΗΝΑ 2000
- Κιάντου – Παμπούκη Α. «Ναυτικό Δίκαιο», Γ' Έκδοση, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1993
- Δεληγιάννης Χ., «Εχγυρνήδιο ναυτολογίας, Ποινικό και πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 2006
- ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) 5th Edition / ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
- Yong-Ho Shin, Strategies for training high quality LNG Crew, 2005

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο

3. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΟΝΤΟΠΟΡΑ ΠΛΟΙΑ

3.1. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΕΡΓΑΣΙΑΚΩΝ ΣΧΕΣΕΩΝ

Στις αρχές του περασμένου αιώνα είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν οι πρώτες ναυτεργατικές οργανώσεις, μεταξύ των οποίων η Πανελλήνια Ένωση Πλοιαρχών, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν., η Ένωση Ναυτοθερμαστών "Ο Άγιος Σπυρίδων". Αργότερα ιδρύθηκαν άλλες οργανώσεις όπως, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών ΕΝ (1912) ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων (1913), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων (1913). Το 1916 ιδρύεται η Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Λογιστών Εμπορικών Ατμοπλοίων, ενώ οι Ραδιοηλεγεραφικές οργανώνονται το 1917 κάτω από τον Σύνδεσμο τους, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Αξιωματικών Ασυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος, Ξηράς και ακολουθεί η ίδρυση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (ΠΝΟ) το 1920, της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών ΜΕΚ το 1928, της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Μότορσιπς και Πετρελαιοκινήτων το 1943, της Ένωσης Κυβερνητών Ιστιοφόρων το 1938, της Ένωσης Προσωπικού Τροφοδοσίας το 1940 και τέλος οι Ηλεκτρολόγοι Ε.Ν. οργανώθηκαν το 1947.

(Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm>, 6/8/2009).

Κατά τη μεταπολεμική περίοδο, τα προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί για τους ναυτεργάτες της Ακτοπλοΐας και ειδικότερα η επιμονή της τότε Διοίκησης Θαλασσιών Μεταφορών να μην δέχεται καμιά συζήτηση για την βελτίωση των μισθών των ακτοπλόων αξιωματικών και πληρωμάτων, οδήγησαν την ΠΝΟ τον Μάρτιο του 1947 σε απεργία, η οποία σημείωσε πλήρη επιτυχία, αποσπώντας αύξηση μισθών 50%. Αμέσως μετά την απελευθέρωση, η ΠΝΟ επεχείρησε να ανασυνδέσει τις σχέσεις της με την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) και αντιπροσωπεία της έλαβε μέρος για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 1950 στο Συνέδριο της Διεθνούς Ομοσπονδίας (ITF) που πραγματοποιήθηκε στη Γερμανία.

Στα μέσα του 1951, το μελετώμενο ακτοπλοϊκό τραστ παρουσιάστηκε ως απειλή στον ορίζοντα για πολλούς ακτοπλόους ναυτικούς. Οι ακτοπλοϊκές εταιρείες συνεννοούνται με σκοπό να περιορίσουν τον αριθμό των κινουμένων σκαφών, να ελαττώσουν τα δρομολόγια και να επιβάλλουν ένα μονοπωλιακό καθεστώς στις

ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, γεγονός το οποίο θα είχε ολέθριες συνέπειες για τους απασχολούμενους στην ακτοπλοϊά ναυτικούς και στο κοινό που έκανε χρήση των συγκοινωνιών αυτών. Εάν πραγματοποιείτο το ακτοπλοϊκό τραστ, μεγάλος αριθμός ναυτεργατών θα έμεναν άνεργοι, μιας και τα καράβια θα έδεναν, ενώ το κοινό θα έπρεπε να υποστεί ταλαιπωρίες με την ελάττωση των δρομολογίων και τον συνωστισμό που θα επακολουθούσε μέσα στην καρδιά του καλοκαιριού.

Ύστερα από αυτές τις εξελίξεις και με την ΠΝΟ να λαμβάνει πλέον ηγετικό ρόλο, αποφασίστηκε η κήρυξη απεργίας σε όλα τα ακτοπλοϊκά σκάφη. Η κινητοποίηση αυτή σημείωσε πλήρη επιτυχία και κράτησε έναν ολόκληρο μήνα. Με τον τρόπο αυτό, όχι μόνο κατόρθωσε να αποκρούσει τα σχέδια για το μελετώμενο ακτοπλοϊκό τραστ, αλλά πέτυχε συγχρόνως να αποσπάσει σημαντική αύξηση των μισθών κατά 30%. Το 1951 μάλιστα έγινε η σύναψη της πρώτης μεταπολεμικής συλλογικής σύμβασης εργασίας ανάμεσα στην Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και τα πληρώματα των υπό ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων.

Μετά το πέρας του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου σημειώνεται στην διεθνή εμπορική ναυτιλία ένα φαινόμενο, το οποίο δεν είχε παρατηρηθεί ξανά έως τότε και το οποίο έβαλε σε ανησυχία την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών και τις ναυτεργατικές οργανώσεις της δύναμης της. Σημειώθηκε μια αλματώδης αύξηση της χωρητικότητας πλοίων, τα οποία ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια του Παναμά, της Λιβερίας, Ονδούρας και Κόστα Ρίκα, χώρες οι οποίες δεν είχαν ναυτική παράδοση, δεν διατηρούσαν ειδικό ναυτιλιακό μηχανισμό επιθεώρησης της αξιοπλοίας των πλοίων, ώστε να διασφαλίζονται οι προϋποθέσεις της ασφάλειας ζωής στη θάλασσα στα πλοία που έφεραν τις σημαίες τους, δεν διέθεταν νομοθεσία προστασίας των ναυτεργατών ούτε πλαίσιο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτεργατών και των οικογενειών τους, δεν διέθεταν ναυτεργατικές οργανώσεις που θα αγωνίζονταν για να επιτύχουν συλλογικές συμβάσεις εργασίας που θα προστάτευαν κατά κάποιο τρόπο τα πληρώματα για τον απλούστατο λόγο ότι δεν είχαν ναυτικούς των εθνικοτήτων τους. Το σημαντικότερο όλων ήταν το γεγονός ότι οι εφοπλιστές των πλοίων αυτών δεν ήταν ούτε Παναμαδέζοι, ούτε Λιβεριάνοι αλλά αλλοδαποί ως προς την σημαία του πλοίου και κυρίως Έλληνες και Αμερικανοί.

Για όλους τους λόγους που προαναφέρθηκαν, η διεθνής ναυτεργατική κοινότητα έδωσε τον χαρακτηρισμό και ονόμασε τις σημαίες αυτές σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας. Το αποτέλεσμα ήταν οι εφοπλιστές των πλοίων αυτών να ναυτολογούν πληρώματα με υπερβολικά χαμηλούς μισθούς, να τα εξαναγκάζουν σε υπερωριακές

εργασίες χωρίς αμοιβή, να μην έχουν τις προϋποθέσεις για συνταξιοδότηση όταν θα ήταν πλέον απόμαχοι του κύματος και άλλα.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών ήδη από το 1948 οργάνωσε ένα μακροχρόνιο και αποφασιστικό αγώνα, στον οποίο κινητοποίησε όλες τις οργανώσεις της δύναμης της, τόσο ναυτεργατικές όσο και λιμενεργατικές . Τον Ιούλιο του 1958 στο Άμστερνταμ αποφασίστηκε η ανάληψη συνδικαλιστικής δράσης από τις πανταχού ανά τον κόσμο ναυτεργατικές και λιμενεργατικές οργανώσεις, κατά των πλοίων αυτών. Η ανωτέρω κινητοποίηση πήρε την μορφή τετραήμερου μπούκοτάζ σε παγκόσμια κλίμακα.

Από το 1959 άνοιξε ο δρόμος για την ΠΝΟ για την παροχή προστασίας στους Έλληνες ναυτεργάτες που αναγκάζονταν να εργασθούν στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας με την υπογραφή συλλογικών συμβάσεων κατ' εξουσιοδότηση της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών, εφαρμόζοντας ολόκληρη την ελληνική νομοθεσία σε ό,τι αφορά στις συλλογικές συμβάσεις, στην προστασία της ασθένειας, στην καταβολή αποζημίωσης κ.λ.π.

Ο αγώνας της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας που άρχισε το 1958 είχε ως αποτέλεσμα να εξωθηθεί ένας σημαντικός αριθμός πλοίων με σημαίες ευκαιρίας στο Ελληνικό νηολόγιο. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί το γεγονός ότι στα μέσα της δεκαετίας του 70' η δύναμη του υπό Ελληνική σημαία στόλου έφτανε τα 4.000 πλοία περίπου, ενώ ο αριθμός των Ελληνόκτητων με σημαίες ευκαιρίας πλοίων ήταν ασήμαντος.

Το αποτέλεσμα της έντονης δραστηριότητας της ΠΝΟ κατά τα τέλη της δεκαετίας του 50' και αρχές του 1960 σε συνδυασμό και με άλλους λόγους είχε σαν αποτέλεσμα την στροφή πλοίων ελληνικών συμφερόντων στο ελληνικό νηολόγιο. Είναι ενδιαφέρον να αναφερθεί, ότι κατά τις αρχές της δεκαετίας του 1960, τα υπό Ελληνική σημαία πλοία είχαν ξεπεράσει τα 1000 με συνολική χωρητικότητα πάνω από 5.000.000 τόνους.

Στην μεταπολιτευτική περίοδο, ένα ακόμη γεγονός που αποτέλεσε σταθμό στην πλούσια ιστορία της δράσης της ΠΝΟ ήταν και η μεγάλη αναμέτρηση της ΠΝΟ με τους εφοπλιστές Μεσογειακών - τουριστικών Πλοίων , όταν οι τελευταίοι αρνήθηκαν να διαπραγματευθούν με την ομοσπονδία αυξήσεις στους βασικούς μισθούς των

ναυτεργατών. Η αδιαλλαξία του εφοπλισμού οδήγησε σε μια δραματική σύγκρουση, η οποία διήρκεσε τρεις ολόκληρες εβδομάδες στα τέλη του έτους 1976.

Δύο δεκαετίες αργότερα και συγκεκριμένα το Δεκέμβριο του 1996, η ΠΝΟ κάλεσε τα ελληνικά πληρώματα σε παγκόσμια πενθήμερη απεργία από 16 έως και 20 Δεκεμβρίου, διεκδικώντας διασφάλιση των θέσεων εργασίας, αναβάθμιση των συντάξεων και επαναφορά του ειδικού φορολογικού καθεστώτος για τους Έλληνες ναυτεργάτες. Η πενθήμερη αυτή απεργία συνεχίστηκε τον επόμενο χρόνο και απετέλεσε μια ακόμη λαμπρή σελίδα στην ιστορία και της ίδιας της Ομοσπονδίας. (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm>, 6/8/2009)

3.2. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Με τον όρο εργασιακές σχέσεις αναφερόμαστε συνήθως στις σχέσεις εκείνες, οι οποίες αναπτύσσονται μεταξύ όλων των ατόμων που εργάζονται σε μια επιχείρηση, ανεξάρτητα από την βαθμίδα της διοικητικής ιεραρχίας, στην οποία μπορεί να εντάσσονται. Έτσι, σχέσεις αναπτύσσονται μεταξύ των εργαζομένων, μεταξύ εργοδοτών και εργαζομένων κλπ. Η ύπαρξη καλών σχέσεων μεταξύ των εργαζομένων είναι ιδιαίτερα σημαντική, γιατί βοηθά στην επικράτηση ευνοϊκού κλίματος για την επιτυχή δραστηριοποίηση της ίδιας της επιχείρησης.

Οι εργασιακές σχέσεις, οι οποίες αναπτύσσονται μεταξύ των ναυτικών και της διοίκησης είναι αναμφίβολα πολύ σημαντικές, καθώς ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα στον κλάδο της ναυτιλίας είναι καθοριστικός. Το επάγγελμα των ναυτικών χαρακτηρίζεται αντικειμενικά ως ιδιαίτερα δύσκολο, επομένως προκειμένου αυτοί να αποδώσουν το καλύτερο δυνατό υπό τις δυσμενείς, αρκετές φορές, συνθήκες, θα πρέπει να δέχονται μια συμπεριφορά, η οποία να είναι σωστή και σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να αγνοούνται οι ανάγκες και οι επιθυμίες τους. Από την πλευρά τους οι εφοπλιστές πρέπει να κατανοήσουν ότι τα κέρδη τους οφείλονται σε σημαντικό βαθμό και στην εργασία των ναυτικών.

Όπως είναι φυσικό, λόγω των δυσμενών κάποιες φορές, συνθηκών εργασίας (πολύωρη κόπωση, απομόνωση από οικεία πρόσωπα, μη άριστη διατροφή, επικινδυνότητα επαγγέλματος κλπ.) πολλές φορές δημιουργούνται εντάσεις και διαφωνίες, με αποτέλεσμα το κλίμα να μην είναι ιδανικό. Η προσαρμογή στις ιδιαίτερες αυτές συνθήκες είναι δύσκολη και πλέον «οικογένεια» για τον ναυτικό είναι οι συνάδελφοι του, καθώς με αυτούς θα πορευτεί για κάποιο χρονικό διάστημα.

Οι πιο σημαντικές σχέσεις που αναπτύσσονται στο πλαίσιο αυτό είναι οι ακόλουθες:

- Σχέσεις ανάμεσα στον πλοίαρχο και την εταιρεία
- Σχέσεις ανάμεσα στον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς
- Σχέσεις ανάμεσα στον πλοίαρχο και τα κατώτερα πληρώματα
- Σχέσεις ανάμεσα στους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα
- Σχέσεις ανάμεσα στα άτομα που ανήκουν στα κατώτερα πληρώματα

Ο πλοίαρχος αποτελεί τον συνδετικό κρίκο ανάμεσα στην εταιρεία, στην οποία ανήκει το πλοίο και στο υπόλοιπο πλήρωμα. Οι ευθύνες του πλοίαρχου είναι πολυάριθμες και σε πολλές περιπτώσεις καλείται να εκπροσωπήσει τον πλοιοκτήτη, όπως για παράδειγμα στην επιλογή του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού για τη στελέχωση του πληρώματος, στην κατάρτιση των συμβάσεων ναυτολόγησης κλπ. Είναι επομένως αναμενόμενο ο Πλοίαρχος να εκπροσωπεί και τα συμφέροντα του πλοιοκτήτη και να αποσκοπεί στην κατά το δυνατό μεγαλύτερη κερδοφορία του.

Οι σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα στον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς είναι περισσότερο σχέσεις συνεργασίας ανάμεσα σε άτομα που επιδιώκουν κοινούς σκοπούς. Έτσι, ο Πλοίαρχος αξιοποιώντας την γνώση, την εμπειρία και την προσφορά των αξιωματικών, προσπαθεί να επιτύχει τους στόχους που τίθενται και να έχει το κάθε ταξίδι την καλύτερη δυνατή έκβαση.

Όσον αφορά στις σχέσεις ανάμεσα στον πλοίαρχο και τα κατώτερα πληρώματα, ναί μεν πρόκειται έμμεσα για σχέση διοικούντων και διοικουμένων, θα μπορούσε όμως να θεωρηθεί ότι ο Πλοίαρχος εν μέρει εκπροσωπεί και τα συμφέροντα των κατώτερων πληρωμάτων, καθώς γνωρίζει καλά, ότι χωρίς την συμβολή τους δεν θα μπορέσει και εκείνος να πραγματοποιήσει τους σκοπούς του. Πρέπει λοιπόν να αντιλαμβάνεται και να καλύπτει τις ανάγκες τους, να μεταφέρει τα αιτήματά τους, να φροντίζει για την εξασφάλιση σε αυτούς των καλύτερων δυνατών συνθηκών εργασίας και διαβίωσης κλπ.

Οι σχέσεις ανάμεσα στους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα είναι και αυτή μορφής διοικούντων – διοικουμένων αλλά όχι στον ίδιο βαθμό με εκείνη του Πλοίαρχου. Οι αξιωματικοί είναι εκείνοι που καθοδηγούν άμεσα τα κατώτερα πληρώματα, σχετικά με τις καθημερινές εργασίες που πρέπει να γίνουν, άρα έρχονται σε άμεση επαφή μεταξύ τους για την επίτευξη των στόχων.

Τέλος, οι σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα στα άτομα που εντάσσονται στα κατώτερα πληρώματα είναι σχέσεις συναδελφικότητας και συνεργασίας. Πρόκειται για ανθρώπους που βρίσκονται σε γενικές γραμμές στην ίδια θέση και πρέπει να αντεπεξέλθουν σε δύσκολες εργασίες και συνθήκες. Εξάλλου πρέπει να είναι ενωμένοι προκειμένου να διεκδικήσουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα συμφέροντα τους.

3.2.1. ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΡΟΛΟΓΗΣΗΣ ΚΑΙ ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ

Η Σύμβαση ναυτολόγησης είναι η σύμβαση εργασίας με την οποία ένας ναυτικός υποχρεούται να παρέχει στον πλοιοκτήτη ή στον εφοπλιστή, για ορισμένο ή αόριστο χρόνο, υπηρεσία σε πλοίο ως μέλος πληρώματος έναντι μισθού. Η σχέση ναυτικής εργασίας ιδρύεται κατόπιν συμφωνίας πλοιάρχου και ναυτικού ή στην περίπτωση του πλοιάρχου κατόπιν συμφωνίας αυτού με τον πλοιοκτήτη – εφοπλιστή ή αντιπρόσωπο αυτού.

Επιπλέον για να συντελεσθεί η ναυτολόγηση απαιτείται η καταχώρηση της σύμβασης στο ναυτολόγιο, εφόσον ο ναυτικός επιβιβάστηκε και έγινε ανάληψη υπηρεσίας από αυτόν. Είθισται προ της ναυτολόγησής να λαμβάνει χώρα ένα προσύμφωνο, το οποίο συνάπτεται μεταξύ ναυτικού και πλοιοκτήτη- εφοπλιστή ή αντιπροσώπου αυτών και αφορά τη μελλοντική επιβίβαση του ναυτικού σε ορισμένο πλοίο.

Στην περίπτωση που στη σύμβαση εργασίας προβλέπονται ευνοϊκότεροι όροι σε σχέση με εκείνους που υπαγορεύει η Σ.Σ.Ε. τότε ισχύουν οι πρώτοι.

Η σύμβαση ναυτολόγησης όλων των μελών του πληρώματος είναι σύμβαση εργασίας και αφορά εργασία σε πλοία με την ιδιότητα μέλους πληρώματος και η παρεχόμενη εργασία, η οποία είναι εξαρτημένη πρέπει να είναι σύμφωνη με τους κανόνες του Α.Κ. δυνατή, νόμιμη και θεμιτή. (Δεληγιάννης, 2006, σελ. 218-225)

Η σύμβαση ναυτολόγησης είναι:

- **Δυνατή**, όταν δεν υφίσταται αδυναμία να εκπληρωθούν αυτά που συμφωνήθηκαν είτε από πλευράς του ναυτικού είτε από πλευράς του εργοδότη
- **Νόμιμη**, όταν είναι σύμφωνη με το νόμο και με τους κανόνες αναγκαστικού δικαίου
- **Θεμιτή**, όταν δεν αντίκειται στα χρηστά ήθη.

Η σύμβαση ναυτολόγησης ως δικαιοπραξία για να είναι έγκυρη προϋποθέτει:

- **Ικανότητα προς δικαιοπραξία**
- **Βούληση**
- **Δήλωση Βουλήσεως**
- **Συμφωνία μεταξύ Βουλήσεως και Δήλωσης της βουλήσεως**
- **Τήρηση του νόμιμου τύπου**
- **Περιεχόμενο αναγνωριζόμενο από το νόμο**

Η Σύμβαση Ναυτολόγησης πρέπει να περιέχει

- **Όνομα του ναυτολογούμενου ναυτικού**
- **Όνομα του πλοίου**
- **Όνομα του πλοιοκτήτη , διαχειριστή και πλοιάρχου**
- **Μισθό**
- **Διάρκεια Σύμβασης (Αορίστου ή Ορισμένου χρόνου)**

3.2.2. ΕΝΝΟΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Ως πλήρωμα ορίζεται το σύνολο των προσώπων που συντρέχει το θαλάσσιο επιχειρηματία στην άσκηση της ναυτιλιακής επιχειρήσεως, εφόσον είναι ναυτολογημένα στο πλοίο. (Δελούκα, 1979, σελ.176)

Σύμφωνα με τον ανωτέρω ορισμό, προσδιοριστικό στοιχείο για την έννοια του πληρώματος είναι η ναυτολόγηση στο πλοίο, όπου και προσφέρει τις υπηρεσίες του. Κατά συνέπεια στο πλήρωμα δεν ανήκουν μόνο εκείνοι που προσφέρουν αμιγώς ναυτιλιακές υπηρεσίες αλλά και όσοι συνεισφέρουν με χρήσιμες υπηρεσίες για την ομαλή λειτουργία του πλοίου (νοσοκόμοι, μάγειροι κλπ.), αρκεί οι τελευταίοι να είναι ναυτολογημένοι. (Δελούκα, 1979, σελ. 175)

Στο πλήρωμα με τη στενή έννοια του όρου ανήκουν το προσωπικό καταστρώματος, το προσωπικό μηχανής και το προσωπικό γενικών υπηρεσιών. Στα μέλη του πληρώματος ανήκει και ο πλοίαρχος που είναι επικεφαλής του, αφού και εκείνος ναυτολογείται σε ορισμένο πλοίο. Ωστόσο αμφισβητείται αν ο πλοίαρχος είναι πραγματικά μέλος του πληρώματος και αυτό διότι η νομοθεσία μας διαστέλλει ανάμεσα στον πλοίαρχο και στο υπόλοιπο πλήρωμα και τον υποβάλλει σε ιδιαίτερη νομική μεταχείριση. (Κιάντου, Παμπούκη, 1993, σελ. 156)

Έτσι παλαιότερα, εν όψει της εξέχουσας θέσης που έχει ο πλοίαρχος και της εξουσίας του να αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη (ή τον εφοπλιστή), υποστηρίχτηκε, ότι ο πλοίαρχος δεν είναι μέλος του πληρώματος. (Χαρλαύτης, 1976, σελ. 348). Η άποψη αυτή τελικά δεν επικράτησε με συνέπεια οι περισσότεροι να δεχονται ότι ο πλοίαρχος είναι μέλος του πληρώματος. (Αγαλλόπουλος, 1960, σελ. 32)

Όπως και σε κάθε κλάδο, έτσι και στην ναυτιλία, τα βασικά εργασιακά ζητήματα ρυθμίζονται μέσω συλλογικών συμβάσεων εργασίας. Πιο συγκεκριμένα, τα θέματα «Περί συλλογικών συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία» ρυθμίζονται από τον Α.Ν. 3276/44, ο οποίος ισχύει με το σύνολο των τροποποιήσεων τις οποίες έχει υποστεί έως σήμερα (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 150). Πιο συγκεκριμένα, οι συλλογικές συμβάσεις σργασίας πλοίαρχων και ναυτικών είναι ισχυρές και δεσμεύουν κατά το χρονικό διάστημα ισχύος τους και οποιεσδήποτε τυχόν άλλες υφιστάμενες εργοδοτικές και εργατικές οργανώσεις, καθώς και όλους γενικά τους Έλληνες πλοιοκτήτες και ναυτικούς, οι οποίοι αποτελούν πληρώματα πλοίων, τα

οποία ανήκουν στην κατηγορία η οποία προβλέπεται από την εκάστοτε συλλογική σύμβαση εργασίας.

Μέσα από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας ρυθμίζονται θέματα όπως είναι οι μισθοί, τα επιδόματα, οι ώρες εργασίας και υπερωρίας, οι ημέρες αργίας, οι άδειες, τα δώρα Χριστουγέννων και Πάσχα, οι μισθοί ασθενείας και άλλα. Επίσης μπορεί να περιλαμβάνονται και αναφορές σχετικά με την επίλυση ναυτεργατικών διαφορών μεταξύ πλοιάρχου, πληρώματος και εφοπλιστών. Η εφαρμογή της συλλογικής σύμβασης εργασίας τίθεται στην ευθύνη των πλοιοκτητών, τυχόν αντιπροσώπων τους, των πλοιάρχων και των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ 151).

