

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ**

**στην
ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ
ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ
ΝΑΥΤΙΛΙΑ.**

Σταυροπούλου Δήμητρα

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών

του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των

απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού

Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία

Πειραιάς

Σεπτέμβριος 2014

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ(COPYRIGHT)

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

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

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

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα».

Ευχαριστίες

Με την ευκαιρία της ολοκλήρωσης του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία, θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Θεοδωρόπουλο Σωτήριο για την εμπιστοσύνη στην ανάθεση του θέματος και για την πολύτιμη καθοδήγηση του σε όλη τη διάρκεια της εκπόνησης της, όλους του καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος στη Ναυτιλία για όλα τα απαραίτητα εφόδια που μου έδωσαν για να πορευτώ στο χώρο της ναυτιλίας και τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την μητέρα μου-στην οποία και αφιερώνω τη συγκεκριμένη εργασία- που με στήριξε ηθικά και πρακτικά σε όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Τέλος, αφιερώνω την εργασία μου στον πατέρα μου, που δεν είναι πια ανάμεσα μας, αλλά τον νιώθω δίπλα μου.

Σταυροπούλου Δήμητρα

Σεπτέμβριος 2014

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	
1.1 Η συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία.....	14
1.1.1 Παράγοντες που συνέβαλαν στην άνοδο της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας.....	19
1.2 Η άνθηση και η παρακμή της παγκόσμιας ναυτιλίας.....	20
1.3 Κρίση στην ελληνική ναυτιλία.....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ	
2.1 Ιστορική αναδρομή ελληνοκτητης ναυτιλίας.....	23
2.2 Στόλος ελληνικών συμφερόντων.....	25
2.2.1 Ιστορική εξέλιξη ελληνοκτητου στόλου.....	25
2.2.2 Ο στόλος ελληνικών συμφερόντων σε αριθμούς.....	26
2.3 Σημείες ευκαιρίας –ευκολίας.....	29
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	
3.1 Το περιβάλλον λειτουργίας μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.....	32
3.1.1 Το ανθρώπινο δυναμικό.....	33
3.2 Η αγορά ναυτικής εργασίας.....	33
3.2.1 Γεωγραφική προέλευση ξένων ναυτικών.....	35
3.2.2 Κατώτατα όρια μισθών της ILO.....	36
3.3 Ατομικές Συμβάσεις Εργασίας ναυτικών.....	40
3.4 Η ναυτική εργασία στη σημερινή εποχή.....	41

3.4.1 Το ναυτικό επάγγελμα.....	43
3.4.2 Ιδιαίτερα χαρακτηριστικά ναυτικού επαγγέλματος.....	45
3.6 Φορείς και οργανισμοί που ασχολούνται με το θέμα της ναυτικής εργασίας.....	46
3.4.1 International Maritime Organization.....	46
3.6.2 International Labour Organization.....	49
3.6.3 International Transport Workers Federation.....	50

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

4.1 Ανεργία και ναυτικό επάγγελμα.....	52
4.1.1 Ποσοστά ανεργίας στη ναυτιλία.....	56
4.2 Το κόστος επάνδρωσης ως ανταγωνιστικό στοιχείο.....	59
4.3 Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς.....	59
4.3.1 Λόγοι μείωσης ζήτησης Ελλήνων ναυτικών.....	61
4.3.2 Προβλήματα που σχετίζονται με την έλλειψη Ελλήνων ναυτικών.....	62
4.3.3 Γυναίκες ναυτικοί για την αντιμετώπιση του προβλήματος της έλλειψης πληρωμάτων.....	64
4.4 Προβλέψεις για τη μελλοντική πορεία του ναυτικού επαγγέλματος.....	66
4.5 Λόγοι που καθιστούν ελκυστικό το ναυτικό επάγγελμα.....	67

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

5.1 Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού.....	69
5.1.1 Διαδικασία φοίτησης στις ΑΕΝ.....	72
5.1.2 Προϋποθέσεις εισαγωγής στις ΑΕΝ.....	76
5.2 Επαγγελματική σταδιοδρομία- προοπτικές.....	76
5.3 Σημερινή Ζήτηση	77

5.4 Αναβάθμιση Ναυτικής Εκπαίδευσης.....	80
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006(MLC 2006)

6.1 Εισαγωγικά στοιχεία για την MLC 2006.....	84
6.2 Γιατί ήταν αναγκαία μια νέα Σύμβαση.....	86
6.3 Στόχοι της MLC 2006.....	87
6.4 Δομή της Σύμβασης.....	88
6.5 Επικύρωση της Σύμβασης	88
6.6 Η Ελλάδα κυρώνει τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006.....	89
6.7 Συνεισφορά της Σύμβασης στα προβλήματα που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία.....	90
6.8 Αποτίμηση της Σύμβασης.....	92
6.9 Πλεονεκτήματα της MLC 2006.....	94

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

7.1 Ρυθμίσεις της Ε.Ε για την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης.....	98
7.1.1 Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας.....	98
7.2 Ρυθμίσεις της ελληνικής κυβέρνησης για την ενίσχυση της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα.....	101
7.2.1 Πρόγραμμα Νέαρχος.....	102
7.2.2 Μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας.....	103
7.3 Τρόποι προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα.....	104

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Συμπεράσματα.....	106
-------------------	-----

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη Διπλωματική Εργασία αφορά το θέμα της ναυτικής απασχόλησης στην Ελληνική Ναυτιλία, από την σκοπιά της ολοένα και εντονότερης έλλειψης Ελλήνων ναυτικών για την επάνδρωση των ελληνικών και ελληνόκτητων πλοίων αλλά και της ολοένα και μικρότερης προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Το ζήτημα της ναυτικής εργασίας είναι ένα φλέγον θέμα , το οποίο έχει απασχολήσει έντονα τα μέλη της ναυτιλιακής κοινότητας αλλά και διάφορους καθηγητές και ερευνητικές ομάδες πανεπιστημίων καθώς έχει σοβαρό αντίκτυπο στην ελληνική οικονομία.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η μελέτη του περιβάλλοντος και της φύσης του ναυτικού επαγγέλματος, η παρουσίαση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα, καθώς διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, καθώς και η ανάλυση των προβλημάτων που υπάρχουν σήμερα σε σχέση με την ναυτική απασχόληση(σημαντική μείωση ναυτεργατικού δυναμικού σε εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο). Τέλος θα αναφέρουμε και θα εκτιμήσουμε τις διάφορες πολιτικές που έχουν ληφθεί τόσο από την Ευρωπαϊκή Ένωση όσο και από την ελληνική κυβέρνηση και θα εξετάσουμε εάν υπάρχουν προοπτικές βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης στον μέλλον.

Λέξεις-κλειδιά: ναυτική απασχόληση, Ελληνική ναυτιλία, ναυτική εκπαίδευση.

Abstract

The current post-graduate thesis is referred to the issue of maritime employment in the Greek maritime, from the perspective of increasingly pronounced lack of Greek seafarers manning the Greek and Greek-owned ship and the less and less attractive to young people to the seafaring profession. The issue of maritime labor is a burning issue that has preoccupied the members of the maritime community and various professors and research teams from universities and has a serious impact on the Greek economy.

The purpose of this thesis is the study of the environment and nature of seafaring , the presentation of maritime training in Greece , as it plays an important role, and the analysis of the problems that currently exist in relation to maritime employment(significant reduction in seafaring force national and European level) . Finally we will mention and appreciate the various policies that have been taken by both the European Union and the Greek government and we will consider whether there are prospects for improvement of the current situation in the future.

Key words: maritime employment, Greek shipping, maritime education.

Κύριες συντομογραφίες

IMO: Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός

ILO: Διεθνής Οργανισμός Εργασίας

ITF: Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών στις Μεταφορές

SOLAS: Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1974)

MARPOL 78: Διεθνής Σύμβαση για την πρόληψη της ρύπανσης στη θάλασσα από τα πλοία

STCW: Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και τήρησης Φυλακών των ναυτικών (1978)

MLC: Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006

PSC: Κρατικές Λιμενικές Αρχές (Port State Control)

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΕ: Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών

ΥΕΝ: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Κ.Ε.Σ.Ε.Ν: Κέντρο Επιμόρφωσης Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού

ΑΕΝ: Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού

ΝΑΤ: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο

Κ.Ο.Χ: Κόροι Ολικής Χωρητικότητας

Κ.Κ.Χ: Κόροι Καθαρής Χωρητικότητας

ΕΥΡΕΤΗΡΙΟ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Πίνακας 1: Εμπορικός στόλος της Ε.Ε, σελ.2

Πίνακας 2: Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος σε εκατ. δολάρια, 2000-2010, σελ. 3

Πίνακας 3: Ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές πλοίων σε εκατ. ευρώ, 2003-2009, σελ. 5

Πίνακας 4: Η συμβολή της ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών, 2011-2013, σελ. 8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Πίνακας 5: Ιστορική εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου, 1988-2014, σελ. 14

Πίνακας 6: Οι 20 χώρες με το μεγαλύτερο σε χωρητικότητα στόλο στον κόσμο,σελ.17

Πίνακας 7: Οι TOP 10 σημαίες σε χωρητικότητα, σελ. 18

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πίνακας 8: Κλίμακα κατώτατων μισθών της ITF, σελ. 37

Πίνακας 9: Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Ναυτικών, σελ.38

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Πίνακας 10: Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 1978-2006, σελ. 46

Πίνακας 11: Εξέλιξη ανεργίας αν ειδικότητα, σελ. 48

Πίνακας 12: Έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς, 2000-2009, σελ. 52

Πίνακας 13: Γυναίκες ναυτικοί στην ελληνόκτητη ναυτιλία, σελ.55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Πίνακας 14: Προτίμηση υποψηφίων στις ΑΕΝ,2006-2012, σελ. 70

Πίνακας 15: Σύνολο φοιτητών που εισήλθαν και εξήλθαν από τις ΑΕΝ Πλοιάρχων και Μηχανικών, 1998-2008, σελ. 71

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αντικείμενο της παρούσας διπλωματικής εργασίας είναι η παρουσίαση και η ανάλυση του προβλήματος της ναυτικής απασχόλησης στην ελληνική ναυτιλία από την πλευρά της ολοένα και εντονότερης έλλειψης Ελλήνων αξιωματικών για την επάνδρωση των ελληνικών, ελληνόκτητων και ευρωπαϊκών πλοίων.

Σκοπός της διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση του περιβάλλοντος μέσα στο οποίο λειτουργεί η ναυτιλία, η ανάλυση των δυσκολιών του ναυτικού επαγγέλματος που το καθιστούν μη ελκυστικό στους νέους, η παρουσίαση της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα καθώς και των προβλημάτων που αντιμετωπίζει σήμερα και η παρουσίαση στοιχείων σχετικά με τη μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού σε παγκόσμια κλίμακα. Τέλος, θα αναφερθούμε στις προοπτικές βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης(εάν υπάρχουν και ποιες είναι) και στα μέτρα που έχουν ληφθεί από μέρους της ελληνικής κυβέρνησεως και στο κατά πόσο έχουν συμβάλει στη βελτίωση του προβλήματος της ναυτικής απασχόλησης.

Μεθοδολογία :

Το αντικείμενο της διπλωματικής εργασίας προσεγγίστηκε πρώτα από την ανάλυση του ευρύτερου περιβάλλοντος της ναυτιλίας καθώς αυτό καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την λειτουργία της. Έπειτα γίνεται εκτεταμένη αναφορά στο πρόβλημα της ναυτικής απασχόλησης. Στη συνέχεια παρουσιάζεται η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα, καθώς αυτή διαδραματίζει τον σημαντικότερο ίσως ρόλο στην προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα και τέλος παρουσιάζονται οι πρακτικές που θα μπορούσαν πιθανόν να προσφέρουν λύση στο πρόβλημα.

Δομή:

Η διπλωματική εργασία αποτελείται από 4 Κεφάλαια. Πιο αναλυτικά:

Κεφάλαιο 1: Στο πρώτο κεφάλαιο καταγράφεται η συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία καθώς και οι παράγοντες που συνέβαλαν στη άνοδο της συμβολής της ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας μας. Στη συνέχεια γίνεται αναφορά στην περίοδο άνθησης και παρακμής της ναυτιλίας καθώς και στην κρίση που αντιμετώπισε η ελληνική ναυτιλία.

Κεφάλαιο 2: Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στην ελληνόκτητη ναυτιλία και στο στόλο ελληνικών συμφερόντων. Παρουσιάζεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή της ελληνικής ναυτιλίας και του ελληνόκτητου στόλου και τέλος γίνεται αναφορά στις σημαίες ευκαιρίας-ευκολίας, που αποτελούν σήμερα τον κύριο λόγο φυγής από την ελληνική σημαία.

Κεφάλαιο 3: Στο τρίτο κεφάλαιο περιγράφεται το περιβάλλον λειτουργίας της ελληνικής ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας. Επίσης, γίνεται αναφορά σε όλους εκείνους τους θεσμούς και τους οργανισμούς που ασχολούνται με το θέμα της ναυτικής εργασίας.

Κεφάλαιο 4: Στο τέταρτο κεφάλαιο η διπλωματική επικεντρώνεται στο πρόβλημα της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα, στα επίπεδα ανεργίας καθώς και στην αντικατάσταση των Ελλήνων ναυτικών από κατώτερα αλλοδαπά πληρώματα. Επίσης, καταγράφονται τα προβλήματα που σχετίζονται με την έλλειψη Ελλήνων ναυτικών και αναφέρονται κάποιες προβλέψεις για τη μελλοντική πορεία του ναυτικού επαγγέλματος.

Κεφάλαιο 5: Στο πέμπτο κεφάλαιο αναλύεται το θέμα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Καταγράφονται όλες οι ΑΕΝ, η διαδικασία φοίτησης, οι ευκαιρίες επαγγελματικής σταδιοδρομίας και τέλος παρουσιάζονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα και αναφέρονται πολιτικές βελτίωσης της υφιστάμενης κατάστασης.

Κεφάλαιο 6: Το έκτο κεφάλαιο είναι αφιερωμένο στη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006(MLC 2006), η οποία θεωρείται ως η σημαντικότερη σύμβαση που ρυθμίζει ζητήματα σχετικά με τη ναυτική εργασία.

Κεφάλαιο 7: Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζονται οι πολιτικές και οι τρόποι ενδυνάμωσης του ναυτικού επαγγέλματος, ώστε η ναυτιλία της χώρας μας να διατηρήσει την αίγλη της και την πολυετή παράδοση της.