Οι πιο σημαντικές από τις συλλογικές συμβάσεις εργασίας οι οποίες συναντώνται στον κλάδο της ναυτιλίας είναι οι ακόλουθες (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 151-152):

- Πλοιάρχων φορτηγών πλοίων 3000 κ.ο.χ. (4500 tdw) και άνω
- Πλοιάρχων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 500,01 έως 3000 κ.ο.χ.
- Πλοιάρχων Μεσογειακών και τουριστικών επιβατηγών πλοίων (για πλόες εντός και εκτός Μεσογείου)
- Πληρωμάτων επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων
- Πληρωμάτων ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 3000 κ.ο.χ. (4500 tdw) και άνω
- Πληρωμάτων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 500,01 έως 3000 κ.ο.χ.
- Πληρωμάτων επιβατηγών – τουριστικών θαλαμηγών Ν.438/76
- Πληρωμάτων Μεσογειακών και τουριστικών επιβατηγών πλοίων (για πλόες εντός και εκτός Μεσογείου)
- Πληρωμάτων ναυαγοσωστικών
- Πληρωμάτων ακτοπλοϊκών φορτηγών, motorships, πετρελαιοκίνητων και ιστιοφόρων μέχρι 500 κ.ο.χ.
- Πληρωμάτων Ρυμουλκών βιομηχανικών επιχειρήσεων
- Πληρωμάτων ρυμουλκών λιμένων εσωτερικού
- Πληρωμάτων πορθμείων εσωτερικού που εκτελούν πλόες μέχρι αποστάσεων τριών ναυτικών μιλίων
- Προσωπικού ναυτικής υπηρεσίας της Ανωρύμου Εταιρείας Διώρυγας Κορίνθου.

Στην παρούσα εργασία θα γίνει αναφορά στη συλλογική σύμβαση εργασίας για τα πληρώματα ποντοπόρων φορτηγών πλοίων 3000 κ.ο.χ. (4500 tdw) και άνω. Πιο συγκεκριμένα, θα γίνει αναφορά σε ζητήματα, όπως είναι οι φορείς οι οποίοι εμπλέκονται στη Σύμβαση, οι αρμοδιότητες και τα καθήκοντα του πλοίαρχου και του πληρώματος, αμοιβές και αποζημιώσεις, οι εργασιακές σχέσεις που αναπτύσσονται ανάμεσα στους ναυτικούς και τη διοίκηση, οι τρέχουσες εξελίξεις στη ναυτική εργασία καθώς και τα βασικότερα προβλήματα που απορρέουν από τις ανωτέρω θεματικές.

3.2.3. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Στο Κεφάλαιο Ι' του Ν.Δ. 187/1973 με τίτλο «Καθήκοντα του πληρώματος» (άρθρα 130-135) παρουσιάζονται τα καθήκοντα εκείνα τα οποία θα πρέπει να φέρει εις πέρας το πλήρωμα του πλοίου, και τα οποία έχουν ως ακολούθως (Ληξουριώτης Ι., 2002, σελ. 486-487):

1) Υπακοή στις διαταγές των ανωτέρων (Άρθρο 130)

Τα μέλη του πληρώματος υπακούουν στον πλοίαρχο και στους ανωτέρους τους και συμμορφώνονται προς τις διαταγές τους, οι οποίες αφορούν την εκτέλεση της υπηρεσίας, καθώς και την τήρηση της πειθαρχίας στο πλοίο.

2) Παράπονα πληρώματος (Άρθρο 131)

Τα μέλη του πληρώματος, αφού έχουν προηγουμένως αναφερθεί στον Πλοίαρχο και δεν υπάρχουν υπηρεσιακοί λόγοι οι οποίοι να εμποδίζουν την έξοδο τους από το πλοίο, μπορούν να παρουσιαστούν στις αρμόδιες λιμενικές ή προξενικές αρχές και να υποβάλουν σε αυτές τα παράπονα τους, τα οποία μπορεί να αφορούν στην άσκηση της εξουσίας του πλοίαρχου ή και στην διαπίστωση τυχόν παρατηρήσεων σχετικά με την κατάσταση του πλοίου. Εάν τα παράπονα αυτά κριθούν αβάσιμα, τα μέλη του πληρώματος που τα υπέβαλαν διώκονται πειθαρχικά.

3) Άδειες Πληρώματος (Άρθρο 132)

Τα μέλη του πληρώματος δεν μπορούν να βγουν από το πλοίο στη στεριά εάν προηγουμένως δεν έχουν εξασφαλίσει την άδεια του πλοίαρχου ή κάποιου νόμιμου αντιπροσώπου του. Η άδεια αυτή χορηγείται από τον πλοίαρχο, εκτός εάν υφίσταται κάποιος λόγος σχετικός με την υπηρεσία ή την ασφάλεια του πλοίου.

4) Καθήκοντα πληρώματος σε περίπτωση κινδύνου (Άρθρο 133)

Σε περίπτωση κινδύνου τα μέλη του πληρώματος συνεργάζονται σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοίαρχου, προκειμένου να σωθεί το πλοίο, οι επιβαίνοντες σε αυτό και το φορτίο. Το πλήρωμα εγκαταλείπει το πλοίο μόνο μετά από σχετική εντολή του πλοίαρχου.

5) Καθήκοντα πληρώματος σε περίπτωση ναυαγίου (Άρθρο 134)

Σε περίπτωση ναυαγίου τα μέλη του πληρώματος, υπό την καθοδήγηση του πλοίαρχου ή της αρμόδιας αρχής, παρέχουν υποχρεωτικά τη βοήθεια τους στους ναυαγούς, ενώ στη συνέχεια οδηγούνται μαζί με τον πλοίαρχο στην πλησιέστερη λιμενική ή προξενική αρχή, προκειμένου να διενεργηθεί η διαδικασία της προανάκρισης.

Επίσης, πρέπει να αναφερθεί, ότι τα καθήκοντα των μελών του πληρώματος ορίζονται με κάθε λεπτομέρεια στους κανονισμούς που αφορούν στις επιμέρους κατηγορίες πλοίων και εκδίδονται με την σύμφωνη γνώμη του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού. Έτσι, σύμφωνα με τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (άρθρα 57 – 59), προβλέπεται σχετικά ότι ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος ως προς τα ακόλουθα:

- Να εκτελεί την υπηρεσία του σύμφωνα με τους νόμους, τη σύμβαση ναυτολόγησης, τους κανονισμούς και τις συνθήκες που επικρατούν και να ακολουθεί τις διαταγές των ανωτέρων του,
- Απαγορεύεται ο ναυτικός να φορτώνει στο πλοίο πράγματα χωρίς να κατέχει ρητή έγγραφη άδεια από τον Πλοίαρχο. Σε περίπτωση σχετικής παράβασης, ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να επανορθώσει κάθε ζημιά, ενώ αποδίδεται στον πλοίαρχο και το δικαίωμα να αποθέσει τα πράγματα αυτά στη στεριά ή να τα ρίξει στη θάλασσα, εάν αντιλήφθηκε την παρουσία τους μετά τον απόπλου.
- Ο ναυτικός είναι υποχρεωμένος να διατηρεί σε καλή κατάσταση το πλοίο κατά την άσκηση της υπηρεσίας του.

3.2.4. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΚΑΙ ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Ο πλοίαρχος, όπως αναφέρεται και στο Ν.Δ. 187/1973 που αποτελεί τον ΚΔΝΔ, «Διοικητική Εξουσία του πλοίαρχου» επιφορτίζεται με την γενική διοίκηση εν πλω και έχει το δικαίωμα να ασκεί εξουσία σε όσους επιβαίνουν στο πλοίο, λαμβάνοντας τα αναγκαία μέτρα, στο πλαίσιο βέβαια των υφιστάμενων κανονισμών. Σκοπός είναι η τήρηση της τάξης, της πειθαρχίας και της υγιεινής, καθώς και η ασφάλεια του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου.

3.2.4.1. ΚΑΘΗΚΟΝΤΑ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Οι αρμοδιότητες τις οποίες καλείται να φέρει σε πέρας ο πλοίαρχος στο πλαίσιο της άσκησης της εξουσίας του, παρουσιάζονται στο Κεφάλαιο Θ' του Ν.Δ. 187/1973 με τίτλο «Εξουσία και καθήκοντα του Πλοίαρχου» (άρθρα 104-129). Πιο συγκεκριμένα, τα ανωτέρω άρθρα περιγράφουν εν συντομία τα ακόλουθα καθήκοντα:

1) Συγκρότηση του Πληρώματος (άρθρο 105)

Ο πλοίαρχος καλείται να συγκροτήσει το πλήρωμα με βάση τις σχετικές διατάξεις και λαμβάνοντας φυσικά υπόψη του τυχόν οδηγίες του ίδιου του εφοπλιστή ή του νόμιμου αντιπροσώπου του. Έπειτα καλείται να μεριμνήσει για την εγγραφή του πληρώματος στο ναυτολόγιο της αντίστοιχης λιμενικής ή προξενικής αρχής. Ο πλοίαρχος επίσης δικαιούται να προβεί σε απόλυση μέλους του πληρώματος, εφόσον εμφανιστεί με τον απολυόμενο στην αρμόδια λιμενική ή προξενική αρχή, ενώ αν δεν υπάρχει τέτοια αρχή, ο πλοίαρχος προβαίνει σε απόλυση με σχετική εγγραφή στο ημερολόγιο της γέφυρας, στο φυλλάδιο του ναυτικού καθώς και στο ναυτολόγιο, στο πρώτο λιμάνι που θα προσεγγίσει το πλοίο.

2) Βεβαίωση για την ικανότητα πλου (άρθρο 106)

Πριν από την αναχώρηση του πλοίου από το εκάστοτε λιμάνι, ο πλοίαρχος καλείται να βεβαιώσει, ότι το πλοίο είναι ικανό για τον πλου που επιχειρείται, δηλαδή διαθέτει τα απαραίτητα εφόδια, την κατάλληλη σύνθεση πληρώματος, και κανονικό φορτίο, το οποίο είναι σωστά τοποθετημένο, χωρίς ο αριθμός των επιβατών να ξεπερνά το ανώτατο επιτρεπτό όριο.

3) Εφοδιασμός (άρθρο 107)

Ο πλοίαρχος πρέπει να μεριμνά έγκαιρα και με σαφήνεια για την εξασφάλιση επαρκών και κατάλληλων τροφίμων και νερού εν όψει του πλου.

4) Ναρκωτικά και οινοπνευματώδη ποτά (άρθρο 108)

Ο πλοίαρχος επιφορτίζεται με την ευθύνη να εξασφαλίζει, ότι δεν έχουν μεταφερθεί στο πλοίο ναρκωτικά, παρά μόνο αν η χρήση τους επιβάλλεται για ιατρικούς λόγους, και οινοπνευματώδη ποτά, παρά μόνο μέχρι ενός επιτρεπτού ορίου. Στην περίπτωση όπου ο πλοίαρχος εντοπίσει παράνομο σχετικό φορτίο, το κατάσχει και οφείλει στη συνέχεια να το παραδώσει άμεσα στις λιμενικές ή προξενικές αρχές, οι οποίες θα δράσουν σύμφωνα με τις σχετικές οδηγίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

5) Όπλα και εύφλεκτα ή επικίνδυνα υλικά (άρθρο 109)

Ο πλοίαρχος φροντίζει ώστε να μην υπάρχουν στο πλοίο όπλα και εύφλεκτες ή επικίνδυνες ύλες χωρίς την άδειά του. Σε περίπτωση που εντοπιστεί τέτοιο υλικό, αυτό κατάσχεται από τον πλοίαρχο και φυλάσσεται ή καταστρέφεται, ανάλογα με την περίπτωση. Όπως και στην περίπτωση των ναρκωτικών και οινοπνευματωδών ποτών, τα υλικά που θεωρούνται επικίνδυνα αλλά δεν είναι εφικτή η καταστροφή τους επί του πλοίου, αυτά φυλάσσονται και παραδίδονται στην πρώτη ευκαιρία στις αρχές και αυτές τα διαχειρίζονται με βάση τις οδηγίες του Υπουργείου.

6) Αναγκαστική αποβίβαση επιβατών (άρθρο 111)

Ο πλοίαρχος έχει τη δυνατότητα να ζητήσει από τις λιμενικές ή τις προξενικές αρχές την αποβίβαση επιβατών, οι οποίοι μπορεί να διαταράσσουν την τάξη στο πλοίο ή υπάρχουν σοβαρές ενδείξεις για το ότι θα δημιουργήσουν προβλήματα κατά την παραμονή τους σε αυτό.

7) Παραλαβή επαναπατριζομένων (άρθρο 112)

Ο πλοίαρχος έχει την υποχρέωση να παραλαμβάνει Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι βρίσκονται εγκαταλελειμμένοι σε μέρος όπου δεν υπάρχει Ελληνική προξενική αρχή, με σκοπό την παλιννόστηση τους. Την υποχρέωση αυτή φέρει και για την παλιννόστηση απόρων Ελλήνων πολιτών, ναυτικών ή μη, εφόσον υπάρχει σχετική

απόφαση της οικείας προξενικής αρχής με την προϋπόθεση ότι αυτό επιτρέπεται από τις ειδικές συνθήκες του ταξιδιού.

8) Κυβέρνηση του ταξιδιού (άρθρο 113)

Ο πλοίαρχος κυβερνά το πλοίο τηρώντας τους κανονισμούς για την αποφυγή σύγκρουσης, καθώς και τις σχετικές διατάξεις για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, διευθύνει το πλοίο κατά την είσοδο και την έξοδο του από τα λιμάνια, κατά την διέλευση του από διώρυγες και στενά καθώς και για κάθε περίπτωση δυσμενούς πλου.

9) Τήρηση βιβλίων και ναυτιλιακών εγγράφων (άρθρο 114)

Ο πλοίαρχος πρέπει να συντάσσει το ημερολόγιο της γέφυρας, ενώ φροντίζει για την σωστή τήρηση των προβλεπόμενων βιβλίων και εγγράφων, αλλά και την ύπαρξη στην βιβλιοθήκη του πλοίου των σχετικών νομοθετικών κειμένων και της ισχύουσας συλλογικής σύμβασης εργασίας. Το ημερολόγιο γέφυρας περιλαμβάνει τις ναυτικές και μετεωρολογικές ενδείξεις, καθώς και την έκθεση κάθε ουσιώδους περιστατικού. (Κ.Ι.Ν.Δ. 3816/28.2.1958 άρθρο 41)

10) Διαθήκη επί πλοίου (άρθρο 116)

Ο πλοίαρχος στο θέμα των διαθηκών πρέπει να τηρεί τις διατάξεις του Αστικού Κώδικα που αναφέρονται στις διαθήκες επί εμπορικών πλοίων.

11) Εγγραφή και Ληξιαρχική Πράξη Θανάτου (άρθρο 117)

Στην περίπτωση κατά την οποία κάποιος από τους επιβαίνοντες στο πλοίο πεθάνει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, ο πλοίαρχος καλείται να αναφέρει το γεγονός στο ημερολόγιο, παρουσιάζοντας τις συνθήκες θανάτου, τον ακριβή χρόνο και τόπο θανάτου, την ώρα τυχόν αποβίβασης του, ενώ στη συνέχεια συντάσσεται η σχετική ληξιαρχική πράξη, αντίγραφο της οποίας παραδίδεται στη λιμενική ή προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού που θα προσεγγίσει το λιμάνι.

12) Σύνταξη έκθεσης απογραφής πραγμάτων θανάτου (άρθρο 118)

Σε περίπτωση θανάτου, εξαφάνισης ή δραπέτευσης μέλους του πληρώματος, ο πλοίαρχος με τη συνδρομή δύο αξιωματικών ή δύο άλλων μελών του πληρώματος καλείται να απογράψει σε έκθεση του όσα πράγματα του θανάτου βρίσκονται στο πλοίο, τα φυλάσσει και τα παραδίδει μαζί με αντίγραφο της έκθεσης στις αρμόδιες λιμενικές ή προξενικές αρχές. Στην ιδιαίτερη περίπτωση όπου τα πράγματα αυτά φθείρονται άμεσα, ο πλοίαρχος τα εκποιεί για λογαριασμό των δικαιούχων και καταθέτει το τίμημα στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

13) Αποβίβαση ή Καταβύθιση Νεκρού (άρθρο 119)

Εάν πεθάνει κάποιος επιβαίνων στο πλοίο και το πλοίο βρίσκεται σε λιμάνι, ο πλοίαρχος καλείται να αποβιβάσει τον θανόντα και να τον παραδώσει στην λιμενική ή προξενική αρχή. Αν το πλοίο βρίσκεται εν πλω, μπορεί να καταφύγει στην καταβύθιση του, μετά την παρέλευση 24 ωρών από το θάνατο του.

14) Βοήθεια σε όσους κινδυνεύουν στη θάλασσα (άρθρο 120)

Ο πλοίαρχος πρέπει να παρέχει κάθε δυνατή βοήθεια σε πλοία, αεροσκάφη ή άτομα, τα οποία κινδυνεύουν στη θάλασσα, με την προϋπόθεση ότι δεν δημιουργείται σοβαρός κίνδυνος για τους επιβαίνοντες ή το ίδιο το πλοίο.

15) Έκθεση εξαφάνισης στη θάλασσα (άρθρο 121)

Εάν κάποιος από τους επιβαίνοντες πέσει στη θάλασσα ή παρασυρθεί από τα κύματα χωρίς να ανευρεθεί, ο πλοίαρχος πρέπει να καταγράψει το γεγονός στο ημερολόγιο, παρουσιάζοντας και τις βασικότερες πληροφορίες για τις συνθήκες του ατυχήματος.

16) Αγγελία Θαλάσσιων εγκλημάτων και κινδύνων ναυσιπλοΐας (άρθρο 122)

Ο πλοίαρχος αναφέρει στις λιμενικές αρχές κάθε έγκλημα, το οποίο μπορεί να τελέστηκε στη θάλασσα καθώς και κάθε γεγονός, το οποίο θα μπορούσε να προκαλέσει κίνδυνο στη ναυσιπλοΐα.

17) Αντιμετώπιση έλλειψης τροφίμων (άρθρο 123)

Στην περίπτωση όπου προκύψει έλλειψη τροφίμων, ο πλοίαρχος καλείται να λάβει τα απαραίτητα μέτρα ώστε να χρησιμοποιήσει με τον καλύτερο τρόπο τα εναπομείναντα αποθέματα, καθώς και για να προσεγγίσει στο πιο κοντινό λιμάνι, ακόμα και αν χρειαστεί το πλοίο να παρεκκλίνει της πορείας του.

18) Εγκατάλειψη πλοίου (άρθρο 125)

Ο πλοίαρχος είναι υποχρεωμένος να εξαντλήσει όλα τα μέσα διάσωσης που προκύπτουν από την ναυτική τέχνη και την εμπειρία του προκειμένου να διασώσει το πλοίο και μόνο τότε να διατάξει την εγκατάλειψη του. Πριν από την έκδοση της σχετικής διαταγής θα πρέπει να ζητήσει την γνώμη των αξιωματικών του πλοίου ή των εμπειρότερων μελών του. Στη συνέχεια, ο πλοίαρχος είναι αυτός που θα μεριμνήσει ώστε να γίνει με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η επιβίβαση των επιβαινόντων στις σωστικές λέμβους (προηγούνται οι επιβάτες και ακολουθεί το πλήρωμα), ενώ εκείνος είναι ο τελευταίος που εγκαταλείπει το πλοίο φροντίζοντας και για την διάσωση των ναυτιλιακών εγγράφων του πλοίου, του ταχυδρομείου και των πολυτιμότερων πραγμάτων του πλοίου.

19) Παράδοση λαθρεπιβατών

Ο πλοίαρχος υποχρεούται να παραδίδει στις λιμενικές αρχές ή την προξενική αρχή του πρώτου λιμανιού που θα προσεγγίσει το πλοίο κάθε λαθρεπιβάτη.

20) Πόλεμος ή ένταση διεθνών σχέσεων

Σε περίπτωση πολέμου ή έντασης διεθνών σχέσεων ο πλοίαρχος πρέπει να συμμορφώνεται προς τις σχετικές οδηγίες που του δίδονται από τον Υπουργό προκειμένου να διασφαλιστεί η προστασία των εθνικών συμφερόντων και η ασφάλεια του πλου.

(Ληξουριώτης Ι., 2002, σελ. 481-486 & Σταυριδάκης Ε., 1988, σελ. 69-75)

3.2.4.2. ΑΡΜΟΔΙΟΤΗΤΕΣ ΕΚΠΡΟΣΩΠΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΑΡΧΟΥ

Πέρα από τα καθήκοντα του πλοίαρχου, τα οποία προαναφέρθηκαν, πρέπει να αναφερθεί επίσης ότι του παρέχονται από το νόμο πολλές εξουσίες για την εκπροσώπηση των προσώπων, των οποίων τα συμφέροντα συνδέονται με τη ναυτιλιακή επιχείρηση. Στο πλαίσιο αυτό, κατά κύριο λόγο ο πλοίαρχος εκπροσωπεί το θαλάσσιο επιχειρηματία, ενώ μπορεί να εκπροσωπήσει και τους φορτωτές και τους παραλήπτες του φορτίου, τα μέλη του πληρώματος, ακόμα και τους ίδιους τους επιβάτες.

Όπως προβλέπεται στα άρθρα του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (Κ.Ι.Ν.Δ.) (άρθρο 84, αλλά και στα άρθρα 39,45,47 και 48), ο πλοίαρχος έχει γενική εξουσία να εκπροσωπεί το θαλάσσιο επιχειρηματία πλοιοκτήτη ή εφοπλιστή, εξωδίκως και δικαστικώς. Πιο συγκεκριμένα (Κ.Ι.Ν.Δ., άρθρα 39 – 48):

1) Εκπροσωπεί εξωδίκως τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή

Με βάση την εξουσία αυτή, ο πλοίαρχος μπορεί και συνάπτει στο όνομα του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή: συμβάσεις που χρειάζονται για την άσκηση των καθηκόντων του, όπως είναι εκείνες για την προμήθεια υλικών και τροφίμων, τη διενέργεια επισκευών κλπ, συμβάσεις ναύλωσης ή μεταφοράς πραγμάτων και προσώπων, εκδίδοντας τις οικείες φορτωτικές.

2) Εξουσία του πλοίαρχου να εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή δικαστικώς.

Η εξουσία αυτή παρέχεται στον πλοίαρχο εάν συντρέχουν ορισμένες προϋποθέσεις. Οι προϋποθέσεις αυτές, μάλιστα, όπως και το περιεχόμενο της εξουσίας, ποικίλλουν αναλόγως με το αν πρόκειται για ενεργητική ή για παθητική δικαστική εκπροσώπηση. Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 47 του ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει εξουσία να αντιπροσωπεύει ενεργητικώς τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή μόνο κατά τη διάρκεια του πλου και, μάλιστα, μόνο σε περίπτωση κατεπείγουσας ανάγκης. Σύμφωνα με το άρθρο 48 του ΚΙΝΔ, ο πλοίαρχος έχει εξουσία και για παθητική αντιπροσώπευση, με την προϋπόθεση ότι το πλοίο βρίσκεται σε τόπο διαφορετικό από την κατοικία του πλοιοκτήτη ή του εφοπλιστή.

Ο πλοίαρχος μπορεί όμως να εκπροσωπήσει και άλλα πρόσωπα, δηλαδή τους ενδιαφερόμενους για το φορτίο, το πλήρωμα, τους επιβάτες και άλλους. Πιο συγκεκριμένα, έχει εξουσία να αντιπροσωπεύει τους ενδιαφερομένους για το φορτίο, δηλαδή το ναυλωτή, το φορτωτή, τον παραλήπτη, καθώς επίσης και εκείνους που χωρίς τη γνώση και τη θέληση του, φόρτωσαν εμπορεύματα στο πλοίο. Επίσης, έχει εξουσία να διαθέτει αντικείμενα που ανήκουν σε αυτά τα πρόσωπα. Ανάλογες, αλλά πιο περιορισμένες εξουσίες έχει ο πλοίαρχος όσον αφορά και στους επιβάτες καθώς και τα άλλα πρόσωπα τα οποία επιβαίνουν στο πλοίο.

3.2.5. ΛΥΣΗ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗΣ

Η απόλυση ναυτικού γίνεται ενώπιον της λιμενικής αρχής παρουσία του πλοίαρχου και του απολυόμενου ναυτικού, ενώ η πράξη της απόλυσης καταχωρείται στο ναυτολόγιο και στο ναυτικό φυλλάδιο του ναυτικού. Στην περίπτωση εκείνη που η παρουσία λιμενικής αρχής δεν είναι εφικτή αρκεί ενυπόγραφη δήλωση ναυτικού ότι τον βρίσκει σύμφωνο η αιτιολογία απόλυσης χωρίς επιμέρους απαιτήσεις.

Η πράξη απόλυσης του ναυτικού περιλαμβάνει την ημερομηνία, τον τόπο και το αιτιολογικό απόλυσης. Ο λόγος που προκαλεί τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησης έχει μεγάλη σημασία ως νομικό γεγονός διότι λαμβάνεται υπόψη για τη θεμελίωση δικαιωμάτων και υποχρεώσεων που πηγάζουν από τη σύμβαση ναυτολογήσεως και αφορούν τόσο το πλοίο όσο και το ναυτικό.

Αναφορικά οι λόγοι λύσης μία σύμβασης ναυτολόγησης που αφορούν τον ναυτικό είναι:

- **Αμοιβαία συναίνεση των μερών**
- **Αδικοιολόγητη μη επιβίβαση του ναυτικού στο πλοίο κατά την προσυμφωνηθείσα ημέρα ναυτολόγησης**
- **Παράνομη απουσία του ναυτικού**
- **Θάνατος του ναυτικού**
- **Εξαφάνιση του ναυτικού**
- **Καταγγελία Σύμβασης από τον πλοίαρχο**

- Καταγγελία Σύμβασης από το ναυτικό
- Ασθένεια – ατύχημα του ναυτικού
- Λιποταξία
- Άδεια ή γονική άδεια ναυτικού
- Αντικατάσταση με προσοντούχο ναυτικό
- Εντολή της Αρχής

Αντιστοίχως λόγοι λύσης μιας σύμβασης ναυτολόγησης που αφορούν το πλοίο είναι:

- Κατάσχεση του πλοίου
- Παροπλισμός του πλοίου
- Εκποίηση του πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό
- Ανικανότητα του πλοίου προς πλου
- Αποβολή Ελληνικής Σημαίας
- Απώλεια του πλοίου
- Ναυάγιο
- Ετήσια επιθεώρηση
- Επίταξη πλοίου
- Πώληση πλοίου για διάλυση

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 3

- Δελούκας Ν., «Ναυτικόν Δίκαιον», 1979, σελ. 175
- Κιάντου Παμπούκη, «Ναυτικό Δίκαιο», 1993, σελ. 156
- Αγαλλοπουλος Χ., «Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιον» 1960, σελ. 32
- Δεληγιάννης Χ., «Εγχειρίδιο Ναυτολογίας», Εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 1998
- Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- Ληξουριώτης Ι., «Ναυτική Εργασία», Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2002
- Σταυριδάκης Ε., «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», Εκδόσεις Σταυριδάκης Εμ., Πειραιάς 1988

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο

4. ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

4.1. ΕΜΠΛΕΚΟΜΕΝΟΙ ΦΟΡΕΙΣ ΣΤΗ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΤΗΣ ΣΣΕ

Σύμφωνα με όσα προβλέπονται από τον Α.Ν. 3276/44, οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας πλοιάρχων και ναυτικών πρέπει να συνάπτονται ανάμεσα σε εργοδοτικές (εφοπλιστικές) και εργατικές (ναυτεργατικές) οργανώσεις (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 150). Η συλλογική σύμβαση εργασίας για τα πληρώματα ποντοπόρων φορητών πλοίων 3.000 κ.ο.χ. (4500 t.d.w.) και άνω, υπογράφεται από τον πρόεδρο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών ως νόμιμο εκπρόσωπο της και από τον γενικό γραμματέα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Οι ανωτέρω δύο φορείς καλούνται από κοινού να συμφωνήσουν και να διαμορφώσουν το κείμενο της σύμβασης, το οποίο στη συνέχεια κυρώνεται από τον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας με σχετική απόφαση και εν συνεχεία δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως για να τεθεί σε ισχύ. Ο ρόλος του υπουργού στην περίπτωση αυτή είναι να εξετάσει εάν η Σύμβαση περιλαμβάνει όρους, οι οποίοι καταργούν ή περιορίζουν ή γενικότερα είναι αντίθετοι με τις προστατευτικές υπέρ του ναυτικού διατάξεις του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου ή άλλων διατάξεων δημοσίου δικαίου (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 150-151).

4.1.1. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) αποτελεί την ανώτατη συνδικαλιστική οργάνωση των Ελλήνων ναυτεργατών και ιδρύθηκε το 1920. Η εμφάνιση της στην συνδικαλιστική ζωή της χώρας έδωσε σημαντική ώθηση και δυναμικότητα στο εργατικό κίνημα, γεγονός το οποίο διευρύνθηκε περαιτέρω στα χρόνια που ακολούθησαν.

Η υπογραφή της πρώτης μεταπολεμικής συλλογικής σύμβασης εργασίας με την Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών το 1951, η οποία αφορούσε τόσο στους αξιωματικούς όσο και στα πληρώματα των υπό ελληνική σημαία φορητών πλοίων

απετέλεσε σημείο σταθμό στην δράση και την ιστορία της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας.

Οι βασικοί σκοποί της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, όπως αυτοί διατυπώνονται στο καταστατικό της από την ίδρυση της, αναφέρονται στη συνένωση όλων των Ελλήνων ναυτεργατών με στενούς δεσμούς αλληλεγγύης και συναδελφικότητας, με στόχο την επιδίωξη και εξασφάλιση των οικονομικών και ηθικών συμφερόντων τους, τον συνασπισμό των ναυτικών οργανώσεων σε ένα εργατικό ομοσπονδιακό σύνολο για την προστασία των ηθικών, οικονομικών, επαγγελματικών και κοινωνικοασφαλιστικών συμφερόντων των μελών τους, το διαφωτισμό των μελών της σχετικά με την θέση τους στην κοινωνία και τα πραγματικά τους συμφέροντα και την ανάπτυξη της μεταξύ τους αλληλεγγύης. Στόχο έχει επίσης την ενίσχυση της εθνικής, πνευματικής και κοινωνικής ανύψωσής τους, τη βοήθεια στην επαγγελματική κατάρτιση και ειδίκευσή τους, καθώς και την ενιαία εκπροσώπηση των ναυτεργατικών οργανώσεων για όλα τα γενικού ενδιαφέροντος ζητήματα, καθώς και την παρακολούθηση και εξέταση όλων των γενικών οικονομικών και κοινωνικών ζητημάτων κλπ. (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm> , 6/8/2009)².

4.1.2 ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών (Association of Greek Shipowners) ιδρύθηκε το 1916 και περιλαμβάνει ως μέλη της κατά κύριο λόγο τους Έλληνες πλοιοκτήτες. Πιο συγκεκριμένα, η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών εκπροσωπεί τα μέλη της στις σχέσεις που αυτά αναπτύσσουν με την Πολιτεία, τις Ναυτεργατικές Οργανώσεις, ενώ όπως είναι φυσικό αποσκοπεί στην κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο εκπροσώπηση και προάσπιση των συμφερόντων τους.

(Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia, 8/8/2009)

Η Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών διαδραματίζει μέσω των μελών της ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο όσον αφορά στη διατήρηση της πρώτης θέσης στον κόσμο σχετικά με την ελληνική ναυτιλία, τόσο στην χωρητικότητα όσο και στην παροχή υψηλής ποιότητας μεταφορικών υπηρεσιών, ενώ είναι συνεχής η προσπάθεια που λαμβάνει

² Πληρέστερη παρουσίαση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας παρατίθεται στο Κεφάλαιο 6, υποενότητα 6.1.1.

χώρα για τον εκσυγχρονισμό του Ελληνικού στόλου σε πλοία ξηρού φορτίου και δεξαμενόπλοια (Greek Shipping News, <http://mediashipping.gr>, 8/8/2009).

Η ένωση όμως μεριμνά όχι μόνο για ζητήματα, τα οποία αφορούν στην ναυτιλία, αλλά προσπαθούν γενικότερα για την ενίσχυση της ελληνικής κοινωνίας. Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί η δωρεά 107 ασθενοφόρων και 6 οχημάτων πυρόσβεσης με αποδέκτη το ελληνικό κράτος, η οποία πραγματοποιήθηκε στις αρχές του 2009. (Τσαμόπουλος Μ., «Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών : Δωρεά στο κράτος 107 ασθενοφόρων και 6 οχημάτων πυροσβεστικής», <http://www.protothema.gr/> , 8/8/2009)

4.2. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΤΑΡΤΙΣΗΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η κατάρτιση της συλλογικής σύμβασης εργασίας (ΣΣΕ) λαμβάνει χώρα συνήθως στα μέσα κάθε έτους. Ωστόσο, πριν την διαμόρφωση του τελικού κειμένου της σύμβασης προηγείται ένα μνημόνιο συμφωνίας, όπου και περιέχονται τα συμφωνηθέντα σημεία για όρους εργασίας και αμοιβής, τα οποία θα περιληφθούν στο τελικό κείμενο της νέας συλλογικής σύμβασης, η οποία και αποστέλλεται στους ενδιαφερομένους μεταγενέστερα

Το μνημόνιο αυτό υπογράφεται όπως και η ΣΣΕ, από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών και από την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία μέσω των επιμέρους συνδικαλιστικών οργάνων που την απαρτίζουν.

4.3. ΒΑΣΙΚΟΤΕΡΕΣ ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Παρακάτω παρατίθενται οι βασικές ρυθμίσεις της ΣΣΕ με τη σειρά που αναφέρονται και στο τελικό κείμενο αυτής:

ΑΡΘΡΟ 1 : ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

Στο πρώτο άρθρο της ΣΣΕ αναφέρονται οι βασικοί μισθοί για κάθε ειδικότητα επί του πλοίου, όπως αυτοί έχουν διαμορφωθεί από την συμφωνηθείσα αύξηση, η οποία και αναγράφεται στο μνημόνιο.

ΑΡΘΡΟ 2 : ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Στο άρθρο αυτό παρατίθενται τα επιδόματα, τα οποία χορηγούνται στους ναυτικούς, ενώ παράλληλα γίνεται μία πρώτη κατηγοριοποίηση των επιδομάτων σε γενικά και ειδικά. Η διαφοροποίηση αυτή λαμβάνει χώρα, προκειμένου να διαχωριστούν τα επιδόματα σε εκείνα που αφορούν παραπάνω από μία ειδικότητα εν αντιθέσει με τα ειδικά που σχετίζονται με καθήκοντα μεμονομένων ειδικοτήτων.

ΑΡΘΡΟ 3 : ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ

Στο άρθρο αυτό αναφέρονται συγκεκριμένες εργασίες, κυρίως συντήρησης και επισκευής, οι οποίες λαμβάνουν χώρα μόνο σε περίπτωση που χρειαστεί.

ΑΡΘΡΟ 4: ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

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.

Εναρξη 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.

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 Μαιου, 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 ΤΗΣ

Εννοια - Όρια υπερωριακής απασχόλησης

Εάν ο ναυτικός διαταχθεί να εργασθεί υπερωριακά δηλαδή πέραν από τις κανονικές ώρες, είναι υποχρεωμένος να εκτελέσει την εργασία, 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.

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.

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 πηλίκου 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.

Υπερωριακή αμοιβή Σαββάτου και αργιών

Ολο το πλήρωμα πλην του Α Μηχανικού όταν υπάρχει απασχόληση κατά τα Σάββατα και τις αργίες αμείβεται 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.

ΑΡΘΡΟ 7: ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΟΥ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΩΡΑΡΙΟΥ

Σε αυτό το άρθρο η ΣΣΕ διευκρινίζει ποιες εργασίες δεν τυγχάνουν ιδιαίτερης αμοιβής εφόσον αυτές λαμβάνουν χώρα κατά τις ώρες της βάρδιας ή κατά τις κανονικές ώρες εργασίας.

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 υποχρεούνται 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 πλοιάρχου.
- 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

Σε αυτό το άρθρο αναφέρονται οι αξιωματικοί εκείνη που είναι επιφορισμένοι με την ευθύνη καταγραφής των υπερωριών και των ιδιαίτερων εργασιών του πληρώματος.

ΑΡΘΡΟ 10: ΝΟΜΙΣΜΑ – ΙΣΟΤΙΜΙΕΣ – ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟΔΟΧΩΝ

Νόμισμα

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

Έναρξη και Λήξη Μισθοδοσίας - Έξοδα Ταξιδιού

- α. Σε περίπτωση που ο ναυτικός, που προσλήφθηκε, είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει 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.
- 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.

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.

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.

Ισοτιμίες μετατροπής και τρόποι πληρωμής αποδοχών

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

ΑΡΘΡΟ 11: ΕΙΣΦΟΡΕΣ

Στο άρθρο αυτό γίνεται αναφορά σε όλες τις εισφορές ναυτικού και πλοιοκτήτη που προκύπτουν ανά ειδικότητα, προς όλους τους σχετικούς φορείς με βασικότερο εκείνο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου που αποτελεί και τον ασφαλιστικό φορέα των ναυτικών.

ΑΡΘΡΟ 12: ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

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

- α. Η χρησιμοποίηση των Αξιωματικών καταστώματος για την εκτέλεση χειρωνακτικών εργασιών.
- β. Η χρησιμοποίηση των Αξιωματικών Α/Τ σε εργασίες που δεν ανήκουν στην ειδικότητά τους.

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

Προέλευση Ναυτολογουμένων

Τα πληρώματα των πλοίων, τα οποία αφορά η εκάστοτε 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.

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.

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.

ΑΡΘΡΟ 14: ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ ΠΟΥ ΝΟΣΗΛΕΥΟΝΤΑΙ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

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.

Μισθός σε περίπτωση ατυχήματος

Σε περίπτωση ατυχήματος (νοσηλεία σε νοσοκομείο μετά διανυκτέρευσης) ο μισθός ασθενείας καθορίζεται στο 100% του βασικού μισθού της Συλλογικής Σύμβασης.

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 εκτός αν εντοπίζεται στις ΗΠΑ ή στον Καναδά όπου και προβλέπεται ειδικό ποσό το οποίο και καθορίζεται μέσα στη ΣΣΕ.

ΑΡΘΡΟ 16: ΑΔΕΙΕΣ

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 αδειας. 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.

Κατά τις ημέρες της αδειας 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.

ΑΡΘΡΟ 17: ΚΛΙΝΟΣΚΕΥΗ – ΕΠΙΤΡΑΠΕΖΙΑ ΣΚΕΥΗ κλπ.

Στο άρθρο αυτό γίνεται αναφορά σχετικά με τα σκεύη με τα οποία πρέπει να είναι εφοδιασμένο το πλοίο αλλά και οι ναυτικοί.

ΑΡΘΡΟ 18: ΓΟΝΙΚΗ ΑΔΕΙΑ

Κάθε γονέας ναυτικός, εφόσον έχει συμπληρώσει συνεχή θαλάσσια υπηρεσία τουλάχιστον δώδεκα (12) μηνών στο ίδιο εμπορικό πλοίο και με την προϋπόθεση ότι στο ίδιο εμπορικό πλοίο απασχολούνται τουλάχιστον 30 άτομα και ότι ο άλλος γονέας απασχολείται αποδεδειγμένα εκτός σπιτιού, αποκτά δικαίωμα να λάβει γονική άδεια χωρίς αποδοχές, συνολικής διάρκειας έως 3 μήνες 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 άδειας είναι αυτοτελές για το καθένα από αυτά εφόσον από το χρόνο λήξης της άδειας που δόθηκε για το προηγούμενο παιδί ο εργαζόμενος συμπλήρωσε δωδεκάμηνη τουλάχιστον συνεχή θαλάσσια υπηρεσία στο ίδιο εμπορικό πλοίο.

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

ΑΡΘΡΟ 19: ΑΔΕΙΑ ΑΠΟΥΣΙΑΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

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 χορηγεί 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.

ΑΡΘΡΟ 20: ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Όπως σε κάθε τομέα δραστηριότητας και σε κάθε σχέση που αναπτύσσεται στο πλαίσιο της εργασιακής ζωής, μπορούν να προκύψουν διαφορές και στον κλάδο της Ναυτιλίας, οι ονομαζόμενες ως ναυτεργατικές διαφορές. Πιο συγκεκριμένα, ως ναυτεργατική διαφορά ορίζεται κάθε διαφορά ή αμφισβήτηση η οποία προκαλείται από την εφαρμογή ή την ερμηνεία της ναυτεργατικής νομοθεσίας στις σχέσεις ναυτικής εργασίας (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 152).

Αντικείμενο μιας ναυτεργατικής διαφοράς μπορεί να αποτελέσει ο μισθός και οι λοιπές αμοιβές του ναυτικού, οι συνθήκες εργασίας, η ετήσια άδεια, η αποζημίωση λόγω λύσης της σύμβασης κλπ. Η διαφορά αυτή μπορεί να λάβει κατά κύριο λόγο δύο βασικές μορφές, τη συλλογική και την ατομική. Συλλογικές διαφορές είναι εκείνες που προκύπτουν μεταξύ των συμβαλλομένων ενώσεων των πλοιοκτητών (κατά κύριο λόγο της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών) και των ναυτικών (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία) από την εφαρμογή των συλλογικών συμβάσεων. Ατομικές διαφορές είναι εκείνες που προκύπτουν από την εφαρμογή μιας συγκεκριμένης ατομικής σύμβασης ναυτικής εργασίας (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 152).

Συγκεκριμένα:

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.

Ατομικές Διαφορές

α. Ατομικές συμβάσεις ναυτολόγησης, στις οποίες εφαρμόζεται αυτή η συλλογική σύμβαση, ρυθμίζονται αποκλειστικά, σχετικά με κάθε απαίτηση από την εργασία ή δικαίωμα του ναυτικού, συμπεριλαμβανομένων και των απαιτήσεων λόγω ασθένειας ή ατυχήματος, από 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 της συλλογικής σύμβασης σχετικά με τους όρους εργασίας που προβλέπονται σ' αυτή και στο νόμο, να 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.

ΑΡΘΡΟ 21: ΙΣΧΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Στο άρθρο αυτό διευκρινίζεται το ακριβές χρονικό διάστημα ισχύος της ΣΣΕ.

4.4. ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΖΗΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΠΤΟΝΤΑΙ ΤΗΣ ΣΣΕ

4.4.1. ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ ΚΑΙ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ

Σύμφωνα με το άρθρο 1 του Ν.551/1915, «εργατικό ατύχημα είναι το από βίαιο συμβάν κατά την εκτέλεση ή με αφορμή την παροχή εργασίας καθώς και η νόσος του εργαζόμενου, εφόσον προήλθε όχι από τη βαθμιαία εξασθένηση και φθορά του οργανισμού, ακόμη και αν αυτή οφείλεται στους δυσμενείς μεν, συνηθισμένους όμως και σύμφυτους προς την παροχή της όρους της εργασίας, αλλά από έκτακτη και αιφνίδια επενέργεια κάποιου εξωτερικού αιτίου» (Ληξουριώτης Ι., 2002, σελ. 292).

Ναυτεργατικό ατύχημα αποτελεί και η ασθένεια που προήλθε από την εκτέλεση της εργασίας ή εξαιτίας της και είχε ως συνέπεια την ολική ή μερική ανικανότητα του ναυτικού για να εργαστεί, εφόσον όμως προήλθε από γεγονός αιφνίδιο και απρόβλεπτο. Επίσης, ναυτεργατικό ατύχημα υπάρχει και στην περίπτωση, κατά την οποία ο ναυτικός παρέχει την εργασία του υπό εξαιρετικές, έκτακτες, ασυνήθεις και πολύ δυσμενείς συνθήκες, καθώς και όταν ο εργοδότης, παρά την εκδήλωση της νόσου, την οποία γνωρίζει, αξιώνει ανεπίτρεπτα από τον εργαζόμενο την παροχή εργασίας (Ληξουριώτης Ι., 2002, σελ. 292).

Ατύχημα «εκ βίαιου συμβάντος» είναι και ο θάνατος του ναυτικού από τροχαίο ατύχημα, κατά τη διάρκεια της μετάβασης του από τον τόπο στον οποίο έχει ελλιμενιστεί το πλοίο έως την κατοικία του, εφόσον υπάρχει αιτιώδης σχέση ανάμεσα στο ατύχημα και την ναυτική εργασία.

Στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου γίνεται σαφής αναφορά στα ζητήματα ασθενείας και ατυχημάτων, και συγκεκριμένα στο 4^ο μέρος «Περί Πληρώματος» (άρθρα 62-63 και 66-67). Όσον αφορά στην περίπτωση ατυχήματος αναφέρεται ότι ο ναυτικός, του οποίου το πλοίο στο οποίο εργάζεται έχει ναυαγήσει, δικαιούται πρόσθετη αμοιβή για την συμμετοχή του στη διαδικασία διάσωσης των επιβαινόντων, καθώς και αποζημίωση για την απώλεια αντικειμένων προσωπικής ή επαγγελματικής χρήσης.

4.4.2. ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΕΙΣ

Σύμφωνα με όσα προβλέπονται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και διάφορα άλλα νομοθετικά κείμενα, προκύπτει ότι ο ναυτικός δικαιούται αποζημίωση, η οποία βαρύνει το πλοίο, για τη λύση της σύμβασης ναυτολόγησής του, ανεξάρτητα από το αν η διάρκεια της σύμβασης έχει συμφωνηθεί για ορισμένο ή αόριστο χρονικό διάστημα, για έναν από τους ακόλουθους λόγους (Δεληγιάννης Χ., 1995, σελ.73-75 & Ανδριόπουλος Ν., 1964, σελ. 104-111):

1) Απώλεια του Πλοίου

Απώλεια του πλοίου υπάρχει, όταν το πλοίο εξαφανιστεί, χωρίς να υπάρχουν νεώτερες ειδήσεις, όταν αλωθεί ή παρεμποδιστεί από ξένη δύναμη ή όταν χαθεί λόγω ναυαγίου. Στην περίπτωση αυτή καταβάλλεται αποζημίωση στον ναυτικό, και εάν αυτός έχει πεθάνει, η αποζημίωση καταβάλλεται στους κληρονόμους του. Ειδικότερα για τον Πλοίαρχο, πέρα από τις αποζημιώσεις, του προσφέρεται και μια ειδική αποζημίωση, σύμφωνα με τις συλλογικές συμβάσεις πλοιαρχών φορτηγών πλοίων εξωτερικού.

2) Αποβολή Ελληνικής Σημαίας

Στην περίπτωση της απώλειας της ελληνικής σημαίας λύεται η σύμβαση με τον ναυτικό και οφείλεται σε αυτόν αποζημίωση, έστω και αν αυτός προσελήφθη υπό την νέα σημαία, δηλαδή αν συνεχίζει να εργάζεται στο πλοίο και μετά την αποβολή της ελληνικής σημαίας.

3) Εκποίηση πλοίου σε δημόσιο πλειστηριασμό

Ακόμα και αν το πλοίο εκποιηθεί, και καταλήξει σε πλειστηριασμό, οι ναυτικοί δικαιούνται αποζημίωση, όπως και στις ανωτέρω περιπτώσεις.

Αποζημίωση κατόπιν καταγγελίας σύμβασης ναυτολόγησης:

1) Καταγγελία της σύμβασης από τον ναυτικό, λόγω βαρείας παράβασης από πλευράς πλοίαρχου

Κάποιες από τις πράξεις ή παραλείψεις του πλοίαρχου, οι οποίες μπορούν να χαρακτηριστούν ως βαρείες παραβάσεις και μπορούν να οδηγήσουν το ναυτικό στην λύση της σύμβασης, είναι η κακομεταχείριση του ναυτικού, η στέρηση της τροφής του χωρίς αιτία, η ανάθεση σε αυτόν απαγορευμένης εργασίας, η μη παροχή των μέσων υγιεινής και καθαριότητας, η κατάχρηση εξουσίας κλπ. (Ανδριόπουλος Ν., 1964, σελ. 99-100).

2) Καταγγελία της σύμβασης από τον πλοίαρχο χωρίς υπαιτιότητα του ναυτικού

Οι σημαντικότερες περιπτώσεις στις οποίες μπορεί ο πλοίαρχος να προβεί σε καταγγελία της σύμβασης ναυτολόγησης χωρίς να υπάρχει υπαιτιότητα του ναυτικού στον οποίο και θα χορηγηθεί η αποζημίωση, είναι οι ακόλουθοι:

- Ανικανότητα του πλοίου να ταξιδέψει λόγω σοβαρής βλάβης, λόγω διάλυσης κλπ.
- Παροπλισμός του πλοίου για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 15 ημερών, είτε λόγω έλλειψης ναύλου, είτε για τη διενέργεια επισκευών.
- Κατάσχεση του πλοίου. Στην περίπτωση αυτή η αποζημίωση χορηγείται μειωμένη κατά το ήμισυ.

Αντίθετα, ο πλοίαρχος δεν οφείλει αποζημίωση, λόγω καταγγελίας της σύμβασης, εάν ο ναυτικός δεν επιβιβάστηκε στο πλοίο την ημέρα ναυτολόγησης του, εάν αυτός απουσιάζει παράνομα, εάν η σύμβαση καταρτίστηκε με τον όρο πληρωμής του ναυτικού με μερίδιο επί των κερδών και εάν η καταγγελία δικαιολογείται λόγω παραπτώματος του ναυτικού.

Η αποζημίωση που θα λάβει ο ναυτικός υπολογίζεται με βάση τον συμφωνηθέντα μισθό, ο οποίος και καταβάλλεται πραγματικά. Στην έννοια αυτή του μισθού περιλαμβάνονται και όλες οι πρόσθετες τακτικά καταβαλλόμενες απολαβές του ναυτικού, όπως είναι το επίδομα εργασίας την Κυριακή, το αντίτιμο τροφής, η άδεια, ο μέσος όρος των τακτικά καταβαλλόμενων υπερωριών κλπ.

Πιο συγκεκριμένα, όταν ο ναυτικός απολύεται σε ελληνικό λιμάνι, δικαιούται αποζημίωση μισθού 15 ημερών, σε λιμάνια της Μεσογείου, του Εύξεινου Πόντου, της Ερυθράς Θάλασσας και της Ευρώπης δικαιούται αποζημίωση μισθών 30 ημερών και σε οποιοδήποτε άλλο λιμάνι αποζημίωση μισθών 45 ημερών. Αντίθετα, ο ναυτικός δικαιούται το μισό της αποζημίωσης, όχι όμως μικρότερο των 15 ημερών, όταν απολύεται λόγω κατάσχεσης, εκποίησης σε δημόσιο πλειστηριασμό, ανικανότητας του πλοίου προς πλου και παροπλισμού τουλάχιστον για 15 ημέρες (Δεληγιάννης Χ., 1995, σελ.73).