Κεφάλαιο 8: Στο τελευταίο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα συμπεράσματα από την συγκεκριμένη μελέτη.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

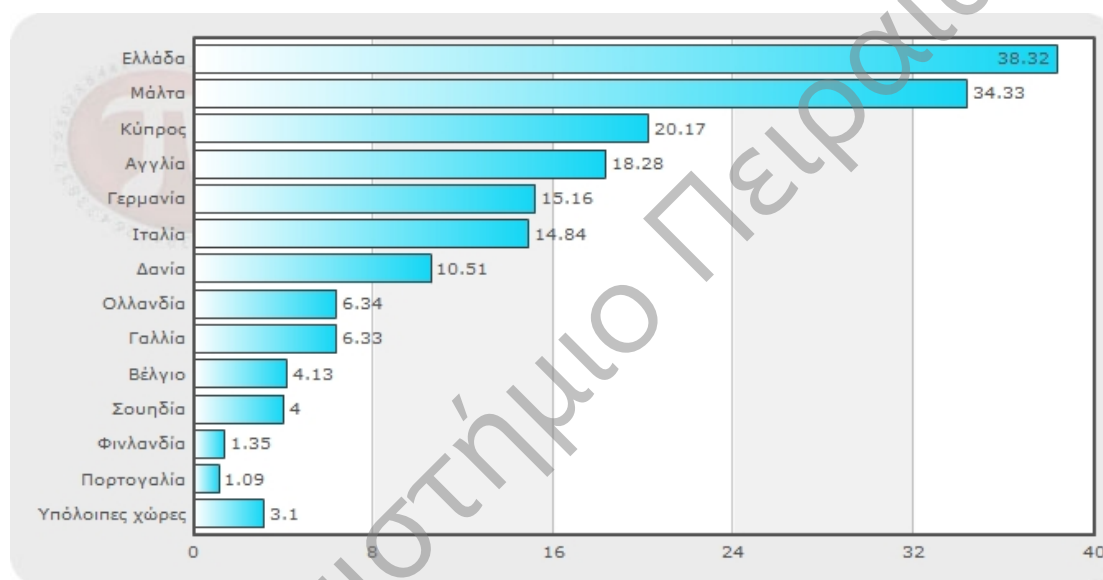
Η ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

1.1 Συμβολή της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία

Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον τριτογενή τομέα της οικονομίας, αποτελεί το σημαντικότερο φορέα του κλάδου των Μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία συμβάλλοντας αποφασιστικά σε αυτήν. Για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις, όπως η Ελλάδα, η ναυτιλία αποτελεί ένα από τους σημαντικότερους τομείς της οικονομίας, με διεθνή και ποικιλόμορφη δραστηριότητα και προσφορά. Η ελληνική ναυτιλία σε όλα τα χρόνια της ιστορίας υπήρξε τομέας διεθνοποίησης της ελληνικής κοινωνίας και οικονομίας. Η ελληνική ναυτιλία αποτελεί την βαριά βιομηχανία της ελληνικής οικονομικής. Ήταν και θα συνεχίσει να είναι η δύναμη της Ελλάδας καθώς συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στην ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας. Πιο συγκεκριμένα σήμερα οι Έλληνες ελέγχουν σχεδόν 3.000 εμπορικά πλοία διαφόρων τύπων, συνολικής χωρητικότητας άνω των 173 εκατομμυρίων τόνων dwt, επίσης στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες περίπου 1.300 ναυτιλιακές εταιρίες και εκτιμάται ότι προσφέρουν απασχόληση, είτε άμεσα είτε έμμεσα στο ευρύτερο φάσμα ναυτιλιακών και παραναυτιλιακών δραστηριοτήτων (cluster), σε 200.00 άτομα. Επιπλέον, ο ελληνικός ναυτιλιακός κλάδος συνεισφέρει σε σύνολο περίπου 13,4 δισεκατομμύρια € ετησίως στο ελληνικό ΑΕΠ βάσει στατιστικών του 2010. Η συνολική συνεισφορά του ναυτιλιακού κλάδου στο ΑΕΠ παραμένει σταθερή διαχρονικά καθώς αποτελεί το 7% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας και έρχεται στη δεύτερη θέση μετά τον τουρισμό. Πέρα από τη ναυτιλία, οι Έλληνες συνεισφέρουν περαιτέρω στην Ελληνική οικονομία και κοινωνία με ποικίλους τρόπους. Πιο συγκεκριμένα, οι Έλληνες εφοπλιστές υποστηρίζουν την οικονομία διοχετεύοντας ναυτιλιακά κεφάλαια σε επενδύσεις και οικονομικές δραστηριότητες σε άλλους κλάδους της Ελληνικής οικονομίας(ενέργεια μεταφορές, κατασκευές, τουρισμός κ.ά). Αυτές οι επενδύσεις υποστηρίζουν το ΑΕΠ και την απασχόληση στην Ελλάδα,

αναδεικνύοντας έτσι την επιπρόσθετη διαχρονική συνεισφορά του Ελληνικού ναυτιλιακού κλάδου στην οικονομία της χώρας.¹ Επιπρόσθετα, η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχει ευρωπαϊκό ρόλο καθώς με το μέγεθος της αλλά και με την ποικιλία των εμπορικών της δραστηριοτήτων συντελεί με περίπου 50% στις ναυτιλιακές δραστηριότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Επίσης έχει και παγκόσμιο ρόλο καθώς κατέχει περίπου το 10% του παγκόσμιου στόλου παρέχοντας στην Ελλάδα διαπραγματευτική ισχύ στις διεθνείς εξελίξεις που σχετίζονται με την ναυτιλία.

Πίνακας 1: Εμπορικός στόλος της Ε.Ε.



(ΠΗΓΗ: www.3comma14.gr)

Επιπρόσθετα, η ελληνική εμπορική ναυτιλία μέσω του συντελεστή της ναυτικής εργασίας συνεισφέρει σημαντικά στην εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος² και στη βελτίωση του ισοζυγίου πληρωμών της χώρας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί την σημαντικότερη εισροή συναλλάγματος της εθνικής οικονομίας και σε πολλές περιπτώσεις όπως π.χ το 2004, όπου η ελληνική ναυτιλία εισέφερε στη χώρα μας συνάλλαγμα 17 δις. δολάρια, σώζει το εμπορικό ισοζύγιο της χώρας μας.

¹ «Εκτίμηση του αντίκτυπου της Ναυτιλίας στη Ελληνική οικονομία και κοινωνία» BCG, Μάιος 2013.

² Ναυτιλιακό συνάλλαγμα θεωρούνται οι μισθοί των ναυτικών, τα εμβάσματα εφοπλιστών, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό και τις επισκευές των πλοίων, τις εισφορές προς το NAT και τους φόρους προς το Δημόσιο.

Ένα τμήμα του συναλλάγματος που καταγράφεται ως εφοπλιστικό και εισάγεται στη χώρα μας από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις αφορά στην κάλυψη δαπανών όπως η καταβολή χρηματικού ποσού στις οικογένειες των ναυτικών, η κάλυψη των απαραίτητων εισφορών προς τα ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών καθώς και η καταβολή των φορολογικών υποχρεώσεων των εταιριών, οι δαπάνες συντήρησης και επισκευής των πλοίων κ.ά.

Σύμφωνα με έκθεση της Τράπεζας της Ελλάδος για τη Νομισματική Πολιτική του 2010 η Ελλάδα ήταν η τρίτη χώρα στην ΕΕ, με βάση τις εισπράξεις από τη ναυτιλία.

Όπως βλέπουμε και από τα παρακάτω στοιχεία το 2008 μπορεί να χαρακτηριστεί ως έτος αιχμής στην αύξηση ναυτιλιακού συναλλάγματος το οποίο ανήλθε στα 19,2 δις ευρώ δηλαδή στο 7,9% του ΑΕΠ. Το γεγονός αυτό οφείλεται στη μακρά περίοδο ευημερίας της ναυλαγοράς.

Όσο αφορά τις καθαρές εισπράξεις από τη ναυτιλία ανά κάτοικο, η Ελλάδα κατατάσσεται στην 2^η θέση στην Ευρώπη με 916 ευρώ. Πρώτη είναι η Δανία και τρίτη μετά την Ελλάδα είναι η Νορβηγία.

Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός πως το 2009 παρά την παγκόσμια κρίση, η ναυτιλία υπήρξε ο μόνος κλάδος της παραγωγής και των υπηρεσιών που δεν παρήγαγε ανέργους σύμφωνα με εκτιμήσεις της Ε.Ε.Ε.

Πίνακας 2: Εξέλιξη ναυτιλιακού συναλλάγματος σε εκατ. Δολάρια

	Εισαγωγή	Εξαγωγή	Καθαρές εισπράξεις
2000	8.641	4.458	4.182
2001	9.113	5.351	3.762
2002	8.253	5.030	3.494
2003	9.569	4.924	4.646
2004	13.307	5.728	7.579
2005	13.871	6.238	7.633
2006	14.325	6.991	7.334
2007	16.939	7.771	9.168

2008	19.188	9.316	9.872
2009	13.552	7.073	6.479
2010	15.418	8.155	7.263

(ΠΗΓΗ: <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=8694>)

Όσο αφορά τα πρόσφατα στοιχεία του 2013, μεγάλη μείωση κατά 9% σε σύγκριση με το 2012 κατέγραψε το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρρευσε στην χώρα μας.

Συγκεκριμένα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας το 2013 εισέρρευσαν 12.089,9 εκατομμύρια €, που αποτελεί αρνητικό ρεκόρ δεκαετίας ενώ το 2012 είχαν εισρεύσει 13.287,4 εκατομμύρια €.

Όπως είναι γνωστό, ένα μεγάλο μέρος του ναυτιλιακού συναλλάγματος επανεξάγεται για τις ανάγκες των ναυτιλιακών εταιρειών. Σύμφωνα, με τα ίδια στοιχεία, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που επανεξήχθη ανήλθε, πέρυσι, σε 6.536,9 εκατομμύρια δολάρια, που αντιστοιχεί στο 45,9% του ποσού, που είχε εισαχθεί. Δηλαδή, το «καθαρό» ναυτιλιακό συνάλλαγμα, που εισέρρευσε στην χώρα ήταν μόλις 6.536,9 εκατομ. €.

Η μεγάλη μείωση του ναυτιλιακού συναλλάγματος θα πρέπει να αποδοθεί πρωτίστως στην δραματική μείωση των Ελλήνων ναυτεργατών στα συναλλαγατοφόρα πλοία (ποντοπόρα και κρουαζιερόπλοια) και δευτερευόντως στη επίσης μεγάλη μείωση των υπό ελληνική σημαία πλοίων. Επίσης, έχει παίξει σημαντικό ρόλο και η παγκόσμια κρίση στον χώρο της ναυτιλίας.

Το μέγεθος της μείωσης του ναυτιλιακού συναλλάγματος φαίνεται και από το γεγονός ότι το 2011 είχε εισρεύσει στην χώρα ναυτιλιακό συνάλλαγμα ύψους 14.096,6 εκατομ. €. Δηλαδή το 2013 εισέρρευσε λιγότερο ναυτιλιακό συνάλλαγμα κατά 14,23% σε σχέση με το 2011.

Όπως προαναφέρθηκε το «καθαρό» ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ακόμα μικρότερο. Ειδικά, για τον περασμένο Δεκέμβριο πρέπει να αναφερθεί ότι εισέρρευσε 1.057,6 εκατομ. € ενώ τον αντίστοιχο μήνα του 2012 ήταν λίγο λιγότερο, στο 1.015,2 εκατομ. €

Πάντως, αξίζει να σημειωθεί πως η συμβολή της ποντοπόρου ελληνικής ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εγχώριας ελληνικής οικονομίας αυξάνεται περισσότερο όταν περισσότερες ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες επιλέγουν ως τόπο εγκατάστασης τους την Ελλάδα. Αυτό έχει γίνει πραγματικότητα σε μεγάλο βαθμό τα τελευταία χρόνια. Η μεγάλη αύξηση του αριθμού των ναυτιλιακών εταιριών που είναι εγκατεστημένες στην Ελλάδα φαίνεται από την μεγάλη αύξηση τα τελευταία χρόνια των πληρωμών από αυτές για αγορές πλοίων (καινούργιων ή μεταχειρισμένων) που καταγράφονται ως εισαγωγές πλοίων στο εξωτερικό εμπορικό ισοζύγιο της χώρας, ενώ οι εισπράξεις τους από τις πωλήσεις πλοίων καταγράφονται ως εξαγωγές πλοίων. Όλα τα παραπάνω απεικονίζονται στο παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3: Ελληνικές εισαγωγές και εξαγωγές πλοίων(σε εκατ. ευρώ)

	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Εξαγωγές Πλοίων	261	1.195	1.373	1.632	2.275	1.582	870
Εισαγωγές Πλοίων	124	1.156	2.325	5.022	7.796	6.295	4.092
Ισοζύγιο Πλοίων	136	39	-952	-3.391	-5.520	-4.713	-3.221

Σημ. 1: Στις εισαγωγές πλοίων συμπεριλαμβάνονται οι αγορές πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες της ποντοπόρου ναυτιλίας που έχουν έδρα διαχείρισης την Ελλάδα (εγχώριοι κάτοικοι). Επίσης περιλαμβάνονται οι πληρωμές τους για τη ναυπηγήση πλοίων σε αλλοδαπά ναυπηγεία.
 Σημ. 2: Στις εξαγωγές πλοίων συμπεριλαμβάνονται πωλήσεις μεταχειρισμένων πλοίων από Έλληνες πλοιοκτήτες σε μη κατοίκους πλοιοκτήτες. Ακόμη συμπεριλαμβάνονται οι εισπράξεις από τη μεταπώληση καινούργιων πλοίων προ ή και με την παραλαβή τους (για εκμετάλλευση υπεραξίας) σε μη κατοίκους, λόγω της αυξήσεως των ναύλων και της ζήτησεως των παραγγελιών από τα ναυπηγεία της Ασίας.

Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος

Επιπλέον θα πρέπει να τονιστεί ότι η ελληνική εμπορική ναυτιλία στο σύνολο της, εκτός της ακτοπλοΐας και του θαλάσσιου τουρισμού, δεν αντλεί πόρους από την εγχώρια εθνική οικονομία αλλά αναπτύσσεται αυτοδύναμα.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι ο κλάδος της εμπορικής ναυτιλίας προσδίδει υψηλή ανταγωνιστικότητα στην ελληνική οικονομία, ενώ μελλοντικά μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της Ελληνικής οικονομίας,³ εφόσον δημιουργηθεί η κατάλληλη υποδομή για να αυξηθεί η συμμετοχή του maritime cluster στην Εθνική Οικονομία. Για να επιτευχθεί αυτό χρειάζεται σταθερό πλαίσιο

³ <http://www.pireas2day.gr/02,31,9398,00.aspx>

που να εξασφαλίζει ανταγωνιστικό Ελληνικό νηολόγιο και αντίστοιχη πολιτική, διαφορετικά κινδυνεύουμε να χάσουμε και τα οφέλη που απολαμβάνουμε σήμερα.