Στην περίπτωση του πλοιάρχου, ο πλοιοκτήτης μπορεί ανά πάσα χρονική στιγμή να καταγγείλει τη σύμβαση, χωρίς να υποχρεούται σε τήρηση προθεσμίας καταγγελίας. Επίσης, δεν υποχρεούται σε καταβολή αποζημίωσης, παρά μόνο εάν υπάρχει σχετικός όρος στην ατομική ή τη συλλογική σύμβαση εργασίας και το ύψος της αποζημίωσης αυτής εξαρτάται από την κατηγορία του πλοίου (Δεληγιάννης Χ., 1995, σελ. 73-74).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 4

- Δεληγιάννης Χ., «Εγχειρίδιο Ναυτολογίας», Εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 1998
- Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia
<http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%88%CE%BD%CF%89%CF%83%CE%B7%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AE%CE%BD%CF%89%CE%BD%CE%95%CF%86%CE%BF%CF%80%CE%B%CE%B9%CF%83%CF%84%CF%8E%CE%BD>, τελευταία επίσκεψη 8/8/2009
- Greek Shipping News, <http://mediashipping.gr/?q=node/657>, τελευταία επίσκεψη 8/8/2009
- Τσαμόπουλος Μ., «Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών : Δωρεά στο κράτος 107 ασθενοφόρων και 6 οχημάτων πυροσβεστικής», <http://www.protothema.gr/content.php?id=22838>, τελευταία επίσκεψη 8/8/2009
- Ληξουριώτης Ι., «Ναυτική Εργασία», Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2002, σελ. 202
- Δεληγιάννης Χ., «Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ» 1995, σελ.73-75
- Ανδριόπουλος Ν., «Ναυτεργατικά Διαφορά» 1964, σελ. 104-111
- Δεληγιάννης Χ., «ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ» 2006, σελ.150-155
- Πιπέρα Σ. & Πιπέρα Κ., «Συλλογικές Συμβάσεις Ποντοπόρων», Ναυτιλιακές Εκδόσεις Πιπέρα, Πειραιάς 2008
- Σταυριδάκης Ε., «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», Εκδόσεις Σταυριδάκης Εμμ., Πειραιάς 1988
- «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου», Ναυτική Βιβλιογραφία Εμπορικού Ναυτικού, Εκδόσεις Ναυτικών και Τεχνικών Βιβλίων Εμμ. Σταυριδάκη, Πειραιάς 1976
- Δεληγιάννης Χ., «ΠΟΙΝΙΚΟ ΚΑΙ ΠΕΙΘΑΡΧΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ» 2006, σελ.218-225

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο

5. ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΗΜΕΡΑ

5.1. ΠΟΛΥΠΟΛΙΤΙΣΜΙΚΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Όπως αναλύθηκε τόσο στο πρώτο όσο και στο δεύτερο κεφάλαιο αυτής της μελέτης, το εργατικό κόστος συνιστά ένα σημαντικό ποσοστό επί του συνολικού λειτουργικού κόστους του πλοίου. Προκειμένου να επιτευχθεί η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μείωση του μεταβλητού εργατικού κόστους, οι εταιρείες κατέφυγαν σε μία σειρά μέτρων, όπως η μείωση του αριθμού των μελών του πληρώματος, η αύξηση των ωρών εργασίας, η επιλογή σημαιών ευκαιρίας και η πρόσληψη ναυτικών που δέχονται μικρότερους μισθούς.

Το φαινόμενο αυτό στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες εκφράστηκε με μία σταδιακή σταθερή αλλαγή σε ό,τι αφορά στην εθνικότητα του πληρώματος, δημιουργώντας πολυπολιτισμικά πληρώματα, τα οποία πληρούσαν τις ρήτρες και της ελάχιστης ασφαλούς σύνθεσης και της πλήρους οργανικής.

Εκ των ανωτέρω γίνεται αντιληπτό, ότι το ελληνικό ναυτικό δυναμικό πλήγεται ανεπανόρθωτα από την επιλογή αυτή των ελληνικών ναυτιλιακών εταιρειών, σε βαθμό που σήμερα λόγω του ανωτέρου φαινομένου είναι σχεδόν αδύνατος ο εντοπισμός Ελλήνων ναυτικών κατώτερων ειδικοτήτων.

5.2. ΜΕΙΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η ελληνική πολιτεία, έχοντας ως κριτήριο την προσέλκυση περισσότερων πλοίων στην ελληνική σημαία, έκρινε σκόπιμο να μειώσει το εργατικό κόστος που απορρέει από την ελάχιστη ασφαλή σύνθεση του πλοίου, αναθεωρώντας τον όρο 8 της εγκριτικής πράξης νηολόγησης και μειώνοντας, ως επακόλουθο την ελάχιστη ασφαλή σύνθεση. Ως εκ τούτου παραχωρήθηκε έμμεσα το δικαίωμα στον πλοιοκτήτη να καλύπτει θέσεις του πληρώματος από αλλοδαπό πλήρωμα, το οποίο είναι κατά πολύ φτηνότερο σε σχέση με τα μισθολόγια που προβλέπει η ελληνική συλλογική σύμβαση εργασίας. Λόγω του φαινομένου αυτού, ναυτικοί κατώτερων ειδικοτήτων είναι δυσεύρετοι, ενώ μερικές από τις ειδικότητες αυτές έχουν πλέον εκλείψει.

5.3. ΣΤΑΔΙΑΚΗ ΕΞΙΣΩΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΜΕ ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑ

Στο παράρτημα της παρούσης μελέτης παρατίθενται μισθολόγια αλλοδαπών πληρωμάτων και συγκεκριμένα για φιλιππινέζους ναυτικούς. Όπως φαίνεται και από τους πίνακες, οι μισθοί όλων των ειδικοτήτων είναι αρκετά υψηλοί σε σχέση πάντα με τα ελληνικά μισθολόγια των αντιστοίχων ειδικοτήτων. Το φαινόμενο αυτό οφείλεται σε πρώτο βαθμό στη δημιουργία συνδικαλιστικών οργάνων, η δραστηριότητα των οποίων επέφερε τις ως άνω αυξήσεις και δευτερογενώς στην σχεδόν ανυπαρξία ελλήνων ναυτικών κατώτερων ειδικοτήτων, απαραίτητων διά την ασφαλή λειτουργία του πλοίου, πλην όμως ειδικότητες που προσφέρονται επαρκώς από τρίτες χώρες όπως εκείνη των Φιλιππίνων.

5.4. ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι ένας τομέας με πολλές απαιτήσεις και σε επίπεδο κατάρτισης αλλά και σε επίπεδο συνθηκών εργασίας και διαβίωσης. Τα σημαντικότερα προβλήματα που αντιμετωπίζουν καθημερινά οι ναυτικοί είναι τα εξής:

- Κόπωση

Έχοντας ήδη αναλύσει έως ένα επαρκή βαθμό τις συνθήκες εργασίας επί του πλοίου, είναι προφανές, ότι όλες οι ειδικότητες επί του πλοίου είναι απαραίτητες διά την ομαλή λειτουργία του. Ωστόσο, η δυναμικότητα που παρουσιάζουν οι ναύλοι και οι διαφοροποιήσεις σε κάθε λιμένα φορτοεκφόρτωσης, συνεπάγονται υπερωρίες και ψυχολογική πίεση για το πλήρωμα με αποτέλεσμα την κόπωση του πληρώματος.

- Ανεπαρκείς ώρες – κακή ποιότητα ύπνου

Το πλοίο οφείλει ανά πάσα στιγμή να βρίσκεται σε ετοιμότητα, προκειμένου να αντιμετωπίσει κάποιο έκτακτο περιστατικό βλάβης λόγω καιρικού φαινομένου κλπ. Επίσης, οι διαδικασίες φορτοεκφόρτωσης είναι πολύ χρονοβόρες, με αποτέλεσμα αξιωματικοί και πλήρωμα να μην κοιμούνται επαρκώς, προκειμένου να είναι σε θέση να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες που μπορεί να προκύψουν εν πλώ. Αποτέλεσμα τέτοιων καταστάσεων είναι οι ανεπαρκείς ώρες ύπνου, πόσω μάλλον, όταν αυτές συνοδεύονται από ενδiciaιτήσεις χαμηλής ποιότητας

- Άγχος – πίεση από εργασιακές απαιτήσεις

Είναι πολύ συχνό το φαινόμενο ψυχολογικής πίεσης από πλευράς πλοιοκτησίας και ναυλωτού προς τον πλοίαρχο και κατ'επέκταση προς το πλήρωμα σε ζητήματα που αφορούν την εγκαιρη παράδοση φορτίων, ειδικά σε περιπτώσεις που το φορτίο, το οποίο μεταφέρει το πλοίο έχει πολλαπλούς προορισμούς.

- Σωματική και ψυχολογική κούραση από τους μη εργονομικούς χώρους εργασίας

Οι χώροι, στους οποίους απασχολείται το πλήρωμα είναι διαμορφωμένοι εργονομικά, προκειμένου να επιτυγχάνεται όσο το δυνατό μεγαλύτερος αποθηκευτικός χώρος προς μεταφορά φορτίων. Συνέπεια αυτού του φαινομένου είναι χώροι, όπως αυτός του μηχανοστασίου, να παρουσιάζουν μειωμένης επιφάνειας εργασιακό χώρο, με πολύ υψηλές θερμοκρασίες, πολύ δυνατούς θορύβους και γενικότερα ακατάλληλες συνθήκες εργασίας.

- Ρουτίνα από την επανάληψη των εργασιών και την έλλειψη δημιουργικών δραστηριοτήτων στον ελεύθερο χρόνο

Είναι κατανοητό πως όταν η διάρκεια μίας συμβασης είναι τουλάχιστον έξι μήνες αν όχι περισσότερους, το πλήρωμα ενός πλοίου επιδέχεται μία ρουτίνα που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην επανάληψη των εργασιών ανά ειδικότητα, και την έλλειψη δημιουργικών δραστηριοτήτων, όταν οι τελευταίες περιορίζονται μόνο σε προβολή ταινιών και όποτε είναι εφικτό σε επισκέψεις ιστοσελίδων του διαδικτύου. Προφανώς και το πλήρωμα μεταξύ του δένεται εν πλω αλλά ακόμα και σε αυτές τις περιπτώσεις πολλές φορές επέρχεται κορεσμός, πόσο μάλλον, όταν καθε ναυτικός έχει προσωπικά προβλήματα, τα οποία δεν είναι εύκολο να μοιραστεί.

- Αίσθημα απομόνωσης λόγω της μη συναναστροφής και της έλλειψης επικοινωνίας με οικεία πρόσωπα

Η απουσία των οικείων προσώπων προκαλεί ψυχολογική πίεση στο πλήρωμα με αποτέλεσμα να δυσχεραίνονται οι συνθήκες διαβίωσης, όταν μάλιστα η απουσία ζωντανής επικοινωνίας μπορεί να λάβει και χρονικές διαστάσεις πολύ μεγάλες λόγω τεχνικών δυσκολιών.

- Δυσκολίες προσαρμογής στο νέο κάθε φορά περιβάλλον

Κάθε λιμένας-χώρα φορτοεκφόρτωσης παρουσιάζει διαφοροποιημένες ιδιαιτερότητες και απαιτήσεις, με τις οποίες το πλήρωμα είναι υποχρεωμένο να συμμορφωθεί, προκειμένου να κυλήσει ομαλά η παραμονή του πλοίου στο λιμένα και να τηρηθεί η διορία παράδοσης – παραλαβής του φορτίου. Σε αντίθετη περίπτωση τα πρόστιμα είναι αρκετά υψηλά, ενώ πολύ συχνά σε περιπτώσεις καθυστερήσεων παρατηρείται το φαινόμενο λύσης του ναυλοσύμφωνου υπέρ του ναυλωτή.

- Ενδοοικογενειακά προβλήματα

Πέραν της ιδιότητας που φέρει κάθε μέλος του πληρώματος, αναλόγως με το βαθμό και την ειδικότητα, δεν πρέπει ποτέ να παραβλέπουμε το ότι κάθε ναυτικός είναι και ένας άνθρωπος με προσωπικότητα, με προβληματισμούς και σκέψεις οι οποίες ως επί τω πλείστο έχουν να κάνουν με την οικογένειά του στη στεριά. Η ψυχολογία ενός ανθρώπου ο οποίος βρίσκεται σε πολύ μεγάλη απόσταση από την οικογένειά του χωρίς να μπορεί να κάνει κάτι γι' αυτό είναι πολύ εύθραυστη. Κατά συνέπεια θα πρέπει να υπάρχουν πολύ λεπτοί χειρισμοί από πλευράς διοίκησης σε ζητήματα συμπεριφοράς και αντιμετώπισης των πληρωμάτων.

Τα τελευταία χρόνια ωστόσο, δεδομένης της έλλειψης ικανών ναυτικών, κάποιες εταιρείες προσπαθούν να βελτιώσουν τις συνθήκες διαβίωσης επί του πλοίου, προσφέροντας μία σειρά προνομίων, εστιάζοντας έτσι στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των μελών του πληρώματος εν πλω, αλλά και στη βοήθεια των οικογενειών τους.

Πιο συγκεκριμένα, ορισμένες ναυτιλιακές εταιρείες επιτρέπουν επισκέψεις επί του πλοίου μελών της οικογένειας των ναυτικών, γεγονός που βοηθά στη βελτίωση της

ψυχολογικής κατάστασης του ναυτικού, ο οποίος είναι λογικό να επιβαρύνεται από τη μακροχρόνια απουσία των αγαπημένων του προσώπων, αλλά και στην καλύτερη κατανόηση του ναυτικού επαγγέλματος από τις οικογένειες. (Thomas M., Sampson H., Zhao M., 2003, p 59-76)

Επίσης, η διαδικτυακή τεχνολογία έχει εκμηδενίσει επικοινωνιακές αποστάσεις με συνέπεια σήμερα πολλοί ναυτικοί να είναι σε θέση να επικοινωνούν με τις οικογένειές τους σε πραγματικό χρόνο.

Ωστόσο οι παραπάνω παροχές, όσο και αν βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των ναυτικών δε μπορούν να αντιμετωπίσουν το σοβαρότερο πρόβλημα της ναυτικής εργασίας, αυτό της κόπωσης. Η ναυτική εργασία έχει γίνει πιο απαιτητική τα τελευταία έτη, ενώ το τελευταίο επιχείρημα συνοδεύεται από μία αυξητική τάση του αριθμού ατυχημάτων εν πλω, τα οποία οφείλονται στον παράγοντα της κόπωσης. Παράμετροι, όπως το αγχος και η ψυχολογική πίεση που ασκείται από ναυλωτές και πλοιοκτήτες, ιδιαίτερα λίγο πριν την προσέγγιση ενός λιμένα φορτοεκφόρτωσης, δύνανται να αποβούν μοιραίοι, αφού η βιασύνη ή ακόμα και τα μειωμένα αντανακλαστικά μπορούν να παίξουν καθοριστικό ρόλο σε κάποιο ατύχημα.

Τέλος, εκτός των παραπάνω, κίνδυνοι παρουσιάζονται και σε πιο ειδικές περιπτώσεις όπως η αντιμετώπιση άσχημων καιρικών συνθηκών, η διέλευση από όπου παρατηρούνται συχνά φαινόμενα πειρατείας και φυσικά σε περίπτωση σοβαρής βλάβης ή ακόμα και ατυχήματος επί του πλοίου.

5.5. ΕΡΓΑΣΙΑΚΕΣ ΚΡΙΣΕΙΣ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η λέξη κρίση παραπέμπει στην ύπαρξη μίας εξαιρετικά επείγουσας κατάστασης που προκαλείται από κάποιο παράγοντα, ο οποίος μπορεί να βλάψει την εταιρεία, τον οργανισμό ή και το περιβάλλον. (Pearson C., Clair J., 1998, p 59-76)

- Εργασιακές κρίσεις

Όσον αφορά στις σχέσεις εργασίας, κάποιοι πιθανοί παράγοντες, οι οποίοι είναι δυνατόν να καταλήξουν σε εργασιακή κρίση εν πλω, είναι η κακή διαπροσωπική ή επαγγελματική συμπεριφορά, η ύπαρξη βίας στο εργασιακό περιβάλλον, οι φυλετικές διακρίσεις και η έλλειψη σεβασμού προς τα ήθη και έθιμα άλλων εθνικοτήτων, καθώς και οι μη αποδεκτές επιχειρηματικές πρακτικές. Με τον όρο μη αποδεκτές επιχειρηματικές πρακτικές εννοούνται τα υπερβάλλοντα ωράρια εργασίας και οι υπερωρίες που δεν πληρώνονται, τυχόν καθυστερήσεις πληρωμής, η μειωμένη ασφάλεια στο χώρο εργασίας και γενικότερα οι ακατάλληλες συνθήκες εργασίας.

Ο χώρος εργασίας επί του πλοίου είναι εντελώς διαφορετικός από κάθε παραγωγική μονάδα της ξηράς και τα χαρακτηριστικά του επιδρούν και στη διαμόρφωση εργασιακών σχέσεων. Οι συνθήκες εργασίας δημιουργούν πολλά αντικειμενικά προβλήματα που η τεχνολογία δεν έχει καταφέρει ακόμα να αντιμετωπίσει. Η συνεχής απόσταση από το χώρο, όπου λαμβάνονται αποφάσεις, επιβάλλει την ύπαρξη ενός μοντέλου ισχυρής ηγεσίας. Κατά συνέπεια η σαφής ιεραρχία και ο καταμερισμός εργασιών θεωρείται απαραίτητος, αλλά όχι αρκετός για να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία του πλοίου.

Εκ των ανωτέρω διαπιστώνεται πως υπάρχουν αρκετοί παράγοντες που μπορεί να οδηγήσουν σε κρίση στις εργασιακές σχέσεις στη ναυτιλιακή βιομηχανία. Οι παραπάνω παράγοντες μπορεί να προκαλέσουν έντονη δυσαρέσκεια σε μέλη του πληρώματος με επακόλουθα διαμάχες με ολέθριες συνέπειες για τη λειτουργία του πλοίου. Τα ναυτικά ατυχήματα είναι η συχνότερη μορφή των κρίσεων στο πλοίο. (Giziakis K., Bardi E., 2002, p. 109-114). Οι συνέπειες για μία ναυτιλιακή εταιρεία είναι πολλές με σημαντικότερες τις οικονομικές, που σχετίζονται με την απώλεια του

πλοίου, τον τραυματισμό ή και το θάνατο μελών του πληρώματος, την οικολογική καταστροφή και φυσικά τη δυσφήμιση, αφού είναι γνωστός ο τεράστιος θόρυβος που δημιουργείται όταν λαμβάνουν χώρα ατυχήματα που συνοδεύονται από περιβαλλοντική καταστροφή ή από τραυματισμό και απώλεια ανθρώπων.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 5

- Thomas, M., Sampson, H., Zhao, M. (2003) 'Finding a balance: companies, seafarers and family life' *Maritime Policy Management* Vol. 30, NO. 1, pp 59-76.
- Pearson, C. and Clair, J. (1998) *Reframing Crisis Management*, *Academy of Management Review*, 23 (1): 59-76.
- Giziakis, K., Bardi, E. (2002), *Assessing the risk of pollution from ship accidents*,. *Disaster Prevention and Management*, Vol. 11, No 2, pp. 109-114.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο

6. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Ο κλάδος της ναυτιλίας έχει αναγνωριστεί ως ιδιαίτερα σημαντικός και για το λόγο αυτό έχουν διαμορφωθεί διαχρονικά σχετικές πολιτικές, οι οποίες αποσκοπούν στη ρύθμιση θεμάτων σχετικών με την προστασία των δικαιωμάτων όσων εργάζονται στον κλάδο αυτό. Επιπλέον, έχουν δημιουργηθεί για τον ίδιο λόγο και οργανισμοί, οι οποίοι δραστηριοποιούνται προς την κατεύθυνση αυτή, τόσο στην Ελλάδα, όσο και σε διεθνή κλίμακα.

Στο παρόν κεφάλαιο θα γίνει αρχικώς αναφορά σε εγχώριους και διεθνείς οργανισμούς για την προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών, όπως είναι η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ), η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Workers' Federation - ITF) και η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organisation – ILO). Στην συνέχεια θα γίνει αναφορά σε διεθνείς κανονισμούς, Κώδικες και Συνθήκες οι οποίες σχετίζονται με την ναυτική εργασία, όπως είναι οι ακόλουθες: SOLAS, STCW, ISM, PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING, ISPS και MLC.

6.1.ΕΓΧΩΡΙΟΙ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

6.1.1. ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ³

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) αποτελεί την ανώτατη συνδικαλιστική οργάνωση των Ελλήνων ναυτεργατών. Είναι δευτεροβάθμια συνδικαλιστική οργάνωση και έχει ως μέλη της τις ακόλουθες 14 πρωτοβάθμιες ναυτεργατικές οργανώσεις:

- Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Μηχανών Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ραδιοτηλεγραφητών Ραδιοηλεκτρονικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνιος Σύνδεσμος Οικονομικών Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ηλεκτρολόγων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Κατωτέρων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού "Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ"
- Πανελλήνια Ένωση Θαλαμηπόλων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Τροφοδοσίας Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Πρακτικών Πλοιάρχων & Κυβερνητών Εμπορικού Ναυτικού
- Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Μ/Σ - Π/Κ - Ο/Γ

(Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm>, 6/8/2009)

³ Τα στοιχεία που έχουν χρησιμοποιηθεί για τη συγγραφή της υποενότητας αυτής έχουν αντληθεί από την ιστοσελίδα της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας (<http://www.pno.gr/frameset.htm> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009)

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ) ιδρύθηκε το 1920. Βέβαια κατά τις αρχές του εικοστού αιώνα είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν πολλές ακόμα ενώσεις σχετικές με τον κλάδο δραστηριοποίησης της Ναυτιλίας και οι οποίες λειτουργούσαν παράλληλα με την Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, μεταξύ των οποίων θα μπορούσαν να αναφερθούν η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, η Ένωση Ναυτοθερμαστών "Ο Άγιος Σπυρίδων", η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Εμπορικού Ναυτικού (1912), ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων (1913), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων , η Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Λογιστών Εμπορικών Ατμοπλοίων, ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Αξιωματικών Ασυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος, Ξηράς , η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών Μότορσιπς και Πετρελαιοκινήτων και πολλές άλλες (<http://www.pno.gr/frameset.htm>)

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία με το οργανωτικό σχήμα που διατηρεί σήμερα ξεκίνησε την δράση της από τον Νοέμβριο του 1920, δηλαδή με την ίδρυση της. Άξιο αναφοράς είναι το ότι η διοίκηση της ομοσπονδίας αποφάσισε τον Δεκέμβρη του 1920 - ένα μόλις μήνα μετά την ίδρυση της- να προσχωρήσει στην Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF), γεγονός το οποίο σαφώς αποδεικνύει πως η ΠΝΟ από τα πρώτα της κιόλας βήματα συνειδητοποίησε την σημασία της διεθνούς εργατικής συνεργασίας και αλληλεγγύης , και έτσι αποτέλεσε μία από τις αρχαιότερες οργανώσεις της δύναμης της διεθνούς αυτής ομοσπονδίας.

Η εμφάνιση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας στη συνδικαλιστική ζωή της Ελλάδος έδωσε νέα ώθηση και δυναμικότητα στο σύνολο του εργατικού κινήματος, γεγονός φυσικά που επεκτάθηκε ακόμη περισσότερο στα χρόνια που ακολούθησαν. Σταθμό στην δράση και την ιστορία της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας απετέλεσε το 1951 η υπογραφή της πρώτης μεταπολεμικής συλλογικής σύμβασης εργασίας με την Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών, η οποία αφορούσε τόσο στους αξιωματικούς όσο και τα πληρώματα των υπό ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων. Σε σύντομο χρονικό διάστημα η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία κατάφερε να κατακτήσει την θέση της ως αντιπροσωπευτικός συνδικαλιστικός οργανισμός και για τους Έλληνες ναυτικούς οι οποίοι εργάζονταν σε φορτηγά πλοία τα οποία ταξιδεύουν σε όλη την υφήλιο .

Η πρώτη συλλογική σύμβαση καταρτίστηκε το Μάρτιο του 1954, με τη μόνη διαφορά, ότι από τότε η εφαρμογή της επεκτάθηκε στα πλοία άνω των 4.500 κόρων , ενώ όσον αφορά στα πλοία κάτω από 4.500 κόρους καθορίστηκαν αργότερα

διαφορετικοί όροι εργασίας και αμοιβής. Τον Ιανουάριο του 1957 υπογράφηκε η συλλογική σύμβαση για τα ποντοπόρα φορτηγά με χωρητικότητα άνω των 4.500 κόρων και μέσω αυτής επιτεύχθηκαν σημαντικές αυξήσεις στους μισθούς. Η Σύμβαση αυτή ανανεώθηκε τον Μάιο του 1959 , ενώ αποτελεί επιτυχία της ομοσπονδίας το γεγονός ότι η ανανέωση της σύμβασης έλαβε χώρα χωρίς καμία ελάττωση του μισθολογίου, σε μια εποχή όπου ήταν ιδιαίτερα αισθητή η ναυτιλιακή κρίση με μεγάλο αριθμό ναυτικών να παραμένουν άνεργοι και με μεγάλη πίεση να ασκείται στην αγορά εργασίας. Τον Φεβρουάριο του 1957 υπογράφηκε ξεχωριστή συλλογική σύμβαση εργασίας, η οποία διευθέτησε τους όρους για την εργασία και τις αμοιβές των πληρωμάτων που εργάζονταν σε φορτηγά πλοία, τα οποία είχαν χωρητικότητα από 801 μέχρι και 4.500 T.D.W.

Τον Νοέμβριο του 1952 έλαβε χώρα το πρώτο μεταπολεμικό Παν-Ναυτικό συνέδριο της ομοσπονδίας, το οποίο αποτέλεσε αποφασιστικό σταθμό στην ιστορία της. Η ακτινοβολία του συνεδρίου αυτού υπερέβη τα συγκεκριμένα επαγγελματικά όρια με αποτέλεσμα να λάβει γενικότερη προβολή μέσα σε ολόκληρο το εργατικό κίνημα της χώρας. Μάλιστα σε αυτό έδωσαν το παρόν τους και ξένοι εργατικοί αντιπρόσωποι, ενώ η απήχησή του ήταν ευρύτατη, τόσο στα ελληνικά πράγματα, όσο και στους ξένους συνδικαλιστικούς κύκλους.

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία από τα πρώτα κιόλας βήματα της εξέφρασε το ενδιαφέρον της για την πορεία και τις δραστηριότητες της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) και εκδήλωσε ενεργό συμμετοχή στα δρώμενα, καθώς επεδίωκε την προστασία της ελληνικής ναυτιλίας από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των πλοίων δεδομένου ότι τα περισσότερα από τα πλοία ήταν ελληνικών συμφερόντων και απασχολούσαν ελληνικά πληρώματα. Πολλές ήταν οι περιπτώσεις, στις οποίες σημειώθηκαν κρούσματα εγκατάλειψης πληρωμάτων χωρίς καμιά προστασία, με θύματα ναυτικούς, που βρίσκονταν στην ανάγκη να προσφύγουν στις ξένες συνδικαλιστικές οργανώσεις για να ζητήσουν προστασία. Οι συνθήκες αυτές όπως είναι αναμενόμενο προκάλεσαν τη διεθνή κατακραυγή στο τύπο διεθνώς αλλά και στις διεθνείς συνδιασκέψεις με αποτέλεσμα η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία να οδηγηθεί στη λήψη κατάλληλων μέτρων, στο πλαίσιο του αγώνα της Διεθνούς κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας.

Οι βασικοί σκοποί της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας, όπως αυτοί διατυπώνονται στο καταστατικό της από την ίδρυση της είναι εν συντομία οι ακόλουθοι:

- Να συνενώσει με στενούς δεσμούς αλληλεγγύης και συναδελφικότητας μεταξύ όλων των Ελλήνων ναυτεργατών με στόχο την επιδίωξη και εξασφάλιση των οικονομικών και ηθικών συμφερόντων τους,
- Να συνασπίσει τις ναυτικές οργανώσεις σε ένα εργατικό ομοσπονδιακό σύνολο για την προστασία των ηθικών, οικονομικών, επαγγελματικών και κοινωνικοασφαλιστικών συμφερόντων των μελών αυτής,
- Να διαφωτίζει τα μέλη της για ότι σχετίζεται με την θέση τους στην κοινωνία και τα πραγματικά τους συμφέροντα και να αναπτύσσει την αλληλεγγύη μεταξύ τους,
- Να ενισχύει την εθνική, πνευματική και κοινωνική ανύψωσή τους και να υποβοηθά την επαγγελματική κατάρτιση και ειδίκευσή τους, και τέλος
- Να έχει γενικά την ενιαία εκπροσώπηση των Ναυτεργατικών Οργανώσεων για όλα τα γενικού ενδιαφέροντος ζητήματα, να παρακολουθεί και εξετάζει όλα τα οικονομικά και κοινωνικά ζητήματα και να κατευθύνει με ενιαίο τρόπο τους αγώνες για την επίλυση κλπ.

Προκειμένου να μπορέσει να επιτύχει τους στόχους της κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία έχει τρία συλλογικά όργανα: το Παν-Ναυτικό Συνέδριο, το Γενικό Συμβούλιο και την Διοίκηση. Ακολούθως θα γίνει μια σύντομη αναφορά στα όργανα αυτά:

α) Παν-Ναυτικό Συνέδριο

Το Παν-Ναυτικό Συνέδριο είναι το κυρίαρχο σώμα της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας. Σε τακτική βάση συνέρχεται ανά πέντε έτη, ενώ σύνοδος του μπορεί να πραγματοποιηθεί και εκτάκτως αν διαπιστωθεί σχετική ανάγκη. Στο πλαίσιο δράσης του εντάσσεται ο έλεγχος των διοικητικών και οικονομικών πράξεων της διοίκησης καθώς και η διαμόρφωση του προγραμματισμού για τη δράση της ομοσπονδίας κατά την προσεχή πενταετία. Στις αρμοδιότητες του εντάσσεται επίσης και η εκλογή του Γενικού Γραμματέα της ομοσπονδίας.

β) Γενικό Συμβούλιο

Το Γενικό Συμβούλιο είναι το δεύτερο σε σπουδαιότητα όργανο της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας και συγκαλείται σε ετήσια βάση. Η δράση του έγκειται στη συζήτηση και έγκριση του απολογισμού δράσης της διοίκησης της ομοσπονδίας, καθώς και ο προγραμματισμός δράσης της για το προσεχές έτος. Πρόκειται, στην ουσία, για ένα όργανο – εντολέα της διοίκησης για θέματα που αφορούν στη δράση της.

γ) Διοίκηση

Η διοίκηση της ομοσπονδίας αποτελείται από τους προέδρους των δεκατεσσάρων πρωτοβάθμιων ναυτεργατικών οργανώσεων που την αποτελούν και τον γενικό γραμματέα και επιφορτίζεται με την εκτέλεση των αποφάσεων που λαμβάνονται από το Παν-Ναυτικό Συνέδριο και το Γενικό Συμβούλιο. Η διοίκηση συγκαλείται σε συνέλευση τουλάχιστον μια φορά το μήνα.

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία ανήκει στη δύναμη της Γενικής Συνομοσπονδίας Εργατών Ελλάδος (ΓΣΕΕ) ενώ αποτελεί ιδρυτική οργάνωση της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Μεταφορών (European Transport Federation - ETF). Σε διεθνές επίπεδο ανήκει στη δύναμη της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (International Transport Workers' Federation - ITF) και μάλιστα αποτελεί μια από τις αρχαιότερες οργανώσεις της.

Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία λαμβάνει επίσης μέρος σε όλα τα διοικητικά συμβούλια οργανισμών που εποπτεύονται από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεταξύ των οποίων και το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, ο Οίκος του Ναύτου, τα Ταμεία Προνοίας Αξιωματικών & Κατωτέρων Πληρωμάτων Ε.Ν. και της Εστίας Ναυτικών. Επί πλέον, η ΠΝΟ μετέχει με εκπροσώπους της σε συμβούλια του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας όπως το Συμβούλιο Εμπορικού Ναυτικού (ΣΕΝ), το Συμβούλιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΣΝΕ) και το νεοσυσταθέν Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (ΣΑΣ).

Όσον αφορά στη διεθνή της δράση, η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία συμμετέχει μέσω του Γενικού Γραμματέα της σε πολύ σημαντικά όργανα της Διεθνούς Ομοσπονδίας των Μεταφορών (ITF), όπως είναι η επιτροπή αγώνα κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας (Fair Practices Committee), η Επιτροπή Ναυτιλιακής Πολιτικής του ναυτεργατικού τμήματος και άλλες.

Η δράση της Πανελληνίας Ναυτικής Ομοσπονδίας στην πορεία της μέχρι σήμερα στα ναυτικά συνδικαλιστικά θέματα θα μπορούσε να χαρακτηριστεί πλούσια με πληθώρα αγώνων οι οποίοι την βοήθησαν να κατακτήσει τη θέση ενός ζωντανού και ενεργού τμήματος του συνδικαλιστικού κινήματος της Ελλάδας. Θετικό είναι ότι συνεχίζει τις προσπάθειες και τα έργα της προκειμένου να εκπροσωπούνται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα συμφέροντα των Ελλήνων ναυτεργατών, τόσο εκείνων που βρίσκονται εν ενεργεία όσο και των απόμαχων, ώστε να βελτιώσει τη θέση των ίδιων αλλά και των οικογενειών τους.

6.1.2. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (INTERNATIONAL TRANSPORT WORKERS' FEDERATION)

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Workers' Federation – ITF) ιδρύθηκε το 1986 στο Λονδίνο και σήμερα αριθμεί ως μέλη της 654 ενώσεις, οι οποίες εκπροσωπούν τα συμφέροντα 4,5 εκατομμυρίων εργαζομένων στις μεταφορές από 148 διαφορετικές χώρες (International Transport Workers' Federation, <http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm>, 6/8/2009).

Μια από τις πιο βασικές της πολιτικές είναι η προσπάθεια για την καταπολέμηση της «σημαίας ευκαιρίας». Για την επίτευξη του στόχου αυτού, οι συνδικαλιστικές οργανώσεις στη χώρα της πραγματικής κυριότητας του πλοίου έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν συμφωνίες σχετικές με τα πλοία των οποίων η πραγματική κυριότητα βρίσκεται στη χώρα τους, ανεξάρτητα από τη σημαία του πλοίου

(Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων,

<http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2009-02/cp070037el.pdf>,

6/8/2009).

Σε γενικές γραμμές η ITF εκπροσωπεί, όχι μόνο τους εργαζόμενους στα πλοία και τα λιμάνια, αλλά και σε κάθε είδους μεταφορές (σιδηροδρομικές, επίγειες, οδικές, τουριστικές, αεροπορικές κλπ.)

(International Transport Workers' Federation ,

<http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/968/aboutitfleaflet.pdf>, 6/8/2009). Από τη χώρα μας, οι οργανισμοί, οι οποίοι αποτελούν μέλη της Διεθνούς Ομοσπονδίας είναι οι ακόλουθοι:

- Η Πανελλήνια Ομοσπονδία Σιδηροδρομικών (ΠΟΣ)
- Η Ομοσπονδία Σωματείων Πολιτικής Αεροπορίας (ΟΣΠΑ)
- Η Ομοσπονδία Φορτοεκφορτωτών Ελλάδος
- Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (ΠΝΟ)

Σύμφωνα με το καταστατικό ίδρυσης της, η ITF αποσκοπεί στην πραγματοποίηση των ακόλουθων στόχων (International Transport Workers' Federation, <http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm> , 6/8/2009):

- Να προάγει τον σεβασμό για τα εργατικά συνδικάτα και τα ανθρώπινα δικαιώματα παγκοσμίως
- Να εργάζεται για την ειρήνη, βασιζόμενη στην κοινωνική δικαιοσύνη και την οικονομική πρόοδο
- Να βοηθά τις ενώσεις, οι οποίες αποτελούν μέλη της, να υπερασπιστούν τα συμφέροντα των μελών τους
- Να παρέχει ερευνητικές και πληροφοριακές υπηρεσίες στα μέλη της
- Να παρέχει γενική βοήθεια στους εργαζόμενους στις μεταφορές για την αντιμετώπιση κάθε δυσκολίας.

Θα μπορούσε, λοιπόν, να προκύψει το συμπέρασμα ότι οι πολλαπλές και ποικίλες δραστηριότητες της ITF συνοψίζονται στις λέξεις εκπροσώπηση – πληροφόρηση – αλληλεγγύη στην πράξη.

Οι τρεις αυτές πτυχές δράσης που της αποδίδονται θα μπορούσαν να δικαιολογηθούν ως εξής :

α) Εκπροσώπηση

Η ITF εκπροσωπεί τα συμφέροντα των εργαζομένων στις μεταφορές σε σώματα τα οποία επιφορτίζονται με τη λήψη αποφάσεων για ζητήματα εργασίας, εργασιακών συνθηκών και ασφάλειας στον κλάδο των μεταφορών, όπως είναι ο Διεθνής Οργανισμός Εργαζομένων (ILO), ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας κλπ.

β) Πληροφόρηση

Μια από τις βασικές λειτουργίες της ITF είναι η πληροφόρηση και η παροχή συμβουλών στις Ενώσεις – μέλη σχετικά με κάθε είδους βελτιώσεις στον μεταφορικό κλάδο σε άλλες χώρες του κόσμου. Επίσης, η Ομοσπονδία διατηρεί ένα ειδικό εκπαιδευτικό τμήμα, το οποίο ασχολείται με την ανάπτυξη ισχυρών και δημοκρατικών ενώσεων για τις μεταφορές.

γ) Αλληλεγγύη στην πράξη

Η ITF οργανώνει τη διεθνή αλληλεγγύη, όταν οι μεταφορικές ενώσεις σε μία χώρα έχουν έρθει σε αντιπαράθεση με εργαζομένους ή ακόμα και με την Κυβέρνηση και έτσι η κατάσταση χρήζει άμεσης βοήθειας από ενώσεις άλλων χωρών. Η διεθνής αλληλεγγύη μπορεί να εκδηλωθεί με διαμαρτυρίες, άσκηση πολιτικής πίεσης, μέχρι και απεργίες.

Στη δομή της Διεθνούς Ομοσπονδίας περιλαμβάνονται ως όργανα της το Συνέδριο (Congress), η Εκτελεστική Επιτροπή (Executive Board) και η Διαχειριστική Επιτροπή (Management Committee)

(International Transport Workers' Federation,

<http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/3164/Engl-Constitution%20-20August%202006.pdf> ,6/8/2009).

Το Συνέδριο στην ατζέντα του περιλαμβάνει ζητήματα όπως είναι η διαμόρφωση εκθέσεων σχετικά με τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα, η προετοιμασία των οικονομικών καταστάσεων και των ελεγκτικών εκθέσεων, ο ορισμός του ύψους των εισφορών των μελών, η διατύπωση προτάσεων αναθεώρησης του Καταστατικού, οι

εκλογές και γενικότερα η ενασχόληση με ζητήματα με τα οποία θα ασχοληθεί η Εκτελεστική Επιτροπή.

Η Εκτελεστική Επιτροπή ασχολείται με την εκτέλεση των αποφάσεων και των υποδείξεων του Συνεδρίου και υπερασπίζει όσα προβλέπονται στο καταστατικό της Ομοσπονδίας. Πρέπει με κάθε τρόπο να προβαίνει σε δράσεις οι οποίες να προωθούν τα συμφέροντα της Ομοσπονδίας και των μελών της.

Η Διαχειριστική Επιτροπή πρέπει να ασκεί τις λειτουργίες και να αναλαμβάνει τις ευθύνες της αποδίδονται από την Εκτελεστική Επιτροπή και το Καταστατικό. Τέλος, επικουρικό ρόλο κατέχει και η Γραμματεία, που υπό την καθοδήγηση του Γενικού Γραμματέα υποστηρίζει τις εργασίες και τις δράσεις των βασικών μερών της Διεθνούς Ομοσπονδίας.

Όσον αφορά πιο συγκεκριμένα στο ζήτημα των «σημαιών ευκαιρίας», η σχετική εκστρατεία της ITF αποσκοπεί στα εξής (International Transport Workers' Federation <http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-185.cfm>, 6/8/2009):

- Περιορισμός του συστήματος «Σημαιών Ευκαιρίας» και εδραίωση ενός κανονιστικού πλαισίου για τον κλάδο της Ναυτιλίας,
- Αντιμετώπιση των ναυτικών αποστολών, οι οποίες δεν τηρούν τα οριζόμενα πρότυπα από την ITF για όλα τα πλοία ανεξαρτήτως σημαίας με τη χρήση όλων των απαραίτητων μέσων (πολιτικών, νομικών κλπ.),
- Προστασία και έλεγχος των συνθηκών εργασίας των εργαζομένων στη ναυτιλία και εξακρίβωση αν όλοι τους, ανεξαρτήτως χρώματος, εθνικότητας, φύλου, φυλής κλπ., προστατεύονται από την εκμετάλλευση των εργοδοτών τους και όσους τυχόν άλλους μπορεί να ενεργήσουν σε βάρος τους,
- Η ενδυνάμωση των ενώσεων που αποτελούν μέλη της σε όλα τα ζητήματα ώστε να εξασφαλιστεί η πρόληψη και η επίτευξη του καλύτερου δυνατού επιπέδου αλληλεγγύης μεταξύ αυτών.

6.1.3. ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (INTERNATIONAL LABOUR ORGANISATION)

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας (ILO) ιδρύθηκε το 1919 ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών και ως μέλη του αναφέρονται 183 χώρες των πέντε ηπείρων, μεταξύ των οποίων και η Ελλάδα. Ως αποστολή του έχει την ενασχόληση με ζητήματα εργασίας και διαβίωσης, κατά τέτοιο τρόπο που να εξασφαλίζει την ασφάλεια και την καλή ποιότητα ζωής σε ανθρώπους φτωχών αλλά και πλούσιων χωρών. Στο πλαίσιο αυτό προωθεί κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο τα ανθρώπινα δικαιώματα στην εργασία, ενθαρρύνει τις ευκαιρίες για τίμια απασχόληση, ενισχύει την κοινωνική προστασία και ενδυναμώνει τον διάλογο σε εργασιακά ζητήματα

(International Labour Organisation,

http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Mission_and_objectives/lang--en/index.htm,

6/8/2009). Έτσι, οι στρατηγικοί στόχοι με βάση τους οποίους ρυθμίζεται η περαιτέρω πορεία του είναι εν συντομία οι ακόλουθοι

(International Labour Organisation,

http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Mission_and_objectives/lang--en/index.htm,

6/8/2009):

- Προώθηση και διαπίστωση προτύπων και ριζικών αρχών και δικαιωμάτων στον χώρο εργασίας,
- Δημιουργία περισσότερων ευκαιριών για γυναίκες και άντρες για να εξασφαλιστεί η δίκαιη αντιμετώπισή τους και η αποτελεσματικότητα στους τομείς της εργασίας και τους εισοδήματος,
- Προώθηση της αποτελεσματικότητας για την ηλικιακή προστασία όλων,
- Ενδυνάμωση του κοινωνικού διαλόγου

Πιο συγκεκριμένα, ο ILO προάγει την ανάπτυξη των ανεξάρτητων οργανισμών, τόσο των εργαζομένων, όσο και των εργοδοτών και παρέχει σχετική εκπαίδευση και συμβουλευτικές υπηρεσίες σε τομείς όπως είναι η επαγγελματική εκπαίδευση και επανεκπαίδευση, η πολιτική εργασίας, η διοίκηση των εργαζομένων, η εργατική νομοθεσία, οι συνθήκες εργασίας, η διοικητική ανάπτυξη, οι συνεργασίες, η

κοινωνική ασφάλεια, τα στατιστικά στοιχεία, τα οποία σχετίζονται με εργασιακά θέματα, η υγιεινή και ασφάλεια στο χώρο εργασίας και άλλα
(International Labour Organisation,
http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/How_ILO_works/lang--en/index.htm ,
6/8/2009).

Ειδικότερα, όπως ορίζεται και στο Προοίμιο του Καταστατικού, μέρος το οποίο έχει ισχύ μέχρι και σήμερα, οι τομείς των οποίων η βελτίωση επιδιώκεται από τον ILO είναι οι ακόλουθοι
(International Labour Organisation,
http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Origins_and_history/lang--en/index.htm,
6/8/2009):

- Ρύθμιση των ωρών εργασίας, συμπεριλαμβανομένης και της καθιέρωσης ενός ανώτατου ορίου ωρών εργασίας ανά ημέρα και ανά εβδομάδα,
- Ρύθμιση της προσφοράς εργασίας, λήψη προληπτικών δράσεων για την ανεργία και πρόβλεψη για την εξασφάλιση ενός επαρκούς μισθού,
- Προστασία των εργαζομένων από κάθε ασθένεια και τραυματισμό που δύναται να προκύψουν λόγω της εργασίας τους,
- Προστασία των παιδιών, των νεαρών ατόμων και των γυναικών,
- Λήψη προληπτικών μέτρων για τα άτομα τρίτης ηλικίας και τους ασθενείς,
- Προστασία των συμφερόντων των εργαζομένων όταν αυτοί απασχολούνται σε χώρες διαφορετικές από τις δικές τους,
- Αναγνώριση της αρχής της ισότητας των αμοιβών για εργασία ίσης αξίας,
- Αναγνώριση της αρχής της ελευθερίας σύναψης εργασιακών σχέσεων,
- Οργάνωση της επαγγελματικής και τεχνικής εκπαίδευσης και άλλα.

Τέλος, όσον αφορά στην δομή του ILO, όπως ορίζεται και στο καταστατικό του, η μόνιμη οργάνωση του περιλαμβάνει τα ακόλουθα όργανα: μια Γενική Συνέλευση από εκπροσώπους των μελών, ένα Κυβερνητικό Σώμα και το Διεθνές Γραφείο Εργασίας (International Labour Organisation, <http://www.ilo.org/ilolex/english/constq.htm> , 6/8/2009).

6.2. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ, ΚΩΔΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΥΝΘΗΚΕΣ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

6.2.1. ΔΙΕΘΝΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΝΘΡΩΠΙΝΗΣ ΖΩΗΣ ΣΤΗ ΘΑΛΑΣΣΑ (INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA)

Η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) καταρτίστηκε στην αρχική της μορφή το 1914 μετά το ναυάγιο του υπερωκεανίου Τιτανικός, στο πλαίσιο της συνεργασίας της Διεθνούς Κοινότητας με την Διεθνή Επιτροπή Ναυσιπλοΐας. Το 1929 καταρτίστηκε νέα Διεθνής Συνθήκη SOLAS και ακολούθησαν έκτοτε οι Διεθνείς Συνθήκες SOLAS του 1948, του 1960 και του 1974 (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 18). Πολλές είναι οι τροποποιήσεις, οι οποίες έχουν λάβει χώρα διαχρονικά προκειμένου το περιεχόμενο της συνθήκης να ανταποκρίνεται κατά τον καλύτερο δυνατό τρόπο στις εκάστοτε τρέχουσες συνθήκες.

Σε γενικές γραμμές η Σύμβαση αυτή ορίζει μια δέσμη μέτρων, τα οποία θα πρέπει να λαμβάνονται, προκειμένου να αντιμετωπίζονται περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Η Σύμβαση SOLAS εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, με εξαίρεση τα πολεμικά πλοία, τα φορτηγά πλοία κάτω των 500 κ.ο.χ., τα πλοία χωρίς μηχανική πρόωση, τα ξύλινα πλοία πρωτογόνου κατασκευής, τα πλοία ψυχαγωγίας τα οποία δεν χρησιμοποιούνται για εμπορικές μεταφορές, τα αλιευτικά πλοία και ιδιαιτέρως για την Ελλάδα τα Ελληνικά επιβατηγά πλοία τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες μεταξύ λιμένων παραμεθωρίων νομών της χώρας και των πλησίων αυτών ΕΥΡΙΣΚΟΜΕΝΩΝ λιμένων των όμορων κρατών.

(Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 18)

Τα πλοία, είτε με ελληνική, είτε με ξένη σημαία, τα οποία εντάσσονται σε όσα προβλέπονται στη Συνθήκη SOLAS πρέπει να εφοδιάζονται με Πιστοποιητικά Ασφαλείας, τα οποία εκδίδονται μετά τη διενέργεια επιθεώρησης από τον νηογνώμονα, ο οποίος παρακολουθεί και γνωρίζει το πλοίο. Τα Πιστοποιητικά αυτά είναι τα ακόλουθα (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 19-25):

- Πιστοποιητικό Ασφαλείας κατασκευής φορτηγού πλοίου (Cargo Ship Safety Construction Certificate)
- Πιστοποιητικό Ασφάλειας Εξαρτισμού φορτηγού πλοίου (Cargo Ship Safety Equipment Certificate)
- Πιστοποιητικό Ασφαλείας ραδιοτηλεφωνίας φορτηγού πλοίου (Cargo Ship Safety Radiotelephony Certificate)
- Πιστοποιητικό Ασφαλείας ραδιοτηλεγραφίας φορτηγού πλοίου (Cargo Ship Safety Radiotelegraphy Certificate)
- Πιστοποιητικό Ασφαλείας ραδιοεπικοινωνιών (Cargo Ship Safety Radio Certificate)
- Πιστοποιητικό Ασφαλείας φορτηγού πλοίου (Cargo Ship Safety Certificate)
- Πιστοποιητικό Ασφαλείας επιβατηγού πλοίου (Passenger Ship Safety Certificate)
- Πιστοποιητικό απαλλαγής (Exemption Certificate)
- Πιστοποιητικά που προβλέπονται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISMC): Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης (Document of Compliance), Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Safety Management Certificate).