1.1.1 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΒΑΛΑΝ ΣΤΗΝ ΑΝΟΔΟ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΟ ΑΕΠ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ ΜΑΣ

Η μεγάλη άνοδος της συμβολής της ποντοπόρου ναυτιλίας στο ΑΕΠ της χώρας μας σημειώθηκε μετά το 2002 και μπορεί να αποδοθεί στους παρακάτω δύο σημαντικούς παράγοντες:

- Στην θεσμοθέτηση με τον ν. 3091/2002 της απαλλαγής των ναυτιλιακών εταιριών από τον ειδικό φόρο ακίνητης περιουσίας, με τον οποίο δόθηκε ένα επιπλέον κίνητρο να εγκατασταθούν πολλές ναυτιλιακές εταιρίες στην Ελλάδα, οι οποίες ήταν εγκατεστημένες στο Λονδίνο και σε άλλα μεγάλα ναυτιλιακά κέντρα.
- Στην περίοδο υψηλής ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και του παγκόσμιου εμπορίου, που έδωσαν σημαντική ώθηση στην ανάπτυξη των παγκόσμιων θαλάσσιων μεταφορών και της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας ειδικότερα.⁴

⁴ Έκθεση της Alpha Bank για τη ναυτιλία, σελ. 10

1.2 Η ΑΝΘΗΣΗ ΚΑΙ Η ΠΑΡΑΚΜΗ ΤΗΣ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν γνωρίσει τεράστια άνθηση τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της δυνατότητας μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων με ασφάλεια και κυρίως χαμηλό κόστος. Έχει εκτιμηθεί ότι οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου. Ειδικότερα την πενταετία πριν την παγκόσμια χρηματοοικονομική κρίση, οι θαλάσσιες μεταφορές γνώρισαν μεγάλη άνθηση λόγω των ταχύτερων ρυθμών ανάπτυξης των αναδόμενων οικονομιών, με πρωταγωνιστές την Κίνα, την Ινδία, τη Βραζιλία, τη Ρωσία και άλλες χώρες της νοτιοανατολικής Ασίας. Η ταχεία αύξηση των επενδύσεων και της παραγωγής σε αυτές τις χώρες οδήγησε στην ταχεία αύξηση του όγκου του παγκοσμίου εμπορίου και στην απότομη αύξηση της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές. Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα την εκτόξευση των τιμών των ναύλων(2003-Ιούνιος 2008) ενώ οι πλοιοκτήτες προκειμένου να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά κατέφευγαν στα ναυπηγεία για να αποκτήσουν καινούργια πλοία. Τα ναυπηγεία της Νότιας Κορέας κυρίως, αλλά και της Κίνας ήταν κατάμεστα από εφοπλιστές που περίμεναν να κάνουν την επόμενη παραγγελία. Η ήδη μεγάλη αύξηση της μεταφορικής δυναμικότητας με τη είσοδο στην αγορά νέων πλοίων, θεωρείται από τους αναλυτές ως βασικός παράγοντας που μαζί με την παγκόσμια κρίση οδήγησαν στην κατακόρυφη πτώση των ναύλων κατακρημνίζοντάς τους στο κατώτατο σημείο τους το Δεκέμβριο του 2008. Ως αποτέλεσμα των παραπάνω εφοπλιστές, τράπεζες αλλά και όσοι επένδυσαν στη ναυτιλία έγιναν πλούσιοι τα χρόνια της μεγάλης άνθησης της ναυτιλίας(2002-2008).

Ωστόσο όπως είναι γνωστό, η ναυτιλία περνάει μέσα από κύκλους και έτσι μετά από αυτή την πρωτοφανή ευημερία των ναυτιλιακών αγορών, η ναυτιλία οδηγήθηκε σε κρίση. Τα χαρακτηριστικά της περιόδου που ακολούθησε ήταν η απότομη πτώση στις τιμές των ναύλων, η μειωμένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και

η υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας. Ταυτόχρονα ξέσπασε το 2008 και η παγκόσμια οικονομική κρίση, η οποία επιδείνωσε την κατάσταση, η αύξηση του παγκόσμιου εμπορίου αγαθών επιβραδύνθηκε στο 3,2% το 2008, από 6,6% το 2007 και 9,3% το 2006, για να σημειώσει δραματική πτώση κατά 11,9% το 2009, με αναμενόμενη μικρή σχετικά ανάκαμψη 1% περίπου το 2010.⁵ Η εξέλιξη αυτή οδήγησε στην κατακόρυφη πτώση της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και σε ακόμα μεγαλύτερη πτώση των ναύλων την περίοδο Οκτώβριος 2008-Δεκέμβριος 2008. Σύμφωνα με εκτιμήσεις περίπου το 10% του παγκόσμιου στόλου ήταν αγκυροβολημένο λόγω της μειωμένης ζήτησης. Έτσι λοιπόν τα χαρακτηριστικά της περιόδου που ακολούθησε την περίοδο άνθησης ήταν: η κατακόρυφη πτώση των ναύλων, η μειωμένη ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες και η υπερβάλλουσα προσφορά χωρητικότητας λόγω των μαζικών παραγγελιών νέων πλοίων την περίοδο ευημερίας της ναυτιλιακής αγοράς. Σήμερα παρόλο που τα ναύλα έχουν σημειώσει ανάκαμψη εκτιμάται πως η επάνοδος στη κατάσταση προ κρίσης θα είναι αργή.

1.3 ΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Η Ελληνική ναυτιλία πέρασε μια δύσκολη περίοδο λόγω των προβλημάτων και των διαρθρωτικών αλλαγών στην οικονομία της. Το 2013 τα έσοδα από τις ναυτιλιακές υπηρεσίες ανήλθαν στα 12 δις. ευρώ, έναντι 13,2 δις. ευρώ το 2012, καταγράφοντας μείωση της τάξεως του 9%, και 14 δις. ευρώ το 2011, δηλαδή μείωση της τάξεως του 5,75% σε σχέση με το προηγούμενο έτος, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδας.⁶

⁵ www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_Ναυτιλια.pdf

⁶ <http://www.kathimerini.gr/768319/article/oikonomia/epixeirhseis/sta-12-dis-ta-esoda-ths-oikonomias-apo-th-naytilia-to-2013>

Πίνακας 4: Η συμβολή της ναυτιλίας στο ισοζύγιο πληρωμών



Το πιο σημαντικό όμως είναι ότι καθ' όλη τη διάρκεια της κρίσης η ελληνική ναυτιλία δεν έχασε τη θέση της, δεν επλήγη. Όπως ανέφερε και ο κ. Τουρκολιάς, διευθύνων σύμβουλος της Εθνικής Τράπεζας, κατά τη διάρκεια των Ποσειδωνίων «Η ελληνική ναυτιλία, τα τελευταία χρόνια της κρίσης, υπέστη λιγότερες ζημιές από οποιαδήποτε άλλη ναυτιλιακή δύναμη, διότι είχε αποφύγει τις υπερβολές και αντιμετώπισε την κρίση ως ευκαιρία. Πέτυχε τη σημαντικότερη ανανέωση του στόλου, τη μεγέθυνση και την εξειδίκευση, ενώ διατήρησε την πρωτοκαθεδρία σε όρους χωρητικότητας στα δεξαμενόπλοια και τη σημαντική θέση στα φορτηγά».⁷

⁷ <http://www.skai.gr/news/finance/article/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Η ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Ο ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

Η Ελλάδα αποτελεί από την ίδρυση ήδη του νεοελληνικού κράτους μια από τις σημαντικότερες ναυτικές δυνάμεις της διεθνούς οικονομίας. Το 1894, οι Έλληνες κατείχαν το 1% του παγκόσμιου στόλου και τη 13^η θέση στην παγκόσμια ναυτιλία.

Μετά τον 1^ο Παγκόσμιο Πόλεμο και κατά τη διάρκεια της μεταπολεμικής περιόδου, οι Έλληνες εκμεταλλεύτηκαν την παρακμή του βρετανικού εμπορικού στόλου και διεκδίκησαν σημαντικό μερίδιο στις παγκόσμιες μεταφορές χύδην φορτίων του Ατλαντικού. Αυτή τη δεκαετία ξέσπασε και μια μεγάλη οικονομική κρίση, η οποία επηρέασε και τη ναυτιλία. Οι Έλληνες εφοπλιστές αυτό το είδαν σαν μια σημαντική ευκαιρία να αυξήσουν το μερίδιο τους στην παγκόσμια ναυτιλία και αγόραζαν μεταχειρισμένα πλοία σε πολύ χαμηλές τιμές, διπλασιάζοντας με αυτό τον τρόπο το μέγεθος του στόλου τους.

Στη συνέχεια ήρθε ο δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος, ο οποίος προκάλεσε σημαντικές αλλαγές και ανακατατάξεις όχι μόνο στην παγκόσμια οικονομία αλλά και στη ναυτιλία, κάτι που δεν άφησε ανεπηρέαστο και τον ελληνόκτητο στόλο. Η ενεργή συμμετοχή των Ελλήνων στις επιχειρήσεις των συμμαχικών δυνάμεων (αποκλεισμός λιμένων, μεταφορά πολεμοφοδίων και τροφίμων) στη λεγόμενη «Μάχη της Μεσογείου» αλλά και στη «Μάχη του Ατλαντικού» είχε σαν αποτέλεσμα τη βύθιση χιλιάδων εμπορικών πλοίων από γερμανικά και ιταλικά υποβρύχια. Ως συνέπεια, το

τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου βρίσκει τον ελληνόκτητο στόλο να μετρά απώλειες περί το 72% του συνόλου του.⁸

Σημαντικό ρόλο στην ανασυγκρότηση της ελληνικής ναυτιλίας διαδραμάτισε το ελληνικό κράτος. Η συμφωνία για την αγορά από την Αμερική πλοίων τύπου Λίμπερτι με την εγγύηση του ελληνικού κράτους για την αποπληρωμή του δανείου είναι η αρχή για αυτό που αποκαλείται ελληνικό θαύμα. Μετά τον πόλεμο, θεσπίζεται ένας άκρως ευνοϊκός νόμος, ο νόμος 2687/53, που στόχος του ήταν να προσελκύσει τα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία στην ελληνική σημαία. Έτσι η ελληνική ναυτιλία κατείχε τη δεκαετία του 1950 την 6^η θέση συγκεντρώνοντας το 4,9% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Ωστόσο, μετά το τέλος του πολέμου έχουμε και την εμφάνιση του φαινομένου των «ανοιχτών νηολογίων» και ήταν συνέπεια της προσπάθειας των Αμερικανών να σχηματίσουν έναν ισχυρό στόλο. Αυτό όμως δεν ζημίωσε τους Έλληνες εφοπλιστές καθώς σχεδόν στο σύνολο του ο στόλος των «σημαιών ευκαιρίας» άνηκε σε Έλληνες και Αμερικανούς εφοπλιστές. Οι λόγοι φυγής των πλοίων προς τις σημαίες ευκολίας ήταν πολλοί, οικονομικοί και μη.

Την δεκαετία του 1960 την χαρακτηρίζει η τάση των Ελλήνων εφοπλιστών να υψώνουν στα πλοία τους την ελληνική σημαία. Αυτό οφείλεται στην πολιτική κατάσταση που επικρατούσε στη χώρα και κυρίως στην άνοδο της χούντας στην εξουσία, η οποία προκειμένου να ενισχύσει το εθνικό γόητρο έλαβε μέτρα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας. Σημαντικό μέτρο ήταν η αλλαγή στη φορολογία των πλοίων, η οποία υπολογιζόταν με βάση την καθαρή χωρητικότητα των πλοίων και την ηλικία τους.

Η ίδια τάση επικρατεί την δεκαετία του 1970 και μέχρι το 1981 όπου εκτός από την επιστροφή των πλοίων στην ελληνική σημαία παρατηρείται και εντυπωσιακή αύξηση του ελληνόκτητου στόλου τόσο σε αριθμό πλοίων όσο και σε χωρητικότητα. Ο λόγος ήταν η πρωτοφανής αύξηση των ναύλων που είχε σαν αποτέλεσμα την παραγγελία νέων πλοίων για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών. Εκείνη την εποχή ο ελληνικός εφοπλισμός γνώρισε την μεγαλύτερη άνθηση στην ιστορία του.

⁸ Γζ. Χαρλαυτή, Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος}-20^{ος} αι. , Αθήνα 2001, εκδόσεις Νεφέλη.

Δυστυχώς όμως, μετά από την παραπάνω περίοδο ευημερίας ήρθε και η παρακμή κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980. Η σημαντική μείωση των ναύλων οδήγησε στη φυγή από την ελληνική σημαία και στη στροφή προς τις «σημαίες ευκαιρίας». Αποτέλεσμα ήταν το 1985 ο στόλος υπό ελληνική σημαία να αντιπροσωπεύει το 6,8% της παγκόσμιας χωρητικότητας καταλαμβάνοντας της τέταρτη θέση στον κόσμο, ενώ στα χρόνια που ακολούθησαν η κατάσταση δεν άλλαξε.

2.2 ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ

2.2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Ο ελληνόκτητος στόλος βρίσκεται σταθερά εδώ και χρόνια ανάμεσα στις πέντε πρώτες θέσεις των μεγαλύτερων εμπορικών στόλων του κόσμου.

Στο παρακάτω διάγραμμα απεικονίζεται η ιστορική εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου από το 1988- Μάρτιο 2014. Όπως παρατηρούμε από το 1998 έως το 2009 ο αριθμός των πλοίων καθώς και η χωρητικότητα τους έχει αυξηθεί σημαντικά. Αυτό οφείλεται κυρίως στην είσοδο νέων εφοπλιστών στη ναυτιλιακή αγορά, στην αύξηση των ναυπηγήσεων νέων πλοίων λόγω της ανόδου των ναύλων και τέλος στην αγορά πλοίων second hand προκειμένου οι πλοιοκτήτες να μπορέσουν να ανταποκριθούν στις αυξημένες απαιτήσεις της ζήτησης πλοίων για μεταφορά φορτίων. Επίσης πρέπει να επισημάνουμε ότι το 2010 ο ελληνόκτητος στόλος βρισκόταν στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης με 258 εκατομ. dwt και με αριθμό πλοίων 3.996.

Σημαντικό στοιχείο είναι ότι το 2012, χρονιά που η Ελλάδα βρισκόταν σε οικονομική κρίση, ο ελληνόκτητος στόλος εμφάνισε αυξημένη χωρητικότητα κατά 2,5% αν και ο αριθμός των πλοίων μειώθηκε. Αυτό οφείλεται στο γεγονός πως πολλοί πλοιοκτήτες τότε προχώρησαν στην αντικατάσταση των παλαιών τους πλοίων με νέα μεγαλύτερης χωρητικότητας.