Όσον αφορά τέλος στα ελληνικά δεδομένα, η Διεθνής Συνθήκη περί Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα του έτους 1960 κυρώθηκε με το Ν.Δ.4258/1962 (ΦΕΚ 183Α/1962), τέθηκε σε ισχύ με το Β.Δ.759/1965 (ΦΕΚ 188Α/1965) και η ισχύς του επεκτάθηκε με το Β.Δ.213/1967 (ΦΕΚ 39Α/67) (Δεληγιάννης Χ., 1998, σελ. 18). Η πιο πρόσφατη εξέλιξη αφορά στην Κύρωση Τροποποιήσεων της Διεθνούς αυτής Σύμβασης, οι οποίες πραγματοποιήθηκαν το 2004 με την υπ' αριθμόν MSC/55(78)/20.5.2004 απόφαση της Επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας (MSC) του Διεθνούς Ναυτικού Οργανισμού (IMO), καθώς και εκείνων των τροποποιήσεων οι οποίες υιοθετήθηκαν από τους προαναφερόμενους οργανισμούς στις 19.5.2006 με την απόφαση υπ' αριθμόν MSC/202(81)/19.5.2006 της επιτροπής Ναυτικής Ασφάλειας. Η κύρωση των τροποποιήσεων αυτών έγινε με τα προεδρικά διατάγματα Π.Δ. 97/2009 και Π.Δ.98/2009 (ΦΕΚ124Α/2009) (Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας, <http://www.elinyae.gr/>)

6.2.2. ΔΙΕΘΝΗ ΠΡΟΤΥΠΑ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ, ΕΚΔΟΣΗΣ ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΤΗΡΗΣΗΣ ΦΥΛΑΚΩΝ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ (INTERNATIONAL STANDARDS OF TRAINING, CERTIFICATION AND WATCHKEEPING FOR SEAFARERS)

Η Συνθήκη «Διεθνή Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών» (STCW), η οποία υπεγράφη το 1978 αποσκοπεί στην Προαγωγή της Ασφάλειας της Ανθρώπινης Ζωής και Περιουσίας στη Θάλασσα και την Προστασία του Θαλάσσιου Περιβάλλοντος. Επίσης επεδίωκε να καθιερώσει ενιαία εκπαίδευση, πιστοποίηση και αξιολόγηση της ικανότητας των ναυτικών, προκειμένου αυτοί να εκτελούν τα καθήκοντα τους με ασφαλή και περιβαλλοντικά αποδεκτό τρόπο. Επιπλέον εισάγει απαιτήσεις σχετικά με τα προσόντα των εκπαιδευτών και των αξιολογητών, ενώ παρέχονται αποτελεσματικοί μηχανισμοί για την εφαρμογή των διατάξεων που περιλαμβάνει (Ελληνική Ένωση Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος, 1997, σελ. 1).

Το περιεχόμενο της Συνθήκης έχει διαμορφωθεί σε 4 βασικά κεφάλαια:

Κεφάλαιο 1: Κράτος Σημαίας

Κεφάλαιο 2: Εταιρεία

Κεφάλαιο 3: Προσωπικό Πλοίου

Κεφάλαιο 4: Κράτος Λιμένα

Σε γενικές γραμμές, το πρώτο κεφάλαιο περιλαμβάνει στοιχεία που αφορούν στην εκπαίδευση και την αξιολόγηση, στις ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις εκπαίδευσης – απόκτησης προσόντων για τους πλοιάρχους, τους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα καθώς και στα απαραίτητα πιστοποιητικά. Το δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζει τις σχέσεις που πρέπει να αναπτύσσονται ανάμεσα στην εταιρεία και τις αρμόδιες αρχές αλλά και ανάμεσα στην εταιρεία και το πλοίο. Στο τρίτο κεφάλαιο αναφέρεται στα ζητήματα του προσωπικού των πλοίων, όπως είναι η πιστοποίηση (ελάχιστες υποχρεωτικές απαιτήσεις για το κατάστρωμα και τη μηχανή), οι φυλακές (εν πλω, εν ορμώ). Στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται διάφορες διαδικασίες ελέγχου οι οποίες σχετίζονται με το κράτος λιμένα (έλεγχος, παραβάσεις, κυρώσεις).

6.2.3. ΚΩΔΙΚΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ (ISM)

Ο Κώδικας ISM είναι ένα από τα διεθνή πρότυπα το οποίο στόχο έχει την ασφαλή διαχείριση και λειτουργία των πλοίων αλλά και για την πρόληψη ρύπανσης. Ως βασικότεροι από τους σκοπούς του θα μπορούσαν να θεωρηθούν οι ακόλουθοι (International Maritime Organization, http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=287, τελευταία επίσκεψη 7/8/2009):

- Εξασφάλιση της απαιτούμενης ασφάλειας εν πλω
- Αποφυγή κάθε ανθρώπινου τραυματισμού ή απώλεια ζωής
- Αποφυγή βλαβών στο περιβάλλον και φυσικά στα πλοία.

Ο Κώδικας αυτός υιοθετήθηκε από την SOLAS το 1994 και ενσωματώθηκε σε αυτήν.

Ο κώδικας ISM δεν επιθυμεί να μεταβάλει τις διαδικασίες που πραγματοποιούνταν στο πλοίο, αλλά αποσκοπεί στο να επιβάλει την γραπτή τήρηση και την παρακολούθηση τους γεγονόσ που έχει σημαντικό αντίκτυπο στις εργασιακές σχέσεις κυρίως επειδή κάποιο ατύχημα και η επακόλουθη ευθύνη των εμπλεκόμενων μελών του πληρώματος θα μπορούσε να λάβει τεράστιες διαστάσεις.

6.2.4. ΜΝΗΜΟΝΙΟ ΣΥΝΕΝΝΟΗΣΗΣ ΤΩΝ ΠΑΡΙΣΣΙΩΝ (PARIS MEMORANDUM OF UNDERSTANDING)

Το Μνημόνιο Συνεννόησης για την κατάσταση ελέγχου των λιμένων υπογράφηκε το 1982 στο Παρίσι μεταξύ 14 Ευρωπαϊκών χωρών. Σήμερα, στο δυναμικό του εντάσσονται 24 ευρωπαϊκές χώρες και ο Καναδάς. Πιο συγκεκριμένα, το Μνημόνιο υπογράφηκε από τις ακόλουθες χώρες: Βέλγιο, Δανία, Γαλλία, Γερμανία, Ολλανδία, Νορβηγία, Σουηδία και Ηνωμένο Βασίλειο, ενώ στη συνέχεια το προσυπόγραψαν οι εξής χώρες: Βουλγαρία, Καναδάς, Κροατία, Κύπρος, Εσθονία, Φιλανδία, Ελλάδα, Ισλανδία, Ιρλανδία, Ιταλία, Λετονία, Λιθουανία, Μάλτα, Πολωνία, Πορτογαλία, Ρουμανία, Ρωσία, Σλοβενία, Ισπανία (The Paris Memorandum of Understanding,

<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/History/default.aspx> ,
7/8/2009).

Μέχρι τη δεκαετία του 1970, κυριαρχούσε σε πολλούς η ιδέα ότι οι αρμόδιες αρχές του νηολογίου πραγματοποιούσαν τους απαραίτητους ελέγχους όπως προβλεπόταν από τους κανονισμούς των διεθνών συνθηκών, προκειμένου να διασφαλίζεται τόσο η ποιότητα της διαβίωσης των ναυτικών όσο και το αξιόπλοο των πλοίων. Παρόλα αυτά, η μεγάλη αύξηση που σημειώθηκε στον αριθμό των πλοίων τα οποία ήταν νηολογημένα στις «σημαίες ευκαιρίας» - κάποιες από τις οποίες δεν διέθεταν καν τα συστήματα και το ανθρώπινο δυναμικό που απαιτούνταν για την πραγματοποίηση των απαιτούμενων ελέγχων – οδήγησε στη δημιουργία του Μνημονίου της Χάγης από 8 χώρες της Βόρεια Ευρώπης , με βασικό σκοπό να ελέγχονται οι συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών
(Στοιγιάννου Ρ. <http://www.bca.edu.gr/displayITM1.asp?ITMID=348> , 7/8/2009).

Με αφορμή την προσάραξη του supertanker “Amoco Cadiz” τον Μάρτιο του 1978 στην Βρετανία της Γαλλίας και την πρόκληση μεγάλη πετρελαιοκηλίδας, δημιουργήθηκε έντονα στην Ευρώπη η ανάγκη για πιο αυστηρούς κανονισμούς που να αποβλέπουν στην ασφάλεια στα πλοία. Το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία αυτού του μνημονίου, το οποίο κάλυπτε τομείς ενδιαφέροντος όπως είναι η ασφάλεια της ζωής στη θάλασσα, η πρόληψη της μόλυνσης από τα πλοία και οι συνθήκες ζωής και διαβίωσης πάνω στα πλοία
(The Paris Memorandum of Understanding,
<http://www.parismou.org/>, 7/8/2009).

Οι βασικές αρχές στις οποίες στηρίχτηκε το Μνημόνιο αυτό είναι οι ακόλουθες:

- Η κύρια ευθύνη για τη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που προβλέπονται από τις διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις ανήκει στον πλοιοκτήτη. Την ευθύνη να διασφαλίσει τη συμμόρφωση αυτή διατηρεί το κράτος της σημαίας.
- Οι χώρες-μέλη συμφώνησαν να επιθεωρούν το 25% του εκτιμώμενου αριθμού των ξένων εμπορικών πλοίων που εισέρχονται στα λιμάνια τους.

- Ο Διεθνής Ναυτικός Οργανισμός και η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων αποτελούν τη βάση για επιθεωρήσεις στο πλαίσιο του Μνημονίου του Παρισιού.
- Σε γενικές γραμμές τα πλοία δεν θα ελέγχονται εντός έξι μηνών από την προηγούμενη επιθεώρηση σε λιμένα που εντάσσονται στο Μνημόνιο, αν δεν υπάρχουν σαφείς λόγοι για την επιθεώρηση, και το πλοίο δεν είναι του τύπου που περιγράφονται στο κείμενο του Μνημονίου.
- Όλες οι προσπάθειες λαμβάνουν χώρα για να αποφευχθούν οι άσκοπες καθυστερήσεις του πλοίου.

(The Paris Memorandum of Understanding, <http://www.parismou.org/> , 7/8/2009)

6.2.5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΩΔΙΚΑΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ (INTERNATIONAL SHIPS AND PORT FACILITIES SECURITY CODE)

Ο Διεθνής Κώδικας Ασφάλειας Πλοίων και Λιμενικών Εγκαταστάσεων, γνωστός ως κώδικας ISPS στην ουσία αποτελεί μια τροποποίηση της Διεθνούς Σύμβασης για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (SOLAS) ορίζει τις ελάχιστες αποδεκτές απαιτήσεις για τα πλοία, τα λιμάνια και τις σχετικές κυβερνητικές ενέργειες. Κατ' ουσία, προσδιορίζει την ευθύνη και τα καθήκοντα των κυβερνήσεων, των ναυτιλιακών εταιρειών, του προσωπικού του πλοίου και των εργαζομένων στα λιμάνια, προκειμένου να εντοπιστούν έγκαιρα πιθανοί κίνδυνοι για την ασφάλεια και να ληφθούν για να μην επηρεαστούν αρνητικά τόσο τα πλοία όσο και τα λιμάνια τα οποία χρησιμοποιούνται στο διεθνές εμπόριο

(Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia, <http://en.wikipedia.org/>, 7/8/2009).

Ο Κώδικας αποτελείται από δύο τμήματα: στο πρώτο εντάσσονται τα υποχρεωτικά μέτρα που πρέπει να ληφθούν και στο δεύτερο παρέχονται οδηγίες για την εφαρμογή των μέτρων αυτών. Το κείμενο του αφορά πλοία τα οποία πραγματοποιούν διεθνή ταξίδια (επιβατηγά, φορτηγά από 500 gt και άνω κλπ.), καθώς και τις λιμενικές εγκαταστάσεις που εξυπηρετούν τα πλοία αυτά.

Οι βασικοί στόχοι οι οποίοι επιδιώκονται με την εφαρμογή του Κώδικα ISPS είναι εν συντομία οι ακόλουθοι

(Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia ,

<http://en.wikipedia.org/>, 7/8/2009):

- Να εντοπιστούν τυχόν απειλές και κίνδυνοι για την ασφάλεια και να εφαρμοστούν ιδανικότερα μέτρα ασφαλείας,
- Να καθοριστούν ρόλοι και αρμοδιότητες όσον αφορά στην ασφάλεια στην ναυτιλία για τα κυβερνητικά όργανα , τα όργανα τοπικής αυτοδιοίκησης, τα πλοία και τα λιμάνια, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο,
- Να ταξινομηθεί και να δημοσιευθεί η κατάλληλη πληροφόρηση που αφορά σε θέματα ασφαλείας,
- Να παρέχεται μια μεθοδολογία για την εκτίμηση και την αξιολόγηση της ασφαλείας έτσι ώστε να διαμορφωθούν με σαφήνεια τα απαιτούμενα σχέδια και οι διαδικασίες για να επιτυγχάνεται η άμεση αντίδραση σε μεταβολές του επιπέδου ασφαλείας.

Για την επίτευξη των ανωτέρω στόχων, ο Κώδικας απαιτεί τα ακόλουθα:

- Την εφαρμογή ενός πλάνου ασφαλείας για τα πλοία
- Την εφαρμογή ενός πλάνου ασφαλείας για τις λιμενικές εγκαταστάσεις
- Τον διορισμό ενός υπεύθυνου ασφαλείας για κάθε πλοίο
- Τον διορισμό ενός υπεύθυνου ασφαλείας στην ίδια την εταιρεία
- Τον διορισμό ενός υπεύθυνου ασφαλείας στις λιμενικές εγκαταστάσεις
- Την εγκατάσταση συναγερμών στα πλοία
- Την εγκατάσταση στα πλοία συστημάτων αυτόματης αναγνώρισης

(World Trade Ref, http://www.worldtraderef.com/WTR_site/ISPS.asp, 7/8/2009)

6.2.6. ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ (MARITIME LABOUR CONVENTION)

Η Σύμβαση για την Ναυτική Εργασία (MLC) υπογράφηκε στο πλαίσιο της δραστηριότητας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) το 2006. Η νέα αυτή σύμβαση επεδίωκε να εκσυγχρονίσει τα δεδομένα ώστε:

- Να ανανεώσει τις περισσότερες από 60 συμβάσεις και συστάσεις του ILO,
- Να προσδιορίσει τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους εργαζόμενους στα πλοία,
- Να θέσει τις συνθήκες εργασίας, διαμονής, εγκαταστάσεων, διατροφής, προστασίας της υγείας, ιατρικής φροντίδας και ζητημάτων κοινωνικής προστασίας,
- Να προάγει τη συμμόρφωση των λειτουργιών και των ιδιοκτητών των πλοίων με το να δοθεί στους δικαιούντες η δυνατότητα να εφαρμόζουν όσα απαιτούνται με τον καλύτερο δυνατό τρόπο, σύμφωνα με τους νόμους και τις καλές πρακτικές,
- Να ενδυναμώσει τους μηχανισμούς σε όλα τα επίπεδα, συμπεριλαμβανομένων των προβλέψεων για την έκφραση παραπόνων από εργαζομένους στα πλοία, του ελέγχου των ίδιων των ιδιοκτητών στα πλοία τους, την δυνατότητα ελέγχου στα λιμάνια των ξένων πλοίων κλπ.

(International Labour Organisation,
<http://www.ilo.org/> , 8/9/2009)

Οι αρχές στις οποίες βασίζεται η Σύμβαση, όπως ρητά αναφέρεται στο κείμενο της, είναι η ελευθερία δημιουργίας ενώσεων και ανάπτυξης συνεργασίας, ο περιορισμός όλων των μορφών καταναγκαστικής εργασίας, η αποτελεσματική εξάλειψη της παιδικής εργασίας και ο περιορισμός των διακρίσεων σε θέματα απασχόλησης (International Labour Organisation, <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C186> ,8/8/2009).

Προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της Σύμβασης θα παρέχεται από τον ILO βοήθεια προς τις χώρες μέλη της που τη χρειάζονται με τους ακόλουθους τρόπους:

- Τεχνική βοήθεια στα μέλη, συμπεριλαμβανομένης της ικανότητας δημιουργίας εθνικών διευθύνσεων και εθνικής νομοθεσίας που να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της σύμβασης,
- Δημιουργία υλικού για την εκπαίδευση ελεγκτών και λοιπού αναγκαίου προσωπικού,
- Εκπαίδευση των ελεγκτών,
- Οργάνωση εθνικών και τοπικών σεμιναρίων και συναντήσεων εργασίας.

(International Labour Organisation, <http://www.ilo.org/>, 8/8/2009)

Επίσης αναφέρεται ότι θα πρέπει να ληφθούν μέτρα τα οποία να εξασφαλίζουν την ομοιομορφία και την αρμονία εφαρμογής όσων προβλέπονται, μέτρα τα οποία να προάγουν τις ευκαιρίες απασχόλησης και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας για τις γυναίκες, μέτρα για την ενίσχυση της κοινωνικής προστασίας και της κοινωνικής ασφάλειας κλπ.

Όσον αφορά, τέλος, στο στρατηγικό πλάνο που έχει τεθεί στο πλαίσιο της Σύμβασης και το οποίο αφορά στα έτη 2006-2011, οι βασικότερες δραστηριότητες που θα λάβουν χώρα είναι η διατήρηση των κεκτημένων και η ενεργοποίηση για περαιτέρω υποστήριξη, η πρόληψη και η ανταλλαγή πληροφοριών (εργαλεία και πηγές γνώσεις) και η βοήθεια για την εφαρμογή όσων προβλέπονται, προκειμένου να επιταχυνθεί η αποτελεσματικότητα

(International Labour Organisation, <http://www.ilo.org/>, 8/8/2009).

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ 6

- Δεληγιάννης Χ., «Εγχειρίδιο Ναυτολογίας», Εκδόσεις Τζεί & Τζεί Ελλάς, Πειραιάς 1998
- Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2009-02/cp070037el.pdf> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- Ελληνική Εταιρεία Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA), «Η Νέα STCW & Κώδικας: Ποιοι και πως την εφαρμόζουν», Αθήνα 2007
- Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας, http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/124a_09.1248784931937.pdf , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- Ηλεκτρονική Εγκυκλοπαίδεια Wikipedia , http://en.wikipedia.org/wiki/International_Ship_and_Port_Facility_Security_Code , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία, <http://www.pno.gr/frameset.htm> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- Στογιάννου Ρ. <http://www.bca.edu.gr/displayITM1.asp?ITMID=348> , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- International Labour Organisation, http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Mission_and_objectives/lang--en/index.htm , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Labour Organisation, http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/How_ILO_works/lang--en/index.htm , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Labour Organisation, http://www.ilo.org/global/About_the_ILO/Origins_and_history/lang--en/index.htm , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Labour Organisation, <http://www.ilo.org/ilolex/english/constq.htm> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Labour Organisation, http://www.ilo.org/public/english/bureau/dgo/speeches/somavia/2006/maritim_e.pdf , τελευταία επίσκεψη 8/9/2009
- International Labour Organisation, <http://www.ilo.org/ilolex/cgi-lex/convde.pl?C186> , τελευταία επίσκεψη 8/8/2009

- International Labour Organisation,
http://www.ilo.org/wcmsp5/groups/public/---ed_norm/---normes/documents/publication/wcms_088034.pdf τελευταία επίσκεψη 8/8/2009
- International Maritime Organization,
http://www.imo.org/TCD/contents.asp?topic_id=257&doc_id=647 , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- International Maritime Organization
http://www.imo.org/TCD/contents.asp?doc_id=651_&topic_id=257 , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- International Maritime Organization ,
http://www.imo.org/humanelement/mainframe.asp?topic_id=287 , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- International Transport Workers' Federation ,
<http://www.itfglobal.org/about-us/moreabout.cfm> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Transport Workers' Federation ,
<http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/968/aboutitfleaflet.pdf> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Transport Workers' Federation ,
<http://www.itfglobal.org/files/extranet/-1/3164/Engl-Constitution%20-20August%202006.pdf> , τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- International Transport Workers' Federation
<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-185.cfm> ,
τελευταία επίσκεψη 6/8/2009
- The Paris Memondum of Understanding,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/History/default.aspx> , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- The Paris Memondum of Understanding,
<http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/About+Us/Principles/default.aspx> , τελευταία επίσκεψη 7/8/2009
- World Trade Ref, http://www.worldtraderef.com/WTR_site/ISPS.asp,
τελευταία επίσκεψη 7/8/2009

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο

7. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Μετά την ανάλυση των παραγόντων που μπορεί να επηρεάζουν τις σχέσεις εργασίας στη ναυτιλία και τα σχετικά αποτελέσματα, παρατίθενται κάποια συνοπτικά συμπεράσματα:

- Στην αγορά της ναυτικής εργασίας υπάρχει μεγάλη ποικιλομορφία ως προς τα χαρακτηριστικά του εργατικού δυναμικού. Για το λόγο αυτό υπάρχει και «φθηνή» και «ακριβή» ναυτική εργασία. Η τιμή αυτής καθορίζεται από τη σημαία του πλοίου, τον τόπο προέλευσης και το επίπεδο διαβίωσης στον τόπο αυτό, καθώς και από το βαθμό εκπαίδευσης των ναυτικών.
- Η Ελλάδα θεωρεί πολύ σημαντικό παράγοντα την ποιότητα γνώσεων του ναυτικού και φροντίζει για τη συνεχή αναβάθμιση των ακαδημιών του εμπορικού ναυτικού.
- Ο φόρτος εργασίας και η κόπωση των ναυτικών είναι από τα μεγαλύτερα προβλήματα της ναυτικής εργασίας. Σημαντικό ρόλο εδώ παίζουν μία σειρά επιβαρυντικοί παράγοντες, όπως η γραφειοκρατία, το σύστημα τήρησης βαρδιών, οι εμπορικές πιέσεις κ.ά.
- Η οικονομική κατάσταση της αγοράς και της εταιρείας παίζουν επίσης σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση των σχέσεων εργασίας. Η ανάγκη για συμπίεση του λειτουργικού κόστους των πλοίων οδηγεί πολλές ναυτιλιακές εταιρείες σε λιγότερο «καλές» πρακτικές που περιλαμβάνουν χαμηλότερους μισθούς, υπερωρίες, χαμηλότερα επίπεδα επάνδρωσης και εν γένει χειροτέρευση των συνθηκών διαβίωσης και εργασίας.

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ελληνική ναυτιλία. Με δεδομένη την τεράστια συνεισφορά της ναυτιλίας στην εθνική οικονομία και την αύξηση της ελληνικής διαπραγματευτικής ισχύος στους διεθνείς οργανισμούς, τα ζητήματα ασφάλειας, ανταγωνιστικότητας και προστασίας των θαλάσσιων μεταφορών πρέπει να βρίσκονται ψηλά στην ατζέντα των προτεραιοτήτων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Ειδικότερα, τόσο η ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα όσο και το υπουργείο οφείλουν να προκρίνουν ως κύρια ζητήματα την απελευθέρωση των διεθνών αγορών, την ανάπτυξη της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού και ελληνόκτητου εμπορικού στόλου και τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας των Ελλήνων ναυτικών.

Η πολιτεία οφείλει να δώσει μεγάλη έμφαση στον ανθρώπινο παράγοντα. Εκτός από τις τεχνολογικές εξελίξεις στους τομείς της ναυπηγικής, της βιομηχανίας, των επικοινωνιών και της πληροφορικής, που αναβαθμίζουν τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των πλοίων και εξασφαλίζουν καλύτερες και ασφαλέστερες μεταφορές, το ανθρώπινο δυναμικό εξακολουθεί να παραμένει καθοριστικό στοιχείο στην προσπάθεια τόνωσης της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας.

Δεδομένα όπως, η μεγάλη ναυτική παράδοση, ο ιστορικός δεσμός των Ελλήνων με τη θάλασσα καθώς και η αδιαμφισβήτητη ναυτική γνώση των Ελλήνων, είναι μόνο μερικές από τις παραμέτρους που η πολιτεία οφείλει να εκμεταλλευτεί, προκειμένου η ελληνική σημαία να συντηρήσει την αίγλη που τόσα χρόνια διατηρεί. Η επένδυση στον Έλληνα ναυτικό, η άρτια κατάρτιση/εκπαίδευση και η εξασφάλιση, αλλά και βελτίωση των όρων εργασίας πρέπει να αποτελέσουν βασικά σημεία της ναυτιλιακής πολιτικής της χώρας και η υλοποίησή τους είναι επιτακτική.

Η Ελληνική «Ναυτοσύνη» αν και ακόμα εντοπίζεται σε πολύ υψηλά επίπεδα αρχίζει και φθίνει σταδιακά, αφού δε «συμφέρει» πλέον να προσλαμβάνονται κατώτερες ειδικότητες. Η εναλλακτική λύση στο ανωτέρω πρόβλημα αποτελεί στις μέρες μας η «οικονομική» λύση ενός Φιλιππινέζου ναυτικού με χαμηλό επίπεδο κατάρτισης σε συνδυασμό με μεγάλο βαθμό εργατικότητας.

Πολλά θέματα της ελληνικής ναυτιλίας, δυστυχώς, είναι ακόμα ανοιχτά και χρήζουν άμεσης παρέμβασης και επίλυσης. Η ανταγωνιστικότητα των πλοίων, η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα, η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, η αντιμετώπιση της ανεργίας στους ναυτικούς, καθώς και στη ναυπηγοεπισκευαστική ζώνη, τα προβλήματα βιωσιμότητας των ναυπηγικών μονάδων, η χρηματοδότηση των εταιρειών για τη ναυπήγηση νέων πλοίων, η αντιμετώπιση των προβλημάτων

του NAT και του Οίκου Ναύτου, η ανάγκη για βελτίωση των λιμενικών εγκαταστάσεων και το μέγιστο ζήτημα της λειτουργίας του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του Οργανισμού Λιμένος Πειραιώς είναι μερικά από τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ελληνική ναυτιλία.

Επιπλέον, ύστερα από χρόνια παρατηρείται και ένα άλλο φαινόμενο. Αυτό της συρρίκνωσης του ναυτιλιακού συναλλάγματος. Η συνεχιζόμενη παγκόσμια και ναυτιλιακή κρίση έχει επιδεινώσει τα οικονομικά μεγέθη της ελληνικής ναυτιλίας. Το πρώτο μέγεθος που έχει επηρεασθεί σημαντικά και έχει επιπτώσεις στην εθνική οικονομία είναι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα. Η μείωση της εισροής του ναυτιλιακού συναλλάγματος κατά 20% - 25% το πρώτο δεκάμηνο του τρέχοντος έτους είναι ένα αρνητικό γεγονός.

Η Ναυτιλία, είναι ένας χώρος που λειτουργεί σχεδόν πάντοτε υπό καθεστώς πίεσεως. Οι αποφάσεις, όμως, που λαμβάνονται πρέπει να είναι αποτέλεσμα νηφάλιας σκέψεως και συγκροτημένων ενεργειών.

Τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτιλιακή κοινότητα σήμερα, από τον αντίκτυπο της κατάρρευσης του εμπορίου είναι:

- Ο δείκτης της ναυλαγοράς φορτηγών πλοίων έχει ήδη χάσει περισσότερο από το 90% της αξίας που είχε στα μέσα Μαΐου του 2008.
- Οι δείκτες των δεξαμενόπλοιων μειώθηκαν αρκετά.
- Οι εξαγωγές από τις χώρες της Ασίας προς την Ευρώπη και τις ΗΠΑ μειώθηκαν και συνεπώς και η ζήτηση για μεταφορά φορτίων.
- Η αξία των ναύλων έπεσε σημαντικά λόγω της μείωσης της ζήτησης φορτίων και η κατηφόρα των ναύλων συνεχίζεται.
- Οι τιμές του scrap και της αξίας των πλοίων μειώνονται επίσης.
- Οι παραγγελίες των νεότευκτων έχουν φτάσει σε χαμηλό επίπεδο.
- Κατά τη διάρκεια των τελευταίων εννέα μηνών του 2008, οι τραπεζικά δάνεια προς την παγκόσμια ναυτιλία έχουν μειωθεί κατά 30%, ενώ το 60% των νέων παραγγελιών δεν έχει ακόμη χρηματοδοτηθεί.
- Οι ναυτιλιακές εταιρίες αντιμετωπίζουν μεγάλα προβλήματα χρηματοδότησης τόσο των επενδυτικών τους σχεδίων όσο και της αγοράς νέων πλοίων και αναγκάζονται είτε να ακυρώσουν παραγγελίες είτε να χρηματοδοτήσουν με ίδια κεφάλαια τις νέες ναυπηγήσεις.

Μία πρώτη απάντηση στα ανωτέρω ζητήματα είναι να αποκατασταθεί η πίστη για να ξαναλειτουργήσει η παγκόσμια οικονομία. Χωρίς πίστη δεν υπάρχει οικονομία.

Οι τράπεζες πρέπει να βοηθήσουν περισσότερο από ποτέ άλλοτε και να αναπροσαρμόσουν τους όρους και τις απαιτήσεις τους από τα ναυτιλιακά δάνεια στα καινούργια δεδομένα. Θα δοκιμαστεί η πίστη και η αντοχή όλων, αλλά και της ελληνικής οικονομίας.

Η ναυτιλία θα συνεχίσει να αποτελεί την σπονδυλική στήλη της παγκόσμιας οικονομίας, παρά την παγκόσμια οικονομική κρίση και την ύφεση.

Οι μεταφορικές ανάγκες για αγαθά, προϊόντα πετρελαίου και πρώτες ύλες θα συνεχίσουν να αυξάνονται και όσο τα σημεία παραγωγής και κατανάλωσης είναι σε απόσταση, θα υπάρχει πάντοτε η ανάγκη για τη δια θαλάσσης μεταφορά τους.

Το χαμηλό κόστος αλλά και η αποτελεσματικότητα των θαλασσίων μεταφορών εξασφαλίζουν, ότι τα πλοία θα εξακολουθούν να παρέχουν στις αναπτυσσόμενες, αλλά και τις υπό ανάπτυξη οικονομίες, την απαραίτητη ενέργεια και τους άλλους πόρους που συμβάλλουν στην περαιτέρω ανάπτυξη και βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης και ευημερίας.

Εν κατακλείδι τα θέματα που προκύπτουν καθημερινά στο χώρο της ποντοπόρου ναυτιλίας ως προβλήματα πρέπει και οφείλουμε να τα αντιμετωπίζουμε ως ευκαιρίες για βελτίωση των τρεχουσών συνθηκών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Αγαλλοπουλος Χ., «Ελληνικόν Ναυτεργατικόν Δίκαιον» 1960, σελ. 32
- Ανδριόπουλος Ν., «Ναυτεργατικά Διαφοραί» 1964, σελ. 104-111
- Βλάχος Γ., «Εμπορική Ναυτιλία και Θαλάσσιο Περιβάλλον», Β' Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα 2007
- Δεληγιάννης Χ., «Εγχειρήδιο ναυτολογίας, Ποινικό και πειθαρχικό Δίκαιο στη Ναυτική Εργασία», Εκδόσεις ΤΖΕΪ & ΤΖΕΪ ΕΛΛΑΣ, 2006
- Δεληγιάννης Χ., «Εγχειρίδιο Ναυτολογίας», Εκδόσεις Τζεϊ & Τζεϊ Ελλάς, Πειραιάς 1998
- Δεληγιάννης Χ., «Η ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΑ: ΝΟΜΟΘΕΣΙΑ – ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ» 1995, σελ.73-75
- Δελούκας Ν., «Ναυτικόν Δίκαιον», 1979, σελ. 175
- Κιάντου – Παμπούκη Α. «Ναυτικό Δίκαιο», Γ' Έκδοση, Εκδόσεις ΣΑΚΚΟΥΛΑ, ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 1993
- Λυκούδης Π., «ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΔΙΚΑΙΟΥ / Συνταγματικού – Ναυτικού» Εκδόσεις Ίδρυμα Ευγενίδου, ΑΘΗΝΑ 2000
- Ληξουριώτης Ι., «Ναυτική Εργασία», Νομική Βιβλιοθήκη, Αθήνα 2002
- Πιπέρα Σ. & Πιπέρα Κ., «Συλλογικές Συμβάσεις Ποντοπόρων», Ναυτιλιακές Εκδόσεις Πιπέρα, Πειραιάς 2008
- Σταυριδάκης Ε., «Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου», Εκδόσεις Σταυριδάκης Εμμ., Πειραιάς 1988
- «Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου», Ναυτική Βιβλιογραφία Εμπορικού Ναυτικού, Εκδόσεις Ναυτικών και Τεχνικών Βιβλίων Εμμ. Σταυριδάκη, Πειραιάς 1976
- Ελληνική Εταιρεία Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (HELMERA), «Η Νέα STCW & Κώδικας: Ποιοι και πως την εφαρμόζουν», Αθήνα 2007

ΕΚΘΕΣΕΙΣ- ΜΕΛΕΤΕΣ

- Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2007,
- Έκθεση του Διοικητή της Τράπεζας της Ελλάδος για το 2006,
- Ν. 959/79 «Περί Ναυτικής Εταιρείας» (ΦΕΚ 192/24-8-79 τ.Α')

ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

- Review of Maritime Transport 2006, United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)
- ISGOTT (International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals) 5th Edition / ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΔΗΓΟΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ ΚΑΙ ΤΕΡΜΑΤΙΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ
- Yong-Ho Shin, Strategies for training high quality LNG Crew, 2005
- Greek Shipping News, <http://mediashipping.gr/?q=node/657>, τελευταία επίσκεψη 8/8/2009
- Santanu Sanyal, 2003, διαθέσιμο στην ιστοσελίδα, «Review of Maritime Transport 2003 — India down a notch»
- Στεργίου Ε., 2008, ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 17/07/2008
- Τσαμόπουλος Μ., «Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών : Δωρεά στο κράτος 107 ασθενοφόρων και 6 οχημάτων πυροσβεστικής»,

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- www.wikipedia.com
- www.elesme.gr, Ελληνική Εταιρεία Στρατηγικών Μελετών
- www.yen.gr, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- www.pno.gr, Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία
- <http://curia.europa.eu>, Δικαστήριο των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
- www.ilo.org, Διεθνής Οργανισμός Εργασίας
- www.imo.org, Διεθνής Οργανισμός Θαλάσσιων Μεταφορών
- www.itf.org, Διεθνής Ομοσπονδία Μεταφορών
- www.parismou.org, Μνημόνιο Συνεννόησης των Παρισίων

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

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

2009

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ
ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΠΛΟΙΩΝ
ΑΠΟ 4.500 T.D.W. 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 **Γεώργιος Βλάχος** Πρόεδρος της Επαγγελματικής Οργάνωσης με την επωνυμία "**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 Πλοίαρχων των Φορτηγών πλοίων πάνω από 4.500 t.d.w. και υπογράφουμε κοινή συμφωνία, που έχει ως ακολούθως:

ΑΡΘΡΟ 1

ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ

Ο μηνιαίος βασικός μισθός του Πλοίαρχου ορίζεται σε ευρώ (2.666,92) δύο χιλιάδες εξακόσια εξήντα έξι και ενενήντα δύο 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 (461,92) τετρακόσια εξήντα ένα και ενενήντα δύο 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 (106,68) εκατόν έξι και εξήντα οκτώ εκατοστά.

4. Εξοδα Παραστάσεως

Στον Πλοίαρχο καταβάλλονται ευρώ (168,22) εκατόν εξήντα οκτώ και είκοσι δύο εκατοστά το μήνα για έξοδα παραστάσεως.

5. Εξοδα Λιμανιού

Στον Πλοίαρχο καταβάλλονται ευρώ (20,95) είκοσι και ενενήντα πέντε εκατοστά, την ημέρα, για όλη τη διάρκεια παραμονής του πλοίου στο λιμάνι, για την κάλυψη λόγω του αξιώματός 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 Πλοιάρχους που υπηρετούν σε φορτηγά 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 Πλοιάρχους 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 (172,77) εκατόν εβδομήντα δύο και εβδομήντα επτά 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 (816,54) οκτακόσια δέκα έξι και πενήντα τέσσερα 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 Πανελλήνιας 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 Εξοδα 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 ασφαλίσεως 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.λ.π.

4. Προστασία σε Περίπτωση Ατυχήματος

Αν ο πλοίαρχος, πηγαίνοντας 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 ασφαλίσεως.

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 Πλοιάρχου για την ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ορίζεται σε ευρώ (9,33) εννέα και τριάντα τρία εκατοστά, του δε πλοιοκτήτη ορίζεται σε ευρώ (4,80) τέσσερα και ογδόντα εκατοστά.

ΑΡΘΡΟ 8 **ΜΙΣΘΟΙ ΑΣΘΕΝΕΙΑΣ - ΘΕΣΗ ΝΟΣΗΛΕΙΑΣ**

1. Μισθοί Ασθενείας

Ο μισθός ασθενείας του Πλοιάρχου 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 (13,46) δέκα τρία και σαράντα έξι εκατοστά..
3. Σε περίπτωση που οι ανάγκες του πλοίου δεν επιτρέπουν τη χορήγηση αυτής της άδειας, με την εκλογή του Πλοιάρχου 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 ποντοπόρων 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 1.1.2009 και λήγει την 31.12.2009.

Αυτή η Συλλογική Σύμβαση υπογράφηκε την 6^η Νοεμβρίου 2009 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 Εμπορικής Ναυτιλίας, και υπογράφεται όπως ακολουθεί:

ΓΙΑ ΤΗΝ
ΕΝΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ
ΕΝΩΣΙΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ
ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Θεόδωρος Βενιάμης

Γεώργιος Βλάχος

ΣΥΛΛΟΓΙΚΗ ΣΥΜΒΑΣΗ

ΕΡΓΑΣΙΑΣ

ΣΕ ΦΟΡΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΠΟ 4.500 D.W.T.

ΚΑΙ ΑΝΩ

2009

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. **Σταύρος Πετρίδης**, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών Μηχανών Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Μ.Μ.Ε.Κ.Ε.Ν)
4. **Ευάγγελος Αβραμίδης**, 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. **Γιώργος Αντωνόπουλος**, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Επαγγελματικής Ένωσης Μαγείρων Ε.Ν. «Ο Άγιος Σπυρίδων» (Π.Ε.ΜΑΓ.Ε.Ν.)
7. **Ιωάννης Φραγκουλίδης**, Πρόεδρος της Πανελλήνιας Ένωσης Αρχιθαλαμηπόλων - Θαλαμηπόλων Ε.Ν. (Π.Ε.Α.Θ.Ε.Ν.)
8. **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 4^η Νοεμβρίου 2009 στον Πειραιά και στα γραφεία της Ενώσεως 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 1.1.2009 μέχρι 31.12.2009 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:

1. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Υποπλοίαρχος	Ευρώ 1.393,63
β. Ανθυποπλοίαρχος	Ευρώ 1.212,13

2. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανικός Α'	Ευρώ 2.632,81
β. Μηχανικός Β'	Ευρώ 1.393,63
γ. Μηχανικός Γ'	Ευρώ 1.212,13

3. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Αξιωματικός Α/Τ Α'	Ευρώ 1.393,63
β. Αξιωματικός Α/Τ Β'	Ευρώ 1.212,13

4. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ (1)	Ευρώ 1.393,63
---------------------------	---------------

5. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στη γέφυρα	Ευρώ 1.212,13
--	---------------

6. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος	Ευρώ 1.052,93
β. Ξυλουργός	Ευρώ 1.052,93
γ. Αντλιορός	Ευρώ 1.062,88
δ. Ναύτης	Ευρώ 986,00
ε. Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΕΝ)	Ευρώ 847,29
στ. Δόκιμος Πλοίαρχος	Ευρώ 847,29
ζ. Ναυτόπαις	Ευρώ 719,08

7. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας στο μηχανοστάσιο	Ευρώ 1.212,13
--	---------------

8. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΛΗΡΩΜΑ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'	Ευρώ 1.207,16
β. Μηχανοδηγός Β'	Ευρώ 1.077,09
γ. Αρχιθερμαστής	Ευρώ 1.062,88
δ. Λιπαντής	Ευρώ 1.052,93
ε. Δόκιμος Μηχανικός (απόφ. ΑΕΝ)	Ευρώ 847,29
στ. Δόκιμος Μηχανικός	Ευρώ 847,29
ζ. Θερμαστής	Ευρώ 1.015,89

η. Καθαριστής (κάτοχος άδειας θερμοστή)	Ευρώ	1.015,89
θ. Καθαριστής	Ευρώ	719,08

9. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος Ασυρματιστής (απόφ. ΑΕΝ)	Ευρώ	847,29
β. Δόκιμος Ασυρματιστής	Ευρώ	847,29

10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος	Ευρώ	1.098,67
β. Θαλαμηπόλος	Ευρώ	1.052,93
γ. Βοηθός μαγείρου (κάτοχος άδειας).....	Ευρώ	890,44
δ. Βοηθός θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	Ευρώ	890,44
ε. Βοηθός θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια)	Ευρώ	719,08

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ:

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

A. ΓΕΝΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

1. Διορθωτικό Επίδομα

Στα μέλη του πληρώματος που οι όροι αμοιβής τους ρυθμίζονται από τη σύμβαση αυτή καταβάλλονται μηνιαίως επί πλέον ευρώ (18,63) δέκα οκτώ και εξήντα τρία εκατοστά, ως διορθωτικό επίδομα.

2. Επίδομα Κυριακών

- Για όλες τις Κυριακές που το πλοίο ταξιδεύει ή παραμένει σε λιμάνι καταβάλλεται επίδομα σε ποσοστό είκοσι δύο τοις εκατό (22%) των βασικών μισθών.
- 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.
- 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 (85,60) ογδόντα πέντε και εξήντα 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 ευφλέκτου) 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.

B. 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 ημερομίσθο 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 ημερομίσθιο ορίζεται στο 1/25 του βασικού μισθού.

2. Επίδομα Αξιοματικών Ασυρμάτου

Για τη συντήρηση των ηλεκτρονικών ναυτιλιακών οργάνων του πλοίου καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα ευρώ (177,81) εκατόν εβδομήντα επτά και ογδόντα ένα εκατοστά στους Αξιοματικούς Ασυρμάτου που έχουν σχετικό πτυχίο.

3. Επίδομα Ηλεκτρολόγου

Για τη συντήρηση του ανελκυστήρα και του συστήματος κλιματισμού καταβάλλεται μηνιαίο επίδομα ευρώ (136,28) εκατόν τριάντα έξι και είκοσι οκτώ εκατοστών, εφόσον στο πλοίο υπάρχουν και τα δύο.

Εάν υπάρχει μόνο ανελκυστήρας καταβάλλεται επίδομα ευρώ (45,38) σαράντα πέντε και τριάντα οκτώ εκατοστών . Εάν υπάρχει μόνο σύστημα κλιματισμού καταβάλλεται επίδομα ευρώ (90,91) ενενήντα και ενενήντα ενός εκατοστών, κατά μήνα.

4. Επίδομα Μαγείρου

α) Στο μάγειρο καταβάλλεται συνεχώς χωρίς διακοπή εκτός από το μισθό του και ειδικό επίδομα αρτοποιήσης ευρώ (120,44) εκατόν είκοσι και σαράντα τεσσάρων εκατοστών το μήνα, εφ' όσον υπάρχει στο πλοίο μηχανικό ζυμωτήριο. Σε αντίθετη περίπτωση το επίδομα αυτό είναι ευρώ (140,60) εκατόν σαράντα και εξήντα 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 (71,68) εβδομήντα ενός και εξήντα οκτώ 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. Αξιοματικοί Ασυρμάτου

Για τα ιδιωτικά τηλεφωνήματα όλου του πληρώματος, καταβάλλεται στον ασυρματιστή το ποσό ευρώ (141,24) εκατόν σαράντα ενός και είκοσι 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 (117,05) εκατόν δέκα επτά και πέντε εκατοστών, μέχρι ευρώ (143,34) εκατόν σαράντα τριών και τριάντα τεσσάρων εκατοστών, κατά κύτος. Για πλοία χωρητικότητας ανώτερης των 13.000 τόννων DW καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (150,86) εκατόν πενήντα και ογδόντα έξι εκατοστών, μέχρι ευρώ (188,71) εκατόν ογδόντα οκτώ και εβδομήντα ενός εκατοστών. Για τα πλοία των αναγνωρισμένων τακτικών γραμμών όταν πρόκειται για γενικά φορτία, η αμοιβή αυτή ορίζεται σε ευρώ (158,37) εκατόν πενήντα οκτώ και τριάντα επτά 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 (37,68) τριάντα επτά και εξήντα οκτώ 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 (41,49) σαράντα ενός και σαράντα εννέα 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 2.263,62
Για πλοία από 22.001 - 40.000 τόννους	ευρώ 3.018,16
Για πλοία από 40.001 - 60.000 τόννους	ευρώ 3.659,46

Για πλοία από 60.001 - 80.000 τόννους	ευρώ	4.338,64
Για πλοία από 80.001 - 110.000 τόννους	ευρώ	5.281,78
Για πλοία από 110.001 - 200.000 τόννους	ευρώ	5.658,90
Για πλοία από 200.001 τόννους και πάνω	ευρώ	6.224,96

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 φορητών 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 μηχανήμα 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 (377,34) τριακόσια εβδομήντα επτά και τριάντα τέσσερα εκατοστά κατά διαμέρισμα μέχρι 1.000 τόννους και β) σε ευρώ (471,64) τετρακόσια εβδομήντα ένα και εξήντα τέσσερα 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 (73,53) εβδομήντα τριών και πενήντα τριών εκατοστών κατά διαμέρισμα.

7. Καθαρισμός Δεξαμενών πόσιμου νερού

Για τον καθαρισμό των δεξαμενών του πόσιμου νερού καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (1,81) ενός και ογδόντα ενός εκατοστών κατά τόνο χωρητικότητάς τους.

8. Καθαρισμός Σεντινών

Για τον καθαρισμό των σεντινών από υπολείμματα φορτίου καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (26,44) είκοσι έξι και σαράντα τεσσάρων εκατοστών κατά τόννο.

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

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

- αα. ευρώ (301,65) τριακοσίων ενός και εξήντα πέντε εκατοστών, για πλοία μέχρι 13.000 τόννων D.W.
- ββ. ευρώ (358,44) τριακοσίων πενήντα οκτώ και σαράντα τεσσάρων εκατοστών, για πλοία από 13.001 τόννων D.W. μέχρι 20.000 τόννων.
- γγ. ευρώ (452,78) τετρακοσίων πενήντα δύο και εβδομήντα οκτώ εκατοστών, για πλοία από 20.001 μέχρι 35.000 τόννων και
- δδ. ευρώ (565,86) πεντακοσίων εξήντα πέντε και ογδόντα έξι εκατοστών, για πλοία πάνω από 35.001 τόννων.

β. Για τον καθαρισμό, ξύσιμο και επάλειψη δύο φορές με τσιμέντο 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 (37,68) τριάντα επτά και εξήντα οκτώ εκατοστών, κατά κύτος.

11. Παραφράγματα (Μπουλμέδες) - Λούροι

Για την τοποθέτηση όλων γενικά των παραφραγμάτων (SHIFTING BOARDS) καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (301,65) τριακοσίων ενός και εξήντα πέντε εκατοστών κατά κύτος. Για δε τη διάλυσή τους καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (143,34) εκατόν σαράντα τριών και τριάντα τεσσάρων εκατοστών κατά κύτος. Η εργασία τοποθέτησης, αφαίρεσης και επανατοποθέτησης όλων των λούρων γίνεται από το πλήρωμα και αμειβεται με το ποσό των ευρώ (41,49) σαράντα ενός και σαράντα εννέα εκατοστών κατά κύτος.

12. Μεταφορά Φορτίου Καταστρώματος

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 (13,10) δέκα τριών και δέκα εκατοστών κατά τόννον.

14. Σύνδεση - Αποσύνδεση Σωλήνων Φορτώσεως

Για τη σύνδεση και αποσύνδεση των σωλήνων παροχής φορτίου καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (13,10) δέκα τριών και δέκα εκατοστών για σωλήνες διαμέτρου 8

ιντσών. Για σωλήνες μεγαλύτερης διαμέτρου από 8 ίντσες καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (26,44) είκοσι έξι και σαράντα τεσσάρων εκατοστών.

15. Πρόσδεση στις Λίμνες

Για το δέσιμο των πλοίων που περνούν από τον Αγιο Λαυρέντιο του Καναδά καταβάλλεται στο κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (20,95) είκοσι και ενενήντα πέντε εκατοστών κατά "Λοκ" και υπερωριακή αμοιβή.

16. Καθαρισμός Λεβήτων

Για το γενικό καθαρισμό των κύριων λεβήτων για ετήσια επιθεώρηση (SURVEY) καταβάλλεται ιδιαίτερη αμοιβή ευρώ (229,93) διακοσίων είκοσι εννέα και ενενήντα τριών 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 (78,86) εβδομήντα οκτώ και ογδόντα έξι 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 (245,37) διακοσίων σαράντα πέντε και τριάντα επτά 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 (343,33) τριακοσίων σαράντα τριών και τριάντα τριών εκατοστών.

18. Αυλοί Λεβήτων

α. Για την αντικατάσταση αυλών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (20, 83) είκοσι και ογδόντα τριών εκατοστών για κάθε αυλό.

β. Για την εκτόνωση αυλών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (20,83) είκοσι και ογδόντα τριών εκατοστών για κάθε αυλό.