Η ολοκλήρωση του 2013 βρήκε τους Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν 3.669 πλοία (άνω των 1.000gt) μεταφορικής ικανότητας 261,63 εκατ. dwt, τα οποία αντιπροσωπεύουν το 16,16% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2013 οι παραγγελίες των Ελλήνων εφοπλιστών για νέες ναυπηγήσεις έφθαναν τα 371 πλοία χωρητικότητας 32,6 εκατ. dwt.

Θα πρέπει να αναφέρουμε ότι οι αυξήσεις (δεκαετία 1970) καθώς και οι μειώσεις(μέσα δεκαετίας 1980) της χωρητικότητας της ελληνικής ναυτιλίας δεν οφείλονται σε αντίστοιχες αυξήσεις ή μειώσεις του εμπορικού στόλου των Ελλήνων εφοπλιστών αλλά οφείλονται κυρίως στις μετεγγραφές των πλοίων τους από το ελληνικό νηολόγιο στα «ανοικτά νηολόγια» και το αντίστροφο.

Πίνακας 5: Ιστορική εξέλιξη ελληνόκτητου στόλου

Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ				
Date		Ships	DW	GT
March	1988	2,487	85,047,436	47,269,018
March	1989	2,428	81,928,296	45,554,419
February	1990	2,426	84,439,159	46,580,539
March	1991	2,454	87,102,785	47,906,852
March	1992	2,688	98,218,176	53,891,528
March	1993	2,749	103,958,104	56,918,268
March	1994	3,019	120,650,373	66,342,046
March	1995	3,142	126,128,352	71,666,943
March	1996	3,246	129,737,336	75,156,763
March	1997	3,204	127,782,567	74,982,110
February	1998	3,358	133,646,831	78,900,843
March	1999	3,424	139,255,184	83,454,890
March	2000	3,584	150,966,324	90,227,491
March	2001	3,618	168,434,370	100,220,348
March	2002	3,480	164,613,935	98,195,100
May	2003	3,355	171,593,487	103,807,860
March	2004	3,370	180,140,898	108,929,135
March	2005	3,338	182,540,868	109,377,819
March	2006	3,397	190,058,534	113,603,803
February	2007	3699	218,229,552	129,765,470
February	2008	4,173	260,929,221	154,599,274
February	2009	4,161	263,560,741	156,214,619
February	2010	3,996	258,121,898	152,616,046
March	2011	3,848	261,675,981	153,128,919
March	2012	3,760	264,054,167	155,904,976
March	2013	3,677	265,336,520	155,988,384
March	2014	3,901	290,847,132	170,984,684

πηγή: Lloyd's Register of Shipping-Fairplay, Μάρτιος 2014

(ΠΗΓΗ: Lloyd's Register of Shipping, Μάρτιος 2014)

2.2.2 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΥΜΦΕΡΟΝΤΩΝ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία διαδραματίζει παραδοσιακά πρωταγωνιστικό ρόλο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές ιδιαίτερα δε κατά τις τελευταίες τρεις δεκαετίες. Παρά τις μεγάλες επιχειρηματικές προκλήσεις που θέτει η δραστηριοποίηση επιχειρήσεων στον παγκοσμίου εμβέλειας κλάδο των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών και τους σημαντικούς κινδύνους που συνεπάγονται οι κατά καιρούς κρίσεις που πλήττουν την παγκόσμια ναυλαγορά, η απελευθερωμένη από κρατικές παρεμβάσεις ελληνική ναυτιλιακή επιχειρηματικότητα έχει καταφέρει να διατηρήσει την ηγετική θέση της στην παγκόσμια οικονομική σκηνή με συνεχή αύξηση της δυναμικότητας του ελληνόκτητου στόλου. Η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία είναι ένας κλάδος με ισχυρή παρουσία στην παγκόσμια οικονομία, με τους Έλληνες πλοιοκτήτες να επιχειρούν παραδοσιακά σε μία άκρως ανταγωνιστική παγκόσμια αγορά, στην οποία ναυτιλιακές επιχειρήσεις από όλες τις χώρες του κόσμου επιδιώκουν να συμμετέχουν και να διαπρέπουν. Ωστόσο, η παράδοση και η βαθειά γνώση των ιδιαιτεροτήτων, αντιξοοτήτων και κινδύνων που χαρακτηρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά αποτελούν ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα για τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες επί δεκαετίες τώρα καταφέρνουν να βρίσκονται στην πρωτοπορία και να διατηρούν το μερίδιο της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας στην παγκόσμια αγορά ναυτιλιακών μεταφορών σε υψηλό επίπεδο.

Η ελληνική οικονομία βρίσκεται σε ύφεση για τέταρτη συνεχόμενη χρονιά. Ωστόσο παρά την ύφεση και την υπερπροσφορά χωρητικότητας, η ελληνική ποντοπόρος ναυτιλία παραμένει ιδιαίτερα ανταγωνιστική με τους Έλληνες εφοπλιστές να ελέγχουν πάνω από το 15% του παγκόσμιου στόλου. Η ικανότητα προσαρμογής της στις συνεχώς μεταβαλλόμενες και απαιτητικές συνθήκες αποδεικνύεται από τις επενδύσεις σε νέα πλοία.

Το 2012 τα οικονομικά στοιχεία του υπό ελληνική σημαία στόλου παρέμειναν αρκετά ικανοποιητικά. Το ελληνικό νηολόγιο αριθμούσε 1.939 πλοία (χωρητικότητας άνω των 100grt⁹) συνολικής χωρητικότητας 43.613.921 dwt¹⁰. Η ελληνόκτητη

⁹Ένας Κόρος Ολικής Χωρητικότητας ή κοχ (Gross Registered Tonnage ή grt) είναι μονάδα μετρήσεως του συνολικού όγκου των χώρων φορτώσεως του πλοίου. 1 κοχ = 3,83 κυβικά μέτρα = 100 αγγλικά κυβικά πόδια.

ναυτιλία παρέμεινε στην πρώτη θέση διεθνώς. Ειδικότερα, ο ελληνόκτητος στόλος αριθμούσε 3.428 πλοία συνολικής χωρητικότητας 245,14 εκατομμύρια dwt¹¹, αντιπροσωπεύοντας το 15,56% της παγκόσμιας χωρητικότητας σε dwt.¹² Η ελληνική σημαία κατέχει την έκτη θέση στη διεθνή κατάταξη (σε dwt) και τη δεύτερη στην ΕΕ (σε gt). Γενικά μπορούμε να πούμε ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο προτιμούν να εγγράφουν το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων τους σε χώρες που τους παρέχουν ουσιαστική ελευθερία, κυρίως ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων τους, διατηρώντας σχετικά μικρό ποσοστό των πλοίων τους στη σημαία της χώρας καταγωγής τους. Ο ελληνόκτητος στόλος υπό σημαίες Κρατών Μελών της ΕΕ αντιπροσωπεύει το 42,72% της κοινοτικής χωρητικότητας (σε dwt). Επιπρόσθετα, οι Έλληνες εφοπλιστές ελέγχουν το 23,55% του παγκόσμιου στόλου δεξαμενοπλοίων, το 17,20% του παγκόσμιου στόλου φορτηγών μεταφοράς χύδην φορτίων και το 12,51% του παγκόσμιου στόλου μεταφοράς χημικών / παραγώγων πετρελαίου σε χωρητικότητα dwt.

Πίνακας 6: Οι 20 χώρες με το μεγαλύτερο σε χωρητικότητα στόλο στον κόσμο

A/A	Χώρα	Αριθμός πλοίων	DWT	GT
1.	Ελλάδα	4.894	291.735.318	168.922.455
2.	Ιαπωνία	8.537	242.640.509	159.401.728
3.	Κίνα	6.427	190.601.765	116.675.336
4.	Γερμανία	4.197	126.355.373	95.052.148
5.	Νότια Κορέα	2.651	83.534.652	52.870.979
6.	ΗΠΑ	4.900	60.029.569	51.121.849
7.	Νορβηγία	2.787	61.600.086	48.073.649
8.	Σιγκαπούρη	3.673	57.335.355	39.143.770
9.	Ιταλία	1.875	41.887.656	33.695.809
10.	Δανία	1.544	42.439.296	32.054.679
11.	Ταϊβάν	1.096	49.143.677	31.911.327
12.	Χονγκ Κονγκ	1.131	35.362.841	22.117.114
13.	Ηνωμένο Βασίλειο	1.282	25.003.441	19.403.180
14.	Καναδάς	1.028	25.390.410	18.376.466
15.	Τουρκία	2.202	29.248.550	18.212.681
16.	Ρωσία	2.854	23.621.608	16.364.926
17.	Ινδία	1.610	24.644.574	14.584.209
18.	Ινδονησία	6.803	16.959.173	12.508.640
19.	Ολλανδία	1.791	16.482.850	11.774.032
20.	Μαλαισία	1.670	16.882.817	11.572.398
	ΣΥΝΟΛΟ	62.952	1.460.899.520	973.837.375

ΠΗΓΗ: Clarksons

(ΠΗΓΗ: Clarksons)

¹⁰ Πηγή: Ελληνική Στατιστικά Αρχή 2013

¹¹ Deadweight tonnage ή dwt είναι μονάδα μετρήσεως της μεταφορικής δυναμικότητας του πλοίου η οποία υπολογίζεται από την διαφορά μεταξύ του έμφορτου και άφορτου εκτοπίσματος και δείχνει τους τόνους που δύναται να μεταφέρει το πλοίο σε φορτίο, εφόδια, νερό, επιβάτες, πλήρωμα κ.λπ.

¹² Πηγή: HIS Fairplay World Shipping Encyclopedia January 2013

Στο τέλος Δεκεμβρίου 2012 οι παραγγελίες νεότευκτων πλοίων ελληνικών συμφερόντων ανήλθαν σε 304 πλοία συνολικής χωρητικότητας 29,56 εκ. dwt. Από τα πλοία αυτά 102 είναι δεξαμενόπλοια που αντιπροσωπεύουν το 22,34% της παγκόσμιας ναυπηγούμενης χωρητικότητας.

Στα 72 δις. δολάρια ανήλθε το 2014 η αξία του ελληνικού στόλου βάσει τιν τύπου πλοίων και της τρέχουσας αξίας τους στην αγορά, ενώ η αξία του παγκόσμιου στόλου άγγιξε τα 809 δις. δολάρια. Οι Έλληνες εφοπλιστές διαχειρίζονται τον τρίτο ακριβότερο στόλο διεθνώς, ακολουθώντας τους Ιάπωνες που βρίσκονται στην πρώτη θέση, και τους Αμερικανούς στη δεύτερη, σύμφωνα με στοιχεία που δημοσίευσε η Clarkson Research Services Limited.

Οι πέντε πρώτες χώρες βάσει αξίας στόλου ελέγχουν το 48% και οι 10 πρώτες με το ίδιο κριτήριο το 67% της παγκόσμιας ναυτιλιακής βιομηχανίας όσον αφορά στ πλοία. Η ελληνικών συμφερόντων ναυτιλία ελέγχει το 15,1% του παγκόσμιου στόλου βάσει χωρητικότητας με 164 εκατομμύρια τόνους και ακολουθούν η Ιαπωνία με 13,8%, η Κίνα με 13,8%, η Γερμανία με 7,7% και την πεντάδα συμπληρώνει η Κορέα με 4,6%.¹³

Όσο αφορά τη μέση ηλικία του ελληνικής σημαίας στόλου το 2013 ήταν 11,5 έτη-με 50% του στόλου να έχει ηλικία μικρότερη των 10 ετών- και του ελληνόκτητου στόλου ήταν τα 9,9 έτη, ενώ ο μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου ήταν 12,4 έτη. Έτσι τα υψηλά επίπεδα των ναύλων στην περίοδο 2003-2008 και οι σημαντικές δυνατότητες χρηματοδότησεως των ναυτιλιακών εταιριών από τις τράπεζες οδήγησαν σε κατακόρυφη αύξηση των παραγγελιών για νεότευκτα πλοία, που ανανέωσαν και κατέστησαν πιο ανταγωνιστικό τον ελληνόκτητο στόλο.

Όσο αφορά την Ελλάδα και το εθνικό της νηολόγιο το τρωτό της σημείο φαίνεται ότι είναι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Όταν το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο NAT, με την απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους, ο οποιοσδήποτε περιορισμός για την ενίσχυση της χρήσης ελληνικών πληρωμάτων μειώνει την ανταγωνιστικότητα του

¹³ Ναυτικά Χρονικά, Αρ. Φύλλου 172,σελ.13

ελληνικού νηολογίου, κυρίως σε περιόδους που τα ναύλα βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, ότι είναι καίριας σημασίας η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, η οποία θα δώσει το έναυσμα για τον επαναπατρισμό του μεγαλύτερου μέρους του ελληνόκτητου στόλου. Αυτό το γεγονός είναι βέβαιο ότι θα δώσει πολλά οικονομικά οφέλη στη χώρα αλλά και θα προσφέρει ανάσταση του εθνικού γοήτρου.

2.3 ΣΗΜΑΙΕΣ ΕΥΚΟΛΙΑΣ-ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ

Όπως αναφέρθηκε παραπάνω σήμερα οι περισσότερες ναυτιλιακές εταιρίες για λόγους που συνδέονται με το λειτουργικό κόστος ενός πλοίου νηολογούν τα πλοία τους σε σημαίες ευκαιρίας-ευκολίας. Η ύπαρξη αυτών των σημαιών είναι και ο βασικός λόγος φυγής πολλών πλοιοκτητών από την ελληνική σημαία.

Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες ορισμένων κρατών στις οποίες νηολογούν τα πλοία τους κάποιες ναυτιλιακές εταιρίες με σκοπό την προαγωγή των συμφερόντων τους και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους μέσω της αποφυγής οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων, συνθηκών και όρων απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν αν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.¹⁴

Για τον πλοιοκτήτη, η σημαία ευκολίας σημαίνει αποφυγή φορολογίας στη χώρα εγκατάστασης, χαμηλότερο κόστος πληρώματος καθώς και χαμηλότερα επίπεδα ελέγχου και ανωνυμία.(Θεοτοκάς Γ. 2011).

Στις σημαίες ευκαιρίες απουσιάζει ο γνήσιος δεσμός μεταξύ κράτους και πλοίου. Η πρόσβαση σε αυτά τα νηολόγια είναι αρκετά εύκολη, το ίδιο και η αποχώρηση. Τέτοιες σημαίες είναι του Παναμά, της Λιβερίας, της Ονδούρας κτλ.

Όλα τα παραπάνω καθιστούν τις σημαίες ευκαιρίας ελκυστικές για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες ωστόσο θεωρούνται σημαίες με μειωμένη αξιοπιστία και κύρος.

¹⁴ Β.Ν. Μεταξάς, Η οικονομική των σημαιών ευκολίας, Παπαζήσης, Αθήνα 1985, σελ. 43-44.

Πίνακας 7: ΟΙ TOP 10 ΣΗΜΑΙΕΣ ΣΕ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ



(ΠΗΓΗ: www.capital.gr)

Όσο αφορά το παραπάνω διάγραμμα θα πρέπει να τονίσουμε ότι ο Παναμάς και η Λιβερία που βρίσκονται στην πρώτη και στη δεύτερη θέση, όσο αφορά τον αριθμό των πλοίων που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια τους, ανήκουν στην κατηγορία των «ανοικτών νηολογίων», στα οποία η πρόσβαση είναι πολύ εύκολη και οι υποχρεώσεις των πλοιοκτητών ελάχιστες. Αυτός ήταν και ο κυριότερος λόγος φυγής πολλών ελληνόκτητων πλοίων από το ελληνικό νηολόγιο καθώς πλέον το ελληνικό πλοίο δεν ήταν ανταγωνιστικό¹⁵(δηλαδή τα λειτουργικά έξοδα του ελληνικού πλοίου ήταν υψηλότερα από ότι τα έξοδα πλοίων που έφεραν άλλες σημαίες.

¹⁵ Ανταγωνιστικότητα σημαίνει η ελληνική σημαία να έχει φθηνότερο κόστος διαχείρισης του πλοίου, απ'ότι έχουν οι κύριοι ανταγωνιστές της, με την ίδια ποιότητα προσφοράς θαλάσσιων υπηρεσιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

3.1 ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΜΙΑΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Η ναυτιλιακή βιομηχανία χρήζει ιδιαίτερης σημασίας και ανάλυσης. Συγκροτείται από ένα σύνολο αγορών, τοπικών, εθνικών, περιφερειακών και παγκόσμιων, καθεμιά από τις οποίες εμφανίζει τις δικές της ιδιαιτερότητες. Ταυτόχρονα, στο μεγαλύτερο μέρος της λειτουργεί ως παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία, σε ένα περιβάλλον πολύπλοκο και δυναμικό. Ο παράγωγος χαρακτήρας της ζήτησης που καλύπτει την καθιστά ευμετάβλητη και απρόβλεπτη βιομηχανία, κάτι που δυσχεραίνει την ανάλυση της.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση βρίσκεται σε αμφίδρομη σχέση με το περιβάλλον, στο οποίο λειτουργεί. Καθορίζεται από αυτό και συγχρόνως συμβάλλει με την δράση της στον καθορισμό του. Αναπτύσσει ικανότητες οι οποίες τις επιτρέπουν να εκμεταλλευτεί συγκεκριμένες ευκαιρίες που εντοπίζει στο περιβάλλον λειτουργίας της.

Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων δεν είναι στατικό αλλά μεταβάλλεται αδιάκοπα. Κατά συνέπεια, οι επιχειρήσεις είναι υποχρεωμένες να λαμβάνουν υπόψη τους τα στοιχεία και τις δυνάμεις του εξωτερικού περιβάλλοντος, να αναγνωρίζουν και να αξιολογούν τις σημερινές συνθήκες που επικρατούν και να προβλέπουν τις μεταβολές, ώστε να είναι σε θέση να αντιδράσουν με τον κατάλληλο τρόπο.

Το περιβάλλον λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων διακρίνεται στο ευρύτερο μακροπεριβάλλον και στο άμεσο περιβάλλον. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν: οι τεχνολογικές δυνάμεις(αφορούν τις τεχνολογικές εξελίξεις που σημειώνονται στο εξωτερικό περιβάλλον και μπορούν να επιδράσουν στον οργανισμό), οι οικονομικές δυνάμεις(αφορούν τις αλλαγές στο οικονομικό περιβάλλον οι οποίες δημιουργούν ευκαιρίες και προκαλούν προβλήματα στις επιχειρήσεις), οι πολιτικές, νομικές και ρυθμιστικές δυνάμεις (αφορούν μια σειρά από νόμους, ρυθμίσεις και διάφορες αρχές που χαρακτηρίζουν τις πολιτικές, νομικές και ρυθμιστικές δυνάμεις του εξωτερικού περιβάλλοντος), και τέλος οι πολιτιστικές και κοινωνικές δυνάμεις. Στην δεύτερη κατηγορία ανήκουν οι: πελάτες που είναι οι αγοραστές είτε των προϊόντων είτε των υπηρεσιών των επιχειρήσεων, οι ανταγωνιστές δηλαδή οι «αντίπαλοι» της επιχείρησης καθώς με αυτούς θα συναγωνιστεί για την πώληση των προϊόντων ή των υπηρεσιών της αλλά και για την απόκτηση των παραγωγικών της πόρων, οι προμηθευτές οι οποίοι προσφέρουν στις επιχειρήσεις όλους τους αναγκαίους για την λειτουργία τους πόρους και τέλος το ανθρώπινο δυναμικό, με το οποίο θα ασχοληθούμε στην παρούσα εργασία.

3.1.1 ΤΟ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Το ανθρώπινο δυναμικό είναι ίσως ο κρίσιμότερος συντελεστής κάθε επιχείρησης και θεωρείται η βάση για την δημιουργία βιώσιμου ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Το ανθρώπινο δυναμικό παρέχει γνώσεις, ικανότητες και κατεύθυνση στην επιχείρηση και αποτελεί τον παράγοντα που θα ενεργοποιήσει και θα αξιοποιήσει όλους τους συντελεστές παραγωγής ώστε να πετύχει τους στόχους της. Σημαντικό όμως προς αυτή την κατεύθυνση είναι η προσέλκυση ποιοτικού εργατικού δυναμικού. Για αυτό θα πρέπει η διοίκηση της ναυτιλιακής επιχείρησης να είναι σε θέση να κατανοεί και να λαμβάνει υπόψη της όλους εκείνους τους παράγοντες που καθορίζουν την προσφορά εργασίας από το ανθρώπινο δυναμικό μιας κοινωνίας. Θα πρέπει επίσης, να μπορεί να προβλέπει τις μεταβολές στην αγορά εργασίας και να αντιμετωπίζει τις αρνητικές επιδράσεις που αυτές μπορεί να προκαλέσουν. Πρέπει επίσης να αναπτύσσει πολιτικές που θα επιτρέπουν την αποτελεσματική ένταξη και διοίκηση των εργαζομένων.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, ότι η προσέλκυση, η επιλογή και η διατήρηση του κατάλληλου ανθρώπινου δυναμικού αποτελούν κρίσιμους παράγοντες για την

επιτυχία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης, ιδιαίτερα σήμερα που έχουν κάνει την εμφάνιση τους πληρώματα διαφόρων εθνικοτήτων, τα οποία τις περισσότερες φορές δεν πληρούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις και θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των πλοίων. Αυτό το θέμα θα παρουσιάσουμε αναλυτικά στην παρούσα εργασία.

3.2 Η ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Η ναυτιλία όπως έχουμε προαναφέρει είναι παγκόσμια και συνεπώς και η αγορά ναυτικής εργασίας είναι μια διεθνής αγορά.

Όπως γνωρίζουμε το κόστος εργασίας αποτελεί το μεγαλύτερο ποσοστό του λειτουργικού κόστους του πλοίου, δηλαδή του κόστους που προκύπτει από την καθημερινή λειτουργία του πλοίου, είτε αυτό πραγματοποιεί ταξίδι είτε όχι (κόστος μισθοδοσίας πληρώματος, κόστος προμηθειών, κόστος συντήρησης και επισκευών κτλ), και για αυτό το λόγο συμβάλλει καθοριστικά στην ανταγωνιστικότητα μιας επιχείρησης.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να αντλήσουν τα στελέχη τους από αυτή την διεθνή αγορά και να μη περιορίζονται στα στενά γεωγραφικά όρια ή εθνικά τους όρια, εφόσον η σημαία που φέρει το πλοίο τους δεν θέτει περιορισμούς ως προς την εθνικότητα του πληρώματος. Μια ναυτιλιακή επιχείρηση ανεξάρτητα από την χώρα στην οποία εδρεύει και τους θαλάσσιους δρόμους που ακολουθεί, εφόσον προτάσσει το κόστος σαν κυρίαρχο κριτήριο, μπορεί να αναζητά ναυτεργατικό δυναμικό με το χαμηλότερο δυνατό κόστος. Για παράδειγμα ένα πλοίο μπορεί να ανήκει σε Έλληνα πλοιοκτήτη, το γραφείο που το διαχειρίζεται να βρίσκεται στο Λονδίνο, οι θαλάσσιοι δρόμοι που ακολουθεί να βρίσκονται στην περιοχή του Ατλαντικού Ωκεανού, η σημαία του να είναι Λιβεριανή και το πλήρωμα του να αποτελείται από Έλληνες, Φιλιππινέζους, Ινδούς.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν, ότι μια ναυτιλιακή επιχείρηση που έχει ως βασική προτεραιότητα της την ελαχιστοποίηση του κόστους πληρώματος επιδιώκει την προσέλκυση και πρόσληψη φθηνού ναυτεργατικού δυναμικού από τη διεθνή αγορά ναυτικής εργασίας.

3.2.1 ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Σήμερα ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών που εργάζεται στα πλοία με ξένη αλλά και με ελληνική σημαία συνεχώς αυξάνεται, για λόγους που έχουν να κάνουν κυρίως με το λειτουργικό κόστος του πλοίου.

Οι 10.671 ξένοι ναυτικοί που απογράφηκαν την 20^η Σεπτεμβρίου 2012 προέρχονται από τις παρακάτω χώρες:

Πίνακας 7: ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΞΕΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Εθνικότητα ναυτικών	Αριθμός ναυτικών κατά κατηγορίες πλοίων Category of ships and number of seamen				
	Φορτηγά Cargo ships	Δεξαμενόπλοια Tankers	Επιβατηγά Τουριστικά Passenger - Tourist ships	Λοιπά Other	Σύνολο Total
Σύνολο	6.839	9.573	5.904	564	22.880
<i>A' Σε πλοία υπό Ελληνική σημαία</i>	6.588	8.993	5.537	464	21.582
Ελληνική	2.721	3.709	5.322	457	12.209
Αιγύπτου	22	0	19	7	48
Φιλιππίνων	3.362	4.322	62	0	7.746
Πακιστάν	6	108	0	0	114
Ινδίων	33	10	0	0	43
Σρι Λάνκα	2	18	3	0	23
Χιλής	6	0	0	0	6
Πορτογαλίας	–	–	–	–	0
Ονδούρας	–	–	–	–	0
Συρίας	1	1	0	0	2
Κύπρου	8	9	5	0	22
Γκάνας	1	13	0	0	14
Ινδονησίας	42	0	2	0	44
Βιρμανίας	–	–	–	–	0
Ουκρανίας	128	149	63	0	340
Λοιπές	256	654	61	0	971
<i>B' Σε πλοία υπό ξένη σημαία</i>	251	580	367	100	1.298
Ελληνική	143	239	341	94	817
Αιγύπτου	0	1	0	0	1
Φιλιππίνων	58	277	26	0	361
Πακιστάν	–	–	–	–	0

Ινδιών	-	-	-	-	0
Σρι Λάνκα	-	-	-	-	0
Χιλής	-	-	-	-	0
Πορτογαλίας	-	-	-	-	0
Ονδούρας	-	-	-	-	0
Συρίας	-	-	-	-	0
Κύπρου	-	-	-	-	0
Γκάνας	-	-	-	-	0
Ινδονησίας	-	-	-	-	0
Λοιπές	50	63	0	6	119

(ΠΗΓΗ: Ελληνική Στατιστική Αρχή)

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε ότι η πλειοψηφία των αλλοδαπών ναυτικών προέρχεται από τις Φιλιππίνες.

Φυσικά θα πρέπει να αναφέρουμε ότι την επιλογή εθνικότητας του πληρώματος καθορίζει σε σημαντικό βαθμό και το καθεστώς που ορίζει το κράτος τη σημαία του οποίου φέρει το πλοίο. Στις παραδοσιακές σημαίες συνήθως προβλέπεται οργανική σύνθεση, που περιλαμβάνει έναν ελάχιστο αριθμό ναυτικών εθνικότητας του κράτους-σημαίας. Αντίθετα, στις σημαίες ευκολίας δεν υπάρχει περιορισμός ως προς την εθνικότητα των ναυτικών. Άλλωστε, αυτό αποτελεί και έναν από τους βασικούς λόγους επιλογής τους από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

3.2.2 ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΟΡΙΑ ΜΙΣΘΩΝ ΤΗΣ ILO

Σε αυτό το σημείο της εργασίας θα παραθέσουμε μισθολογικά στοιχεία ελληνικών και αλλοδαπών πληρωμάτων, προκειμένου να εξηγήσουμε το λόγο που οι πλοιοκτήτες επιλέγουν αλλοδαπούς για την επάνδρωση των πλοίων τους.

Η κλίμακα μισθών της ILO βασίζεται σε μια φόρμουλα που απεικονίζει τις αλλαγές στις τιμές και στις ισοτιμίες των νομισμάτων σε σχέση με το δολάριο σε 49 ναυτικές χώρες. Η κλίμακα αυτή χρησιμοποιείται από τους πλοιοκτήτες για τον υπολογισμό των αμοιβών των ναυτεργατών που εργάζονται στα πλοία τους.

Σύμφωνα με την ILO ο κατώτερος μισθός ενός απλού ναύτη έχει διαμορφωθεί στα \$585 έως το τέλος του 2014, δηλαδή 430 ευρώ. Οι κατώτερες αμοιβές που προβλέπει ο ILO είναι πολύ χαμηλότερες από την κλίμακα μισθών της ITF και τις αμοιβές των ναυτεργατών στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες.

ITF

Η ITF ιδρύθηκε το 1896 στην Ευρώπη από ναυτεργατικά και λιμενεργατικά σωματεία και εδρεύει στο Λονδίνο. Βασικός της στόχος είναι η προστασία των ναυτεργατών και η βελτίωση των μισθών και των συνθηκών εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε ξένες σημαίες. Κίνητρο της ίδρυσης της ITF ήταν οι άθλιες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών που παρατηρούνται σε ορισμένα πλοία αλλά και οι πολύ χαμηλοί μισθοί ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις παρατηρείται το φαινόμενο της μη πληρωμής των ναυτικών για τις εργασίες τους χωρίς ωστόσο οι πλοιοκτήτες να έχουν συνέπειες. Αυτά τα φαινόμενα παρατηρούνται κυρίως σε πλοία που απασχολούν αλλοδαπά πληρώματα από αναπτυσσόμενες χώρες όπως οι Φιλιππίνες, η Ινδία κτλ.

Η ITF προκειμένου να περιορίσει το φαινόμενο εκμετάλλευσης των ναυτικών που προέρχονται από τριτοκοσμικές και αναπτυσσόμενες χώρες έχει θεσπίσει μια κλίμακα μισθών που ορίζει τα κατώτερα όρια μισθών για τους εργαζόμενους σε πλοία με σημαίες ευκαιρίας ενώ παράλληλα προβαίνει και σε αιφνιδιαστικούς ελέγχους πάνω στα εμπορικά πλοία και επιβάλλει κυρώσεις σε όσα πλοία δεν συμμορφώνονται.

Είναι σημαντικό να αναφέρουμε πως το μεγαλύτερο μέρος του ελληνόκτητου στόλου είναι νηολογημένο σε σημαίες ευκαιρίας (Παναμάς, Λιβερία, Νήσοι Μάρσαλ κτλ) και απασχολούν αλλοδαπά κατώτερα πληρώματα, για λόγους που έχουν να κάνουν με το λειτουργικό κόστος των πλοίων τους.

Κλίμακα μισθών της ITF και ελληνική συλλογική σύμβαση εργασίας

Σε αυτό το σημείο θα παρουσιάσουμε τους κατώτερους μισθούς που προβλέπονται από την ITF με τους αντίστοιχους μισθούς των Ελλήνων ναυτικών όπως προβλέπονται από τη συλλογική σύμβαση εργασίας των ναυτικών.

Πίνακας 8 :Κλίμακα κατώτατων μισθών της ITF(σε \$)

	Μισθός ειδικότητας	Βασικός	Υπερωρίες	Ποσοστό υπερωριών	Άδεια	Επίδομα αδείας	Σύνολο
Πλοίαρχος	3.369	2.864	2.127	20.65	668	126	5.786
Αρχιμηχανικός	3.062	2.603	1.933	18.77	607	126	5.270

Υποπλοίαρχος	2.175	1.849	1.373	13.33	431	126	3.780
Ανθυποπλοίαρχος	1.742	1.481	1.100	10.68	346	126	3.053
Α' Μηχανικός	2.175	1.849	1.373	13.33	431	126	3.780
Β' Μηχανικός	1.742	1.481	1.100	10.68	346	126	3.053
Γ' Μηχανικός	1.679	1.427	1.060	10.29	333	126	2.946
Ηλεκτρολόγος Μηχανικός	1.742	1.481	1.100	10.68	346	126	3.053
Ηλεκτρολόγος	1.498	1.273	946	9.18	297	126	2.642
Αρχιθαλαμηπόλος	1.742	1.481	1.100	10.68	346	126	3.053
Δόκιμος Πλοίαρχος	1.679	1.427	1.060	10.29	333	126	2.946
Ναύκληρος	1.117	949	705	6.84	221	126	2.001
Εφαρμοστής	1.117	949	705	6.84	221	126	2.001
Μάγειρας	1.117	949	705	6.84	221	126	2.001
Βοηθός Μάγειρα	0.852	724	538	5.22	169	126	1.557
Ξυλουργός	1.117	949	705	6.84	221	126	2.001
Αρχιθερμαστής	1.117	949	705	6.84	221	126	2.001
Αντλίωρος	1.117	949	705	6.84	221	126	2.001
Ναύτης	1	850	631	6.13	198	126	1.806
Θερμαστής	1	850	631	6.13	198	126	1.806
Λιπαντής	1	850	631	6.13	198	126	1.806
Θαλαμηπόλος	1	850	631	6.13	198	126	1.806
Ναυτόπαις	0.744	632	469	4.56	147	126	1.375
Καθαριστής	0.744	632	469	4.56	147	126	1.375
Καμαρότος	0.599	509	378	3.67	119	126	1.132

(ΠΗΓΗ: ITF Uniform "TCC" Collective Agreement)

Πίνακας 9: Συλλογική Σύμβαση Εργασίας Ναυτικών

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ(σε ευρώ)	ΒΑΣΙΚΟΣ ΜΙΣΘΟΣ(σε δολάρια)
Πλοίαρχος	2.712,26	3.390,33
Υποπλοίαρχος	1.417,32	1.771,65

Ανθυποπλοίαρχος	1.232,74	1.540,93
Α' Μηχανικός	2.677,57	3.334,46
Β' Μηχανικός	1.417,32	1.839,15
Γ' Μηχανικός	1.232,74	1.540,93
Ηλεκτρολόγος	1.417,32	1.839,15
Αξιωματικός Α/Τα Α'	1.417,32	1.839,15
Αξιωματικός Α/Τα Β'	1.232,74	1.540,93
Ναύκληρος	1.070,83	1.338,54
Ξυλουργός	1.070,83	1.338,54
Ναύτης	1.002,76	1.253,45
Ναυτόπαις	731,30	914,13
Δόκιμος Πλοίαρχος(απόφοιτος ΑΕΝ)	861,69	1.077,11
Δόκιμος Πλοίαρχος	861,69	1.077,11
Μηχανοδηγός Α'	1.227,68	1.534,60
Μηχανοδηγός Β'	1.095,40	1.369,25
Αντλιώρος	1.080,95	1.351,19
Αρχιθερμαστής	1.080,95	1.351,19
Λιπαντής	1.070,83	1.338,54
Θερμαστής	1.033,16	1.291,45
Καθαριστής	731,30	914,13
Δόκιμος Μηχανικός	861,69	1.077,11
Δόκιμος Ασυρματιστής	861,69	1.077,11
Θαλαμηπόλος	1.070,83	1.338,54
Μάγειρας	1.117,35	1.396,69
Βοηθός Μάγειρα	905,58	1.131,98
Βοηθός Θαλαμηπόλου(κάτοχος άδειας)	905,58	1.131,98

(ΠΗΓΗ: Εφημερίδα της Κυβερνήσεως, Αρ. Φύλλου 123, Συλλογική Σύμβαση Πλοίαρχων φορτηγών πλοίων 4.500 T.D.W και άνω)

Όπως προκύπτει από την παράθεση των παραπάνω πινάκων ένας Έλληνας ναύτης κερδίζει περίπου 1.253\$ το μήνα, ενώ ένας αλλοδαπός αμείβεται με 850\$ το μήνα με

βάση τη κατώτατη σύμβαση της ITF¹⁶. Αντίστοιχα μπορούμε να αναφέρουμε και άλλα παραδείγματα που απεικονίζουν τις μισθολογικές διαφορές στις αμοιβές του κατώτερου πληρώματος ανάμεσα στα ελληνικά πληρώματα και στην κατώτατη σύμβαση της ITF. Χαρακτηριστικά ένας Έλληνας μάγειρας αμείβεται με 1.397\$ ενώ ο αλλοδαπός συνάδελφος του με 949\$.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι το κόστος των ελληνικών πληρωμάτων είναι σημαντικά υψηλότερο από το αντίστοιχο των αλλοδαπών πληρωμάτων(περίπου 40%). Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα η ελληνική σημαία να είναι ακριβή για τους πλοιοκτήτες και αυτός είναι ο βασικός λόγος φυγής τους προς τις σημαίες ευκαιρίας.

3.3 ΑΤΟΜΙΚΕΣ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Μια σύγχρονη πρακτική που εφαρμόζεται στις μέρες μας (μετά από απόφαση του υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη) και αφορά τη ναυτική απασχόληση στα ποντοπόρα πλοία είναι οι ατομικές συμβάσεις εργασίας μεταξύ ναυτικού- πλοιοκτήτριας εταιρίας. Στόχος αυτής της πρακτικής είναι η μεγαλύτερη απορρόφηση Ελλήνων ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία.

Πρέπει να αναφερθεί ότι η συλλογική σύμβαση εργασίας στα ποντοπόρα πλοία έχει λήξει από 31-12-2010 και δεν έχει ανανεωθεί μέχρι σήμερα καθώς οι δύο πλευρές ναυτικοί και πλοιοκτήτες της ποντοπόρου ναυτιλίας δεν έχουν καταφέρει να καθίσουν στο τραπέζι των συνομιλιών.

Όπως τόνισε και ο πρόεδρος της ΕΕΕ με την επικύρωση της MLC από την ελληνική Βουλή επιτρέπονται πλέον οι ατομικές συμβάσεις εργασίας, υπό την προϋπόθεση ότι δεν υπάρχει συλλογική και ότι σύμφωνα με το άρθρο 6 της απόφασης 3522.2/08/2013 για τη σύμβαση ναυτολόγησης(σε περίπτωση που δεν υπάρχει συλλογική σύμβαση εργασίας) οι όροι ναυτολόγησης των Ελλήνων ναυτικών συμφωνούνται ελεύθερα από τα συμβαλλόμενα μέρη με ατομική σύμβαση ναυτολόγησης του ναυτικού. Επίσης ανέφερε ότι οι ατομικές συμβάσεις εργασίας δεν θα πρέπει να είναι καταχρηστικές αλλά να συμβαδίζουν με τις διεθνείς και οι μισθοί που προβλέπονται από αυτές δεν είναι τόσο χαμηλοί όπως όλοι νομίζουν, όταν ο χαμηλότερος μισθός του ναύτη είναι περίπου 1.500 δολάρια.

¹⁶ Η μετατροπή έγινε με βάση την ισοτιμία ευρώ/δολάριο=1,25

Ωστόσο αυτή η πρακτική έχει συναντήσει πολλές αντιδράσεις. Συγκεκριμένα τα ναυτεργατικά σωματεία, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού, η Πανελλήνια Ένωση Κατώτερων Πληρωμάτων Μηχανής « Ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ» και η Πανελλήνια Επαγγελματική Ένωση Μαγείρων κάνουν λόγο για «τυχοδιωκτική ενέργεια» αναφορικά με το ενδεχόμενο εφαρμογής των ατομικών συμβάσεων εργασίας στα ποντοπόρα πλοία και αναφέρουν ότι «το Υπουργείο Ναυτιλίας και η ΕΕΕ δεν έχουν εξουσιοδότηση από τον ILO και τις Διεθνείς Συνδικαλιστικές Οργανώσεις να καταργήσουν τη Συλλογική Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας».

Αναφέρουν επίσης ότι ο πόθος των εφοπλιστών για μισθούς επιπέδου Μπαγκλαντές για τους Έλληνες ναυτικούς, με τη συμβολή της κυβέρνησης βρίσκεται πολύ κοντά στην πραγματοποίησή του.

3.4 Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΗ ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΠΟΧΗ

Η ναυτική εργασία αποτελεί αδιαμφισβήτητα μια πολύ ιδιαίτερη και απαιτητική εργασία καθώς ο χώρος εργασίας των ναυτικών, το πλοίο, είναι ένας συνεχώς μετακινούμενος χώρος. Ο ναυτικός πρέπει να ακολουθεί το πλοίο σε όλες του τις μετακινήσεις και να συμμετέχει σε όλες του τις λειτουργίες. Έτσι λοιπόν οι ναυτικοί για μεγάλα χρονικά διαστήματα αποχωρίζονται τις οικογένειές τους και την ζωή τους στη στεριά και βρίσκονται μέρα-νύχτα στη θάλασσα. Παρόλο που η τεχνολογία έχει προχωρήσει σημαντικά και πλέον η επαφή των ναυτικών με τους δικούς τους στη στεριά είναι πιο εύκολη από ότι στο παρελθόν, δεν έχει καταφέρει ακόμα να εκμηδενίσει αυτή την απόσταση και να αφανίσει το αίσθημα της απομόνωσης που νιώθουν οι ναυτικοί.

Επιπλέον, ο φόρτος εργασίας των ναυτικών τα τελευταία χρόνια έχει αυξηθεί σημαντικά. Κανονισμοί, περιορισμοί των τερματικών σταθμών, απαιτήσεις των ναυλωτών, επιθεωρήσεις λιμενικού ελέγχου, απαιτήσεις της αγοράς κ.ά όλα αυτά πιέζουν το πλήρωμα. Καθώς μαθαίνουν να ανταποκρίνονται στις πιο πρόσφατες απαιτήσεις, κάποιες νέες εισάγονται και όλο αυτό είναι ένας φαύλος κύκλος.

Επιπρόσθετα, η ευθύνη του ανθρώπινου παράγοντα(αφορά όχι μόνο το πλήρωμα αλλά και το προσωπικό που εργάζεται στη ξηρά) σε περίπτωση ατυχήματος είναι τεράστια. Αυτός είναι και ο λόγος εισαγωγής κάποιων κανονισμών που αφορούν την ασφάλεια του πλοίου ωστόσο πολλοί πλοιοκτήτες, για οικονομικούς κυρίως λόγους,

δεν συμμορφώνονται με αυτούς. Έτσι το πλήρωμα έρχεται αντιμέτωπο με τις συνέπειες της μη συμμόρφωσης των πλοιοκτητών με τους κανονισμούς ασφαλείας.

Επίσης, η εισαγωγή των σύγχρονων τεχνολογιών έχει επηρεάσει την εργασία των ναυτικών από πολλές απόψεις: λιγότερες χειρονακτικές εργασίες για το πλήρωμα από τη μία, αλλά αύξηση της απαίτησης για εξειδικευμένες γνώσεις και συνεχή εκπαίδευση και ενημέρωση από την άλλη. Επιπλέον, η πρόοδος της τεχνολογίας έχει οδηγήσει σε συρρίκνωση του αριθμού των ναυτικών που εργάζονται πάνω στα πλοία(κυρίως στα σύγχρονα πλοία) σε 15-20 άτομα.

Ταυτόχρονα η ανάδειξη των σημαιών ευκαιρίας(οι οποίες δεν θέτουν κανένα περιορισμό ως προς την εθνικότητα των πληρωμάτων) έχει αλλάξει το διεθνή καταμερισμό εργασίας. Η ανάγκη για μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων, έχει οδηγήσει τους πλοιοκτήτες στην προσέλκυση κατώτερων πληρωμάτων για την επάνδρωση των πλοίων τους. Έτσι το εκκρεμές της αγοράς εργασίας έχει μετακινηθεί από τις παραδοσιακές ναυτιλιακές δυνάμεις της Δυτικής Ευρώπης προς την Άπω Ανατολή, την Ινδία και την Ανατολική Ευρώπη. Σε αυτό το σημείο εστιάζεται και το πρόβλημα απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών που οδηγεί στη σταδιακή απαξίωση του ναυτικού επαγγέλματος.

Τα θέματα που αφορούν την ναυτική εργασία στην Ελλάδα ορίζονται από:

- i. Τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου¹⁷ και πιο συγκεκριμένα από τα άρθρα 37-83, τα οποία αφορούν στον Πλοίαρχο, στο πλήρωμα του πλοίου και στη σύμβαση ναυτολόγησης,
- ii. Τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου,¹⁸ μέρος 2^ο, άρθρο 55 και έπειτα, όπου ρυθμίζονται θέματα σχετικά με την ναυτική απογραφή, τα ναυτικά φυλλάδια κ.ά.
- iii. Τις εκάστοτε συλλογικές Συμβάσεις Ναυτικής Εργασίας, οι οποίες ρυθμίζουν θέματα αμοιβών πληρωμάτων, επιδομάτων, ορίων ανάπαυσης κ.ά,

¹⁷ Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες από α) την κυριότητα ή την εκμετάλλευση πλοίου ή πλωτού ναυπηγήματος και β) από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας. Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο διακρίνεται σε Ναυτεργατικό Δίκαιο, Δίκαιο της Θαλάσσιας Αρωγής, Δίκαιο Ναυτικής Ασφάλισης και Δίκαιο της Κοινής Αβαρίας.

¹⁸ Το Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο ασχολείται με θέματα όπως η οργάνωση του Κράτους για τη διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας και με τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα έναντι του Κράτους όσων ασχολούνται με την εμπορική ναυτιλία.

- iv. Τον Κανονισμό Εργασίας επί Πλοίων,
- v. Το Ν.Δ 2651/1953 «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων».¹⁹

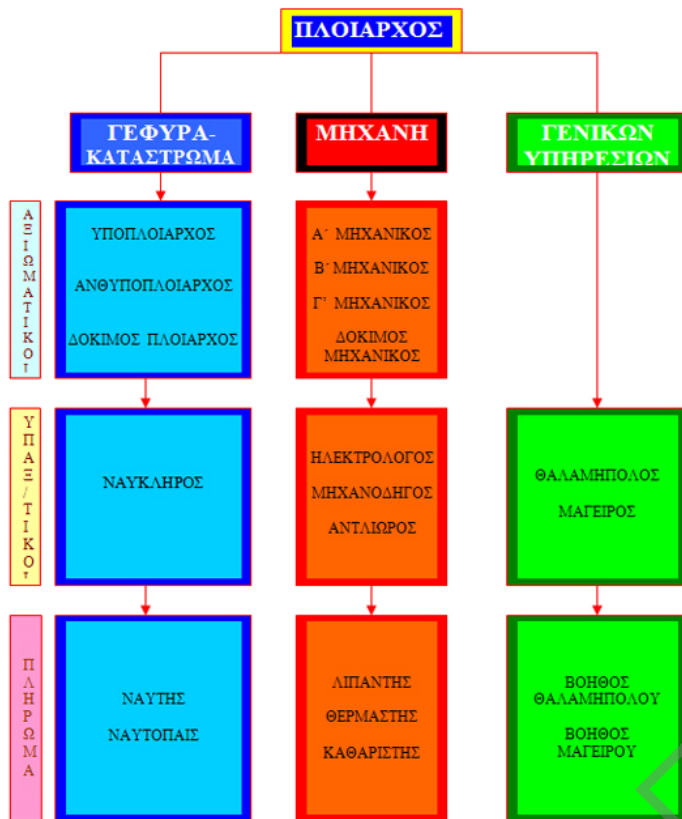
3.4.1 ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι μεγάλη και πολύπλοκη λειτουργία. Προκειμένου να λειτουργήσει σωστά μία τέτοιου είδους επιχείρηση χρειάζεται η συνδρομή πολλών προσώπων, οι ρόλοι των οποίων είναι διακριτοί. Το προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρίας διακρίνεται σε προσωπικό ξηράς(που εργάζεται στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρίας) και στο προσωπικό που εργάζεται πάνω στο πλοίο, το πλήρωμα. Στην παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε μόνο με το πλήρωμα και όχι με το προσωπικό ξηράς, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι υποβαθμίζουμε το ρόλο του και τη συνδρομή του στη σωστή λειτουργία του πλοίου.

Πλήρωμα ορίζεται το σύνολο των ναυτολογημένων προσώπων που οι εργασίες τους εμπλέκονται στην λειτουργία ενός πλοίου υπό οποιαδήποτε ιδιότητα εκτός του Πλοιάρχου. Ανάμεσα στα μέλη του πληρώματος παρέχεται πληθώρα εξειδικεύσεων, τα οποία είναι οργανωμένα σε μια αλυσίδα εντολών και ιεραρχία.²⁰

¹⁹<http://el.wikipedia.org/wiki>

²⁰ aked.ntua.gr/pdf/docs/NautikoDikaio.pdf



(ΠΗΓΗ: <http://www.pi-schools.gr/lessons/tee/maritime/cd/ships3.html>)

Στο πλήρωμα ανήκουν λοιπόν:

- i. Το προσωπικό του καταστρώματος, δηλαδή τα πρόσωπα που βοηθούν τον Πλοίαρχο στην οδήγηση του πλοίου(κυβερνήτες, ναύτες, ναύκληροι),
- ii. Το προσωπικό των μηχανών(μηχανικοί, λιπαντές, μηχανοδηγοί) και
- iii. Το προσωπικό των γενικών υπηρεσιών (μάγειροι, φροντιστές κ.ά).

Στα μέλη του πληρώματος ανήκει και ο Πλοίαρχος, ο οποίος έχει όχι μόνο τη διοίκηση του πλοίου αλλά και πλήθος άλλων αρμοδιοτήτων, ιδιωτικού και δημοσίου δικαίου. Είναι ο πρώτος στην ιεραρχία του πληρώματος και πρέπει να διαθέτει αυξημένα προσόντα.

Το ανθρώπινο δυναμικό των πλοίων, το πλήρωμα, αποτελεί λοιπόν μια ιδιαίτερη κατηγορία εργαζομένων, για λόγους που συνδέονται με τη φύση της εργασίας που ασκούν. Επιπλέον, ενώ για το ανθρώπινο δυναμικό των γραφείων η αγορά εργασίας έχει γεωγραφικά όρια, για τα πληρώματα αυτό δεν ισχύει καθώς η αγορά ναυτεργατικού δυναμικού είναι παγκόσμια.

3.4.2 ΙΔΙΑΙΤΕΡΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

Το ναυτικό επάγγελμα είναι ταυτόχρονα και τρόπος ζωής για όσους το εξασκούν. Ο ναυτικός δεν εργάζεται απλά στο πλοίο, ζει μέσα σε αυτό για όσο διάστημα διαρκεί η ναυτολόγησή του. Αυτή είναι και η κυριότερη ιδιομορφία του ναυτικού επαγγέλματος. Ορισμένα βασικά χαρακτηριστικά του ναυτικού επαγγέλματος είναι τα παρακάτω:

- Οι ναυτικοί βρίσκονται για μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από το οικογενειακό και κοινωνικό τους περιβάλλον και η επαφή με αυτό δεν είναι πάντα εύκολη, ακόμα και στις μέρες μας που τα μέσα επικοινωνίας είναι περισσότερο και παγκόσμια. Σε έρευνα που πραγματοποιήθηκε οι ναυτικοί ανέφεραν πως η μετάβαση από το πλοίο στην ξηρά είναι η πιο δύσκολη περίοδος του εργασιακού τους κύκλου, καθώς χρειάζονται αρκετό χρόνο να ξεπεράσουν το στρες της εργασιακής τους ζωής στο πλοίο και δυσκολεύονται να προσαρμοστούν στο ημερήσιο οικογενειακό πρόγραμμα.
- Μεταξύ του πληρώματος καταγράφεται μια σειρά από διαφοροποιήσεις: η ιεραρχική, της ειδίκευσης, της εθνικότητας. Στο βαθμό που δεν υπάρχουν τα κατάλληλα συστήματα και δεν εφαρμόζονται οι απαιτούμενες πρακτικές, αυτές οι διαφοροποιήσεις μπορεί να υπονομεύσουν την αποτελεσματικότητα και τη συνοχή της ομάδας.
- Οι φυσικές συνθήκες κάτω από τις οποίες προσφέρουν τις εργασίες τους μεταβάλλονται διαρκώς καθώς το πλοίο ταξιδεύει διαρκώς και περνάει μέσα από διαφορετικές κλιματολογικές ζώνες. Αυτές οι συνεχείς και γρήγορες κλιματικές αλλαγές δεν καταπονούν μόνο το πλοίο αλλά και τον ανθρώπινο οργανισμό, ο οποίος αδυνατεί να προσαρμοστεί εξίσου γρήγορα σε αυτές.
- Το επάγγελμα του ναυτικού περικλείει κινδύνους για την ασφάλεια και τη ζωή των πληρωμάτων. Οι κίνδυνοι αυτοί μπορεί να προέρχονται είτε από φυσικά αίτια είτε από παράνομες/ εγκληματικές πράξεις, όπως η πειρατεία που βρίσκεται σε έξαρση τα τελευταία χρόνια.
- Τα μέλη του πληρώματος είναι απαραίτητο να συμβιώνουν αρμονικά και αποτελεσματικά προκειμένου να είναι εφικτή η αποδοτική και ασφαλή λειτουργία του πλοίου. Αυτό δεν είναι πάντα εύκολο αν αναλογιστεί κανείς ότι σήμερα τα πληρώματα είναι πολυεθνικά και τα μέλη του πληρώματος

διαφέρουν μεταξύ τους ως προς την εθνικότητα, τη γλώσσα, την κουλτούρα, τις αντιλήψεις κ.ά.

- Τέλος, οι κανονισμοί ασφαλείας που έχουν υιοθετηθεί τα τελευταία χρόνια από την μία έχουν αυξήσει το φόρτο εργασίας των ναυτικών και από την άλλη έχουν αυξήσει τα όρια ευθύνης του πληρώματος, καθώς τα περιθώρια για λάθη είναι μηδαμινά και το πλήρωμα πρέπει να είναι πάντα σε θέση να αντιμετωπίσει αποτελεσματικά οποιοδήποτε πρόβλημα ή δυσκολία προκύψει.

Από τα παραπάνω συμπεραίνουμε ότι η ναυτική εργασία είναι μια πολύ ιδιαίτερη και απαιτητική εργασία, η οποία απαιτεί συνεχή επαγρύπνηση και εκπαίδευση του πληρώματος. Οι παραπάνω αντίξοες συνθήκες καθιστούν το ναυτικό επάγγελμα μη ελκυστικό για τους νέους, παρόλο που οι αποδοχές των ναυτικών σε σύγκριση με τους μισθούς που επικρατούν σήμερα στην αγορά εργασίας είναι υψηλές. Για την αντιμετώπιση αυτών των προβλημάτων θα πρέπει να δοθούν στους νέους τα κατάλληλα κίνητρα καθώς το ναυτικό επάγγελμα είναι μια ενδιαφέρουσα εργασία για όσους το ασκούν και προσφέρει πολλές εμπειρίες και γνώσεις.

3.6 ΦΟΡΕΙΣ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ ΠΟΥ ΑΣΧΟΛΟΥΝΤΑΙ ΜΕ ΤΟ ΘΕΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

3.6.1 *International Maritime Organization(IMO)*

Ο IMO αποτελεί ένα εξειδικευμένο οργανισμό στα πλαίσια του ΟΗΕ, βασικό έργο του οποίου είναι η θέσπιση μέτρων για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας και την πρόληψη της θαλάσσιας ρύπανσης από τα πλοία. Ο IMO συστάθηκε με διεθνή



Σύμβαση κατά τη διάρκεια της Διάσκεψης της Γενεύης το 1948 και σήμερα αριθμεί 170 κράτη-μέλη. Ο Οργανισμός αποτελείται από τη Συνέλευση, το Συμβούλιο και πέντε κύριες Επιτροπές: την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας, την Επιτροπή Προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος, τη Νομική Επιτροπή, την Επιτροπή Τεχνικής Συνεργασίας

και τέλος την Επιτροπή Διευκόλυνσης. Επίσης, απαρτίζεται από πλήθος άλλων υπο-επιτροπών, έργο των οποίων είναι η υποστήριξη του έργου των κύριων Επιτροπών. Η Γενική Συνέλευση του IMO συνέρχεται κάθε δύο χρόνια στο Λονδίνο, όπου βρίσκεται και η έδρα του οργανισμού ενώ το Συμβούλιο αποτελείται από 40 εκλεγμένα μέλη, τα οποία χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες. Η κατηγορία Α΄

αποτελείται από τα 10 μέλη με τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο(Κίνα, Ελλάδα, Ιαπωνία, Νορβηγία, Παναμάς, Δημοκρατία της Κορέας, Ηνωμένο Βασίλειο, ΗΠΑ και Ρωσική Ομοσπονδία). Στην κατηγορία Β' συγκαταλέγονται τα 10 κράτη-μέλη με το μεγαλύτερο όγκο διακινούμενων δια θαλάσσης φορτίων(Αργεντινή, Μπαγκλαντές, Σουηδία, Βραζιλία, Καναδάς, Γαλλία, Γερμανία, Ινδία, Ολλανδία και Ισπανία) ενώ τέλος η κατηγορία Γ' αποτελείται από 20 μέλη τα οποία έχουν ειδικά συμφέροντα στις θαλάσσιες μεταφορές(Αυστραλία , Μπαχάμες , Βέλγιο , Χιλή , Κύπρος, Δανία, Ινδονησία, Τζαμάικα, Κένυα, Λιβερία , Μαλαισία , Μάλτα, Μεξικό , Μαρόκο , Περού , Φιλιππίνες , Σιγκαπούρη, Νότια Αφρική, Ταϊλάνδη, Τουρκία).

Μέχρι σήμερα ο IMO έχει υιοθετήσει περίπου 40 Συνθήκες και Προτόκολλα, ανάμεσα στις οποίες ξεχωρίζουν η σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (Safety Of Life At Sea-SOLAS) και η σύμβαση για την πρόληψη της μόλυνσης του περιβάλλοντος (Maritime Pollution-MARPOL) , η οποία υιοθετήθηκε το 1973 και αναθεωρήθηκε το 1978.

Όσο αφορά το θέμα της ναυτικής απασχόλησης που μας αφορά στην παρούσα εργασία, ο IMO έχει υιοθετήσει την Διεθνή Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών(STCW 1978), η οποία πρώτη έθεσε τις βασικές απαιτήσεις σχετικά με την εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Παλαιότερα αυτά τα πρότυπα καθορίζονταν από μεμονωμένες κυβερνήσεις με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημαντικές διαφορές από χώρα σε χώρα, παρόλο που η ναυτιλία είναι μια διεθνής βιομηχανία. Η Συνθήκη τροποποιήθηκε το 1995 προκειμένου να ανταποκριθεί στις συνεχώς μεταβαλλόμενες συνθήκες του ναυτιλιακού περιβάλλοντος και να επιτευχθεί η ενιαία εφαρμογή της από τα κράτη. Τα κράτη που υπογράφουν τη Συνθήκη θα πρέπει να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για την εκπαίδευση και την έκδοση των πιστοποιητικών, προκειμένου αυτά να γίνονται αποδεκτά από όλα τα κράτη-σημαίες. Σε διαφορετική περίπτωση τα πιστοποιητικά θεωρούνται άκυρα και οι ναυτικοί αυτών των χωρών δεν επιλέγονται από τους πλοιοκτήτες.



Οι τροποποιήσεις που αποκαλούνται «Τροποποιήσεις της Μανίλα για την Σύμβαση και τον Κώδικα STCW» τέθηκαν σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου του 2012 με σκοπό

την επικαιροποίηση της Συνθήκης και του Κώδικα και την αντιμετώπιση προβλημάτων που θα εμφανιστούν στο εγγύς μέλλον. Μεταξύ των τροπολογιών που εγκρίθηκαν υπάρχουν μια σειρά από σημαντικές αλλαγές στα κεφάλαια της Σύμβασης και του Κώδικα:

- Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη δόλιων πρακτικών σχετικά με τα πιστοποιητικά ικανότητας καθώς την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης της εφαρμογής των απαιτήσεων που προβλέπονται στη Συνθήκη,
- Αναθεωρημένες απαιτήσεις σχετικά με τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης ναρκωτικών και αλκοόλ καθώς και ενημερωμένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας των ναυτικών,
- Νέες απαιτήσεις πιστοποίησης για το κατώτερο προσωπικό,
- Νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης του πληρώματος πάνω στην σύγχρονη τεχνολογία που εφαρμόζεται στ πλοία όπως οι ηλεκτρονικοί χάρτες και τα σύγχρονα συστήματα πληροφοριών(ECDIS),
- Νέες απαιτήσεις σχετικά με την γνώση και την εκπαίδευση πάνω σε περιβαλλοντικά θέματα,
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση και την πιστοποίηση των ηλεκτρολόγων αξιωματικών,
- Επικαιροποίηση των απαιτήσεων ικανότητας για το προσωπικό που εργάζεται σε όλους τους τύπους δεξαμενόπλοιων, συμπεριλαμβανομένου του προσωπικού που υπηρετεί σε πλοία LNG-LPD,
- Νέες απαιτήσεις για την εκπαίδευση σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις ώστε να διασφαλιστεί ότι ναυτικοί είναι κατάλληλα εκπαιδευμένοι σε θέματα αντιμετώπισης της πειρατείας,
- Εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας στην εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης της εξ' αποστάσεως εκπαίδευσης και της εκπαίδευσης μέσω διαδικτύου,

- Εκπαίδευση του προσωπικού των πλοίων που δραστηριοποιούνται σε πολιικά ύδατα και του προσωπικού που χειρίζεται Δυναμικά Συστήματα Εντοπισμού(Dynamic Positioning Systems).²¹

3.6.2 INTERNATIONAL LABOUR ORGANIZATION (ILO)

Ο Διεθνής Οργανισμός Εργασίας ιδρύθηκε το 1919, ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών που τερμάτισε τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο και αντικατοπτρίζει την



**International Labour
Organization**

πεποίθηση ότι η συνεχής και διαρκής ειρήνη μπορεί να επιτευχθεί μόνο εάν βασίζεται στην κοινωνική δικαιοσύνη. Ο ΔΟΕ αποτελεί ένα τριμερές οργανισμό που συνενώνει εκπροσώπους των κυβερνήσεων, των εργοδοτών και των εργαζομένων στα εκτελεστικά του όργανα. Σημαντικό είναι ότι αυτό το «τριμερές σύστημα» επιτρέπει στους εκπροσώπους των εργαζομένων καθώς και των

εργοδοτών να συμμετέχουν όχι μόνο στις συζητήσεις αλλά και στη λήψη των αποφάσεων, εφόσον διαθέτουν δικαίωμα ψήφου, έχοντας τα ίδια δικαιώματα με τους εκπροσώπους των κυβερνήσεων.

Ο ILO έχει τέσσερις στρατηγικούς στόχους:

1. Διατύπωση διεθνών προτύπων, κανόνων και προγραμμάτων για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης καθώς και για την ενίσχυση των ευκαιριών απασχόλησης.
2. Δημιουργία διεθνών προτύπων εργασίας που υποστηρίζεται από ένα μοναδικό σύστημα που εποπτεύει την εφαρμογή τους.
3. Ανάλυση διεθνούς συνεργασίας για την παροχή βοήθειας προς τις κυβερνήσεις ώστε να εφαρμόσουν αποτελεσματικά τις πολιτικές αυτές και

²¹ [http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-\(STCW\).aspx](http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Standards-of-Training,-Certification-and-Watchkeeping-for-Seafarers-(STCW).aspx)

4. Ανάπτυξη δραστηριοτήτων κατάρτισης, εκπαίδευσης και έρευνας για την προώθηση όλων των παραπάνω προσπαθειών.

Ο ILO είναι ο διεθνής τόπος συνάντησης για θέματα που σχετίζονται με την εργασία και την απασχόληση. Έργο του είναι η διατύπωση των διεθνών προτύπων εργασίας με τη μορφή Συνθηκών και συστάσεων που καθορίζουν τα κατώτερα επίπεδα των βασικών δικαιωμάτων εργασίας. Ταυτόχρονα προσφέρει και τεχνική βοήθεια στα κράτη μέλη του σε τομείς όπως η κοινωνική πολιτική, η εκπαίδευση και αξιοποίηση του ανθρώπινου δυναμικού κ.ά.

Παράλληλα ο ΔΟΕ ασχολείται και με θέματα που αφορούν την ναυτική εργασία όπως π.χ θέματα που αφορούν τις προσλήψεις των ναυτικών, τα κατώτερα όρια ηλικίας στο ναυτικό επάγγελμα, την εκπαίδευση των ναυτικών, τους μισθούς καθώς και τα ωράρια εργασίας. Με αυτά τα θέματα ασχολείται η Μικτή Ναυτιλιακή Επιτροπή (Joint Maritime Commission), η οποία αποτελείται από εκπροσώπους πλοιοκτητών και ναυτικών και υποβάλει τις προτάσεις της στο Διοικητικό Συμβούλιο για περαιτέρω συζήτηση.

Αξίζει τέλος να αναφέρουμε ότι ο ΔΟΕ αποτελεί ένα αξιόλογο εξειδικευμένο οργανισμό όπου σήμερα τα κράτη μέλη του έχουν ξεπεράσει τα 150 και συνεχώς αυξάνονται.

3.6.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (*International Transport Workers Federation*)

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές αποτελεί μια παγκόσμια οργάνωση, η οποία ιδρύθηκε το 1896 στο Λονδίνο από Ευρωπαίους ναυτικούς και λιμενεργάτες. Σε αυτή συμμετέχουν ομοσπονδίες εργαζομένων στον τομέα των μεταφορών. Στόχος της είναι η προάσπιση και η προώθηση των συμφερόντων των μελών των ενώσεων που συνεργάζονται με αυτή καθώς και η καθιέρωση δίκαιων αμοιβών και αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας. Κυρίαρχο όργανο της ΔΟΕΜ είναι το

Συνέδριο, το οποίο συνέρχεται κάθε τέσσερα χρόνια και εκλέγει το 30μελές Διοικητικό Συμβούλιο, τον Πρόεδρο, τους τέσσερις αντιπροέδρους και το Γενικό Γραμματέα.



Όσο αφορά τη ναυτιλία η ITF εκπροσωπεί τα συμφέροντα των ναυτικών σε όλο τον κόσμο, εκ των οποίων περισσότεροι από 600.000 είναι εγγεγραμμένοι στις συνδικαλιστικές οργανώσεις της ITF. Στόχος της οργάνωσης είναι η βελτίωση των συνθηκών εργασίας των ναυτικών όλων των εθνικοτήτων και η προώθηση κατάλληλων μέτρων για την προστασία των συμφερόντων και των δικαιωμάτων τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Επίσης, προωθεί τη διεθνή συνεργασία και υποστηρίζει τις ενώσεις που συνεργάζονται μαζί της μέσω:

- ✓ Της συμμετοχής της στον IMO, τον ILO και τον ΟΟΣΑ καθώς και σε άλλους διεθνείς οργανισμούς,
- ✓ Της διατήρησης ενός δικτύου 100 επιθεωρητών σε όλο τον κόσμο,
- ✓ Συμφωνιών που συνάπτει για τα πλοία που φέρουν σημαίες ευκαιρίας και καθορίζουν τους ελάχιστους όρους εργασίας για τα πληρώματα, συμπεριλαμβανόμενων των μισθών,
- ✓ Της παροχής και διάδοσης πληροφοριών
- ✓ Της χάραξης πολιτικής από τις επιτροπές όπου εκπροσωπούν τα συμφέροντα των συνδικαλιστικών οργανώσεων.²²

²² <http://www.itfglobal.org/>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΤΟ ΠΡΟΒΛΗΜΑ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

4.1 ΑΝΕΡΓΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ-ΑΝΤΙΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΜΕ ΚΑΤΩΤΕΡΑ ΑΛΛΟΔΑΠΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

Η Ελληνική Ναυτιλία αποτελεί σημαντικό παράγοντα απορρόφησης εργατικού προσωπικού. Το γεγονός αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό αν αναλογιστούμε ότι η ανεργία στη χώρα μας ανέρχεται περίπου στο 27,3%.²³ Η ελληνική ναυτιλία συνεπώς εκτός από σπουδαία συναλλαγματοφόρο βιομηχανία για τη χώρα αποτελεί και σημαντικό όπλο για την καταπολέμηση της ανεργίας.

Παρόλα αυτά όμως το ναυτικό επάγγελμα είναι ένα επάγγελμα, το οποίο αντιμετωπίζει σήμερα σοβαρό πρόβλημα προσέλκυσης νέων κυρίως λόγω των δύσκολων συνθηκών που πρέπει να αντιμετωπίσει το πλήρωμα κατά τη διάρκεια των συνεχών ταξιδιών. Σύμφωνα με εκτιμήσεις κορυφαίων φορέων της ναυτιλίας τα επόμενα χρόνια θα υπάρξει σημαντική έλλειψη σε αξιωματικούς σε παγκόσμιο επίπεδο λόγω της σημαντικής αύξησης του στόλου. Γι' αυτό η προσέλκυση νέων στις ναυτικές σπουδές αποτελεί αναγκαιότητα και κύριο στόχο των εθνικών κυβερνήσεων.

Η θριαμβευτική πορεία στον τομέα της αύξησης χωρητικότητας και του αριθμού πλοίων συνοδεύτηκε από μια πτωτική τάση στις τάξεις των Ελλήνων Αξιωματικών με αποτέλεσμα να δημιουργούνται προβλήματα στενότητας στην επάνδρωση των πλοίων. Η δυσκολία ανεύρεσης πλοιάρχων και μηχανικών αναφέρεται σε κάθε δημόσια εκδήλωση και ο ανταγωνισμός των ναυτιλιακών εταιριών για την προσέλκυση αξιωματικών αντανακλάται σε κάθε έκδοση ναυτιλιακού εντύπου.

Στην παγκόσμια αγορά εργασίας, σύμφωνα με την ετήσια μελέτη της BIMCO/ ISF, η προσφορά ναυτικών το 2010 ήταν 404.000 αξιωματικοί και 823.000 κατώτεροι ναυτικοί, σε σύγκριση με την παγκόσμια ζήτηση ναυτικών η οποία ανέρχεται σε 420.000 αξιωματικούς και 599.000 κατώτερους ναυτικούς. Βλέπουμε ότι η προσφορά υστερεί της ζήτησης κατά 16.000 αξιωματικούς. Η έλλειψη Ελλήνων αξιωματικών για την κάλυψη θέσεων στα ποντοπόρα πλοία είναι η κύρια αιτία ανάσχεσης της πορείας της ελληνικής σημαίας, η οποία απαιτεί έναν ελάχιστο αριθμό Ελλήνων

²³ Στοιχεία 4^ο τριμήνου 2013, Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, <http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE>

αξιωματικών στην οργανική σύνθεση.²⁴ Η κατάσταση στενότητας τα επόμενα χρόνια αναμένεται να επιδεινωθεί ως αποτέλεσμα της παράδοσης ενός μεγάλου αριθμού πλοίων από τα ναυπηγεία αλλά και λόγω σημαντικών δυσλειτουργιών στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση. Πιο συγκεκριμένα, οι προβλέψεις που γίνονται για το 2015 δείχνουν ότι θα συνεχιστεί το φαινόμενο της έλλειψης αξιωματικών(η έλλειψη θα φτάσει τους **27.000** αξιωματικούς) ενώ θα υπάρξει πλεόνασμα στα κατώτερα πληρώματα ωστόσο λίγοι θα πληρούν τα κατάλληλα προσόντα. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης 2008).

Ο παράγοντας ηλικία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο, καθώς ο μέσος όρος ηλικίας των αξιωματικών στις χώρες του ΟΟΣΑ είναι πολύ μεγαλύτερος από εκείνον του ανθρώπινου δυναμικού στην Άπω Ανατολή, την Ινδία και την Ανατολική Ευρώπη. Αυτό συμβαίνει γιατί πρώτον στις χώρες του ΟΟΣΑ οι αξιωματικοί μεταφέρουν την καριέρα τους στην ξηρά πολύ πριν συμπληρώσουν το 40^ο έτος της ηλικίας τους και δεύτερον λόγω οικονομικών πιέσεων. Πολλές ναυτιλιακές εταιρίες προσλαμβάνουν σήμερα νέους αξιωματικούς από τρίτες χώρες λόγω χαμηλού κόστους σε σύγκριση με τους αξιωματικούς των χωρών του ΟΟΣΑ. Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι σήμερα οι ναυτικοί χωρών του ΟΟΣΑ είναι μεγάλοι σε ηλικία ενώ όταν συνταξιοδοτηθούν αναμένεται το κενό να καλυφθεί από ναυτικούς που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες. Ο κίνδυνος λοιπόν είναι μεγάλος αν αναλογιστούμε ότι οι περισσότεροι από αυτούς τους ναυτικούς δεν πληρούν τα απαραίτητα προσόντα για την ασφάλεια και την σωστή λειτουργία του πλοίου, με αποτέλεσμα τελικά το κόστος τους να είναι πολύ μεγαλύτερο για τους πλοιοκτήτες.

Η ζήτηση ναυτικών της Ε.Ε. μειώνεται όπως και η προσφορά εκπαιδευμένων ναυτικών. Ο κύριος λόγος αυτού του φαινομένου είναι τα οικονομικά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι πλοιοκτήτριες εταιρίες καθώς και το γεγονός ότι το ναυτικό επάγγελμα έπαψε να είναι το ίδιο ελκυστικό όπως στο παρελθόν, ενώ οι ευκαιρίες σταδιοδρομίας στην ξηρά πολλαπλασιάστηκαν. Παράλληλα, η προσφορά ναυτεργατικού δυναμικού αυξήθηκε, καθώς ναυτικοί από χώρες χαμηλού κόστους εισέρχονται στην αγορά εργασίας. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες στελέχωσης των πλοίων τους και να μειώσουν το κόστος μισθοδοσίας(το οποίο αποτελεί περίπου το 40% του κόστους ημερήσιας