γ. Για την πωμάτωση αυλών υδραυλωτών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (12,84) δώδεκα και ογδόντα τεσσάρων εκατοστών για κάθε αυλό.

δ. Για την πωμάτωση αυλών κυλινδρικών λεβήτων καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (20,83) είκοσι και ογδόντα τριών εκατοστών για κάθε αυλό.

19. Θερμοδοχείο

Για το γενικό καθαρισμό του θερμοδοχείου (HOT WELL) καταβάλλεται αμοιβή

ευρώ (7,56) επτά και πενήντα έξι 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 (22,70) είκοσι δύο και εβδομήντα εκατοστών κατά τόννο.

21. Εμβολα - Χιτώνια - Εδρανα

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.....	67,44
Από 0,41 μ - 0,50 μ.....	84,06
Από 0,51 μ - 0,65 μ.....	101,43
Από 0,66 μ - 0,80 μ.....	123,55
Από 0,81 μ - 0,90 μ.....	157,44
Από 0,91 μ και πάνω.....	202,36

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.....	112,47
Από 0,41 μ - 0,50 μ.....	157,44
Από 0,51 μ - 0,65 μ.....	191,07
Από 0,66 μ - 0,80 μ.....	235,70
Από 0,81 μ - 0,90 μ.....	292,41
Από 0,91 μ και πάνω.....	336,89

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 (39,16) τριάντα εννέα και δέκα έξι 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 (56,20) πενήντα έξι και είκοσι εκατοστών, για κινητήρες συνεχούς ρεύματος από 7-20 ίππους. Για κινητήρες από 20 ίππους και άνω καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (82,28) ογδόντα δύο και είκοσι οκτώ εκατοστών. Για κινητήρες εναλλασσομένου ρεύματος καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (56,20) πενήντα έξι και είκοσι εκατοστών, για κινητήρες από 10-25 ίππους. Για κινητήρες πάνω από 25 ίππους καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (82,28) ογδόντα δύο και είκοσι 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 (67,37) εξήντα επτά και τριάντα επτά 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 (28,12) είκοσι οκτώ και δώδεκα 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 (24,61) είκοσι τεσσάρων και εξήντα ενός 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 ξεμικάρισμα συλλέκτη, αντικατάσταση βουρτσών και γενικά εκτέλεση κάθε επισκευής, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (89,91) ογδόντα εννέα και ενενήντα ενός εκατοστών.

στ. Για αντικατάσταση περιτύλιξης ενός πηνίου κινητήρα, βερνίκωμα αυτού ή αντίστοιχου σε μέγεθος πηνίου μίζας, καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (28,12) είκοσι οκτώ και δώδεκα εκατοστών για κινητήρες δύναμης μέχρι δύο (2) ίππους. Για κινητήρες πάνω από δύο (2) ίππους καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (41,15) σαράντα ενός και δέκα πέντε εκατοστών.

ζ. Για αντικατάσταση ή νέα τοποθέτηση ενισχυμένου καλωδίου με τα στηρίγματα και τις συνδέσεις του καταβάλλεται αμοιβή ευρώ (3,62) τριών και εξήντα δύο 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 (135,72) εκατόν τριάντα πέντε και εβδομήντα δύο εκατοστών το μήνα εφόσον 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, 64) οκτώ και εξήντα τεσσάρων εκατοστών την ημέρα για κάθε επιβάτη. Το ποσό αυτό μοιράζεται ίσα στους δύο κλάδους των μαγείρων 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 (25,48) είκοσι πέντε και σαράντα οκτώ εκατοστών κατά τόννο. 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. Εναρξη 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 υπόψη 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 οκτάωρο.

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 Μαιου, 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 ηλίκου 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.

4. Υπερωριακή αμοιβή Σαββάτου και αργιών

Όλο το πλήρωμα πλην του Α Μηχανικού όταν υπάρχει απασχόληση κατά τα Σάββατα και τις αργίες θα αμείβεται 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:

ΒΑΘΜΟΣ - ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

ΕΥΡΩ

	Απλή υπερωρία	Προσαυξημένη με 25%	Υπερωρία Σαββάτου & αργιών προσαυξημένη με 50%	Διπλή υπερωρία
A. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ				
α. Υποπλοίαρχος.....	8,06	10,07	12,08	16,11
β. Ανθυποπλοίαρχος....	7,01	8,76	10,51	14,01
B. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ				
α. Μηχανικός Β.....	8,06	10,07	12,08	16,11
β. Μηχανικός Γ.....	7,01	8,76	10,51	14,01
Γ. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ				
α. Αξιωματικός Α/Τ Α'.	8,06	10,07	12,08	16,11

β. Αξιωματικός Α/Τ Β'.	7,01	8,76	10,51	14,01
------------------------	------	------	-------	-------

Δ. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ.....	8,06	10,07	12,08	16,11
-----------------------------	------	-------	-------	-------

Ε. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας.....	7,01	8,76	10,51	14,01
---	------	------	-------	-------

ΣΤ. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ

α. Ναύκληρος.....	6,09	7,61	9,13	12,17
β. Ξυλουργός.....	6,09	7,61	9,13	12,17
γ. Αντλιωρός.....	6,14	7,68	9,22	12,29
δ. Ναύτης.....	5,70	7,12	8,55	11,40
ε. Δοκ.Πλοίαρχος (απόφ.ΑΕΝ).....	4,90	6,12	7,35	9,80
στ. Δόκ.Πλοίαρχος.....	4,90	6,12	7,35	9,80
ζ. Ναυτόπαις.....	4,16	5,20	6,23	8,31

Ζ. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας μηχανοστασίου.	7,01	8,76	10,51	14,01
---	------	------	-------	-------

Η. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α'.....	6,98	8,72	10,47	
13,96				

β. Μηχανοδηγός Β'.....	6,23	7,78	9,34	12,45
γ. Αρχιθερμαστής.....	6,14	7,68	9,22	12,29
δ. Λιπαντής.....	6,09	7,61	9,13	12,17
ε. Δοκ.Μηχανικός (αποφ.ΑΕΝ).....	4,90	6,12	7,35	9,80
στ. Δόκιμος Μηχανικός.....	4,90	6,12	7,35	9,80
ζ. Θερμαστής.....	5,87	7,34	8,81	11,74
η. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή).....	5,87	7,34	8,81	11,74
θ. Καθαριστής.....	4,16	5,20	6,23	8,31

Θ. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δόκιμος Α/Τ (αποφ.ΑΕΝ).....	4,90	6,12	7,35	9,80
β. Δόκιμος Α/Τ.....	4,90	6,12	7,35	9,80

I. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος..... 12,70	6,35	7,94	9,53
β.Θαλαμηπόλος..... 12,17	6,09	7,61	9,13
γ. Βοηθός Μάγειρα (κάτοχος άδειας).... 10,29	5,15	6,43	7,72
δ. Βοηθός Θαλ/λου (κάτοχος άδειας).... 10,29	5,15	6,43	7,72
ε. Βοηθός Θαλ/πόλου (χωρίς άδεια)..... 8,31	4,16	5,20	6,23

Χρόνος περισσότερος από μισή ώρα υπολογίζεται σαν μία ολόκληρη ώρα, χρόνος λιγότερος από

μισή ώρα δεν λαμβάνεται υπόψη.

6. Σταθερές Υπερωρίες

α) Αξιοματικοί Ασυρμάτου

Για τους Αξιοματικούς 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 (1.596,93) χίλια πεντακόσια ενενήντα έξι και ενενήντα τρία 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	1.394,35
ββ.	τον βοηθό μάγειρα κάθε μήνα και για 137 ώρες	Ευρώ	936,38
γγ.	τον θαλαμηπόλο κάθε μήνα και για 167 ώρες	Ευρώ	1.336,23
δδ.	τους βοηθούς θαλαμηπόλους κάθε μήνα και για 137 ώρες	Ευρώ	936,38

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 μηχανημάτων 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 θερμαστές 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 δωδεκαώρου της βάρδιας του θερμαστή 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 μηχανήμα BUTTERWORTH και αν ακόμη αντί για νερό χρησιμοποιηθεί κάποια καυστική ουσία (π.χ. καυστική σόδα) εάν τα μέλη του πληρώματος δεν μπου 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 μπου 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 μηχανήμα ψεκασμού)

Για το χρωματισμό με ψεκαστικό μηχανήμα (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 (DELAVAL)

Για τον καθαρισμό των διαχωριστήρων DELAVAL 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 καυσάερια των κύριων μηχανών, καταβάλλεται στους άνδρες του μηχανοστασίου που κάνουν την εργασία αυτή αντί για το μισθό του θερμοστή 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. Αξιοματικοί Μηχανοστασίου

- αα. Για τη μετάγχιση 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 θερμαστή 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 μεγ, εφ' όσον δεν διατηρούνται οι βάρδιες από ολοκληρω το 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 την 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. Εναρξη και Λήξη Μισθοδοσίας - Εξόδα Ταξιδιού

α. Σε περίπτωση που ο ναυτικός, που προσλήφθηκε, είναι υποχρεωμένος να ταξιδέψει 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 δολλάριο 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

A. 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.

B. Εισφορές Ε.Α.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	Εισφορές Ναυτικών
1. ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ	ευρώ	ευρώ
α. Υποπλοίαρχος.....	2,51	4,88
β. Ανθυποπλοίαρχος.....	2,18	4,24
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ		
α. Μηχανικός Α.....	4,74	9,21
β. Μηχανικός Β.....	2,51	4,88
γ. Μηχανικός Γ.....	2,18	4,24
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ		
α. Αξιωματικός Α/Τ Α.....	2,51	4,88
β. Αξιωματικός Α/Τ Β.....	2,18	4,24
4. ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΟΣ.....	2,51	4,88
5.Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας γέφυρας.....	2,18	4,24
7. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ		
α. Ναύκληρος.....	1,90	3,69
β. Ευλουργός.....	1,90	3,69
γ. Αντλιωρός.....	1,91	3,72
δ. Ναύτης.....	1,77	3,45
ε. Δόκιμος Πλοίαρχος (απόφοιτος ΑΕΝ).....	1,53	2,97

στ. Δόκιμος Πλοίαρχος.....	1,53	2,97
ζ. Ναυτόπαις.....	1,29	2,52

8. Κάτοχος πιστοποιητικού ικανότητας για εκτέλεση βάρδιας Μηχανοστασίου...	2,18	4,24
---	------	------

9. ΚΑΤΩΤΕΡΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΜΗΧΑΝΟΣΤΑΣΙΟΥ

α. Μηχανοδηγός Α.....	2,17	4,23
β. Μηχανοδηγός Β.....	1,94	3,77
γ. Αρχιθερμαστής.....	1,91	3,72
δ. Λιπαντής.....	1,90	3,69
ε. Δόκιμος Μηχανικός (αποφ.ΑΕΝ).....	1,53	2,97
στ. Δόκιμος Μηχανικός.....	1,53	2,97
ζ. Θερμαστής.....	1,83	3,56
η. Καθαριστής (κάτοχος άδειας Θερμαστή)	1,83	3,56
θ. Καθαριστής.....	1,29	2,52

10. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΑΣΥΡΜΑΤΟΥ

α. Δοκ.Ασυρματιστής (απόφ.ΑΕΝ).....	1,53	2,97
β. Δοκ.Ασυρματιστής.....	1,53	2,97

11. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΓΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

α. Μάγειρος.....	1,98	3,85
β. Θαλαμηπόλος.....	1,90	3,69
γ. Βοηθός Μαγείρου.....	1,60	3,12
δ. Βοηθός Θαλαμηπόλου (κάτοχος άδειας)	1,60	3,12
ε. Βοηθός Θαλαμηπόλου (χωρίς άδεια).....	1,29	2,52

ΑΡΘΡΟ 12 ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

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

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

β. Η χρησιμοποίηση των Αξιοματικών 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 Πανελλήνιας 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) Σιδηροδρομικώς: Οι Αξιωματικοί Ε.Ν. στην Α θέση και οι υπόλοιποι ναυτικοί στην Β θέση.

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

γ) Ατμοπλοϊκώς: 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 παραμένει στην ξηρά για λόγους που ανάγονται στο πλοίο και δεν επιβαρυνθεί το πλοίο με την τροφοδοσία του,

δικαιούται αντίτιμο τροφής που καθορίζεται σε ευρώ (13,46) δέκα τρία και σαράντα έξι 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 αδειας 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 13,46 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 άδειας με αντάλλαγμα χρηματική πληρωμή.
4. Σε περίπτωση παραμονής του ναυτικού στο πλοίο και μη χορήγησης της άδειας 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 άδειας, όταν αυτός απολύεται, του καταβάλλεται και το αντίτιμο τροφής που αναλογεί στις μέρες της άδειας του και ορίζεται από το άρθρο 15 για τα λιμάνια πλην Ηνωμένων Πολιτειών και Καναδά (ευρώ 13,46 ημερησίως).

ΑΡΘΡΟ 17

ΚΛΙΝΟΣΚΕΥΗ - ΕΠΙΤΡΑΠΕΖΙΑ ΣΚΕΥΗ κ.λ.π.

1. Στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα δίνονται τα απαραίτητα είδη κλινοσκευής, επιτραπέζια σκεύη κλπ. 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, περί 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 προμήθειάς 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 παραδίδονται 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 περισσοτέρων παιδιών το δικαίωμα γονικής άδειας είναι αυτοτελές για το καθένα από αυτά εφόσον από το χρόνο λήξης της άδειας που δόθηκε για το προηγούμενο παιδί ο εργαζόμενος συμπλήρωσε δωδεκάμηνη τουλάχιστον συνεχή θαλάσσια υπηρεσία στον ίδιο εργοδότη.
- 1.2. Το δικαίωμα γονικής άδειας 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 άδειας, 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 άδειας 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 άδειας στην περίπτωση που αποδεδειγμένα δεν είναι δυνατή η εξεύρεση αντικαταστάτη του εργαζόμενου ναυτικού.
- 3.1 Δεκαπέντε ημέρες πριν από το τέλος της περιόδου γονικής άδειας 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 άδειας και όχι τον εργοδότη.

Στην περίπτωση επανάληψης 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 άδειας καλύπτει τα δικά του έξοδα μετακίνησής του από και προς το πλοίο αντίστοιχα. Ο ναυτικός που κάνει χρήση του δικαιώματος της γονικής άδειας, έχει την δυνατότητα, εάν το επιθυμεί να

συνεχίσει την ασφαλιστική του κάλυψη στο NAT, 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 χορηγεί 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 2009 και λήγει την 31η Δεκεμβρίου 2009.
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 ναυτολόγησή 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 Εμπορικής Ναυτιλίας 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 Εμπορικής Ναυτιλίας για επικύρωση και υπογράφεται όπως ακολουθεί:

Για την
ΕΝΩΣΙΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Για την
ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΝΑΥΤΙΚΗ
ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ
Ο ΓΕΝΙΚΟΣ ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Θεόδωρος Βενιάμης

Γιάννης Χαλάς

1. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ Ε.Ν ΠΑΣΗΣ ΤΑΞΕΩΣ (Π.Ε.Π.Ε.Ν)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γεώργιος Βλάχος

2. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ Μηχανών Εσωτερικής Καύσης Εμπορικού Ναυτικού (Π.Ε.Μ.Μ.Ε.Κ.Ε.Ν)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Σταύρος Πετρίδης

3. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΡΑΔΙΟΤΗΛΕΓΡΑΦΗΤΩΝ ΚΑΙ ΡΑΔΙΟΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Ε.Ν. (Π.Ε.Ρ.Ρ.Α.Ε.Ν.)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ευάγγελος Αβραμίδης

4. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΝΑΥΤΩΝ Ε.Ν. (Π.Ε.Ν.Ε.Ν.)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Αντώνης Νταλακογιώργος

5. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΜΑΓΕΙΡΩΝ Ε.Ν. «Ο ΑΓΙΟΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ» (Π.Ε.ΜΑΓ.Ε.Ν).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Γιώργος Αντωνόπουλος

6. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΑΡΧΙΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ - ΘΑΛΑΜΗΠΟΛΩΝ Ε.Ν. (ΠΕΑΘΕΝ)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Ιωάννης Φραγκουλίδης

7. Για την ΠΑΝΕΛΛΗΝΙΑ ΕΝΩΣΗ ΠΡΑΚΤΙΚΩΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ & ΚΥΒΕΡΝΗΤΩΝ Ε.Ν. (Π.Ε.Π.Π. & Κ. Ε.Ν.)

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Βασίλειος Παναγιωτόπουλος

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΑΡΘΡΟ 1 ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΟ

ΑΡΘΡΟ 2 ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Α' ΓΕΝΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Παρ. 1 Διορθωτικό Επίδομα

- " 2 Επίδομα Κυριακών
- " 3 Επίδομα Κατωτέρου Πληρώματος
- " 4 Επίδομα Δεξαμενοπλοίων και Επικινδύνων Φορτίων
- " 5 Επίδομα Υγραεριοφόρων

Β' ΕΙΔΙΚΑ ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ

Παρ. 1 Επίδομα Α' Μηχανικού

- " 2 Επίδομα Αξιοματικών Ασυρμάτου
- " 3 Επίδομα Ηλεκτρολόγου
- " 4 Επίδομα Μαγείρου
- " 5 Επίδομα Ναυκλήρου

ΑΡΘΡΟ 3 ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΜΕ ΙΔΙΑΙΤΕΡΕΣ ΑΜΟΙΒΕΣ (ΕΞΤΡΑ)

Παρ.1 Γενική Διάταξη

- " 2 Αξιοματικοί Ασυρμάτου
- " 3 Καθαρισμός Αμπαριών - DEEP TANKS
- " 4 Καθαρισμός Πλευρικών Δεξαμενών BULK CARRIERS
- " 5 Καθαρισμός Δεξαμενών Δεξαμενοπλοίων
- " 6 Καθαρισμός DEEP TANKS από καύσιμο πετρέλαιο κλπ.
- " 7 Καθαρισμός Δεξαμενών Ποσίμου Νερού
- " 8 Καθαρισμός Σεντινών
- " 9 Καθαρισμός - ξύσιμο - επάλειψη με τσιμέντο FORE PEAK - AFTER PEAK και Αμπαριών
- " 10 Επίστρωση Κυτών
- " 11 Παραφράγματα (Μπουλμέδες) - Λούροι
- " 12 Μεταφορά Φορτίου Καταστρώματος
- " 13 Απομάκρυνση Υπολειμμάτων Επισκευών
- " 14 Συνδεση - Αποσύνδεση Σωλήνων Φορτώσεως
- " 15 Πρόσδεση στις Λίμνες
- " 16 Καθαρισμός Λεβήτων
- " 17 Διτύθμενα - Σεντίνες Μηχανοστασίου κλπ.
- " 18 Αυλοί Λεβήτων
- " 19 Θερμοδοχείο
- " 20 Απομάκρυνση Σκουπιδιών Μηχανολεβητοστασίου
- " 21 Εμβολα - Χιτώνια - Εδρανα
- " 22 Ιδιαίτερες αμοιβές Ηλεκτρολόγων
- " 23 Συντήρηση - Απόψυξη - Καθαρισμός Ψυγείων
- " 24 Ιδιαίτερη αμοιβή για επιβάτες
- " 25 Παραλαβή τροφίμων

" 26 Εργασίες άλλης ειδικότητας

ΑΡΘΡΟ 4 ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Παρ.1 Κανονικές Ώρες Εργασίας

- " 2 Εναρξη και Λήξη Ημέρας
- " 3 Φυλακές
- " 4 Προσωπικό Γενικών Υπηρεσιών
- " 5 Κατανομή ωρών Εργασίας
- " 6 Νυκτοφύλακες
- " 7 Ημέρες Άφιξης και Αναχώρησης
- " 8 Προσωπικό Ασφαλείας

ΑΡΘΡΟ 5 ΗΜΕΡΕΣ ΑΡΓΙΑΣ

ΑΡΘΡΟ 6 ΥΠΕΡΩΡΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΚΑΙ ΑΜΟΙΒΗ (ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ)

Παρ. 1 Εννοια - Όρια Υπερωριακής Απασχόλησης

- " 2 Υπερωριακή απασχόληση σε έκτακτη ανάγκη
- " 3 Υπολογισμός Υπερωρίας
- " 4 Υπερωριακή Αμοιβή Σαββάτου και Αργιών
- " 5 Πίνακας Υπερωριακών Αμοιβών
- " 6 Σταθερές Υπερωρίες
- " 7 Μετά τη διάλυση των Φυλακών
- " 8 Όταν το Πλοίο παραμένει επ' Αγκύρας
- " 9 Αξιωματικοί Φυλακής
- " 10 Νυκτοφύλακες
- " 11 Πλύσιμο Δεξαμενών - Εξαγωγή Ιζημάτων
- " 12 Αποσκωρίαση (με αμμοβολή) - Χρωματισμός (με μηχανήμα ψεκασμού)
- " 13 Εστίες - Φλογοθάλαμος
- " 14 Καθαρισμός Αυλών κλπ.
- " 15 Καθαρισμός Διαχωριστήρα (DELAVAL)
- " 16 Βραστήρας
- " 17 Βοηθητικός Ατμολέβητας

ΑΡΘΡΟ 7 ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΧΩΡΙΣ ΠΡΟΣΘΕΤΗ ΑΜΟΙΒΗ ΣΤΟ ΚΑΝΟΝΙΚΟ ΩΡΑΡΙΟ

ΑΡΘΡΟ 8 ΠΡΟΣΘΕΤΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΠΟΥ ΔΕΝ ΠΑΡΕΧΟΥΝ ΔΙΚΑΙΩΜΑ ΥΠΕΡΩΡΙΑΣ ΟΠΟΤΕΔΗΠΟΤΕ ΚΑΙ ΑΝ ΕΚΤΕΛΟΥΝΤΑΙ

ΑΡΘΡΟ 9 ΒΙΒΛΙΟ ΥΠΕΡΩΡΙΩΝ ΚΑΙ ΙΔΙΑΙΤΕΡΩΝ ΑΜΟΙΒΩΝ

ΑΡΘΡΟ 10 ΝΟΜΙΣΜΑ - ΙΣΟΤΙΜΙΕΣ- ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΒΟΛΗ ΑΠΟΔΟΧΩΝ

Παρ. 1 Νόμισμα

- " 2 Εναρξη και Λήξη Μισθοδοσίας - Εξοδα Ταξιδιού
- " 3 Προκαταβολή
- " 4 Πληρωμή Αποδοχών
- " 5 Ισοτιμίες Μετατροπής και Τρόποι Πληρωμής Αποδοχών

ΑΡΘΡΟ 11 ΕΙΣΦΟΡΕΣ

- A Εισφορές ΝΑΤ
- B Εισφορές ΕΛΟΕΝ
- Γ Εισφορές ΚΕΑΝ
- Δ Εισφορές Εστίας Ναυτικών

ΑΡΘΡΟ 12 ΑΠΑΓΟΡΕΥΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

ΑΡΘΡΟ 13 ΝΑΥΤΟΛΟΓΗΣΗ - ΠΑΛΙΝΝΟΣΤΗΣΗ

Παρ.1 Προέλευση Ναυτολογουμένων

- " 2 Διάρκεια Ναυτολόγησης
- " 3 Υγειονομική Εξέταση
- " 4 Θέση στα Μέσα Μεταφοράς
- " 5 Προστασία κατά Ταξίδι προς Ναυτολόγηση
- " 6 Δικαίωμα Παλιννόστησης μετά 4μηνο παραμονή σε ράδα

ΑΡΘΡΟ 14 ΑΣΘΕΝΕΙΣ ΠΟΥ ΝΟΣΗΛΕΥΟΝΤΑΙ ΕΞΩ ΑΠΟ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Παρ.1 Μισθοί Ασθενείας (πίνακας)

- " 2 Μισθός σε περίπτωση ατυχήματος
- " 3 Θέση Νοσηλείας
- " 4 Αφροδίσια Νοσήματα

ΑΡΘΡΟ 15 ΑΝΤΙΤΙΜΟ ΤΡΟΦΗΣ

ΑΡΘΡΟ 16 ΑΔΕΙΕΣ

ΑΡΘΡΟ 17 ΚΛΙΝΟΣΤΡΩΜΝΗ - ΕΠΙΤΡΑΠΕΖΙΑ ΣΚΕΥΗ ΚΛΠ.

ΑΡΘΡΟ 18 ΓΟΝΙΚΗ ΑΔΕΙΑ

ΑΡΘΡΟ 19 ΑΔΕΙΑ ΑΠΟΥΣΙΑΣ ΓΙΑ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΟΥΣ ΛΟΓΟΥΣ

ΑΡΘΡΟ 20 ΕΠΙΛΥΣΗ ΔΙΑΦΟΡΩΝ

Παρ. 1 Συλλογικές Διαφορές

- " 2 Ατομικές Διαφορές

ΕΡΜΗΝΕΥΤΙΚΗ ΔΗΛΩΣΗ

ΑΡΘΡΟ 21 ΙΣΧΥΣ ΣΥΛΛΟΓΙΚΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΛΙΑ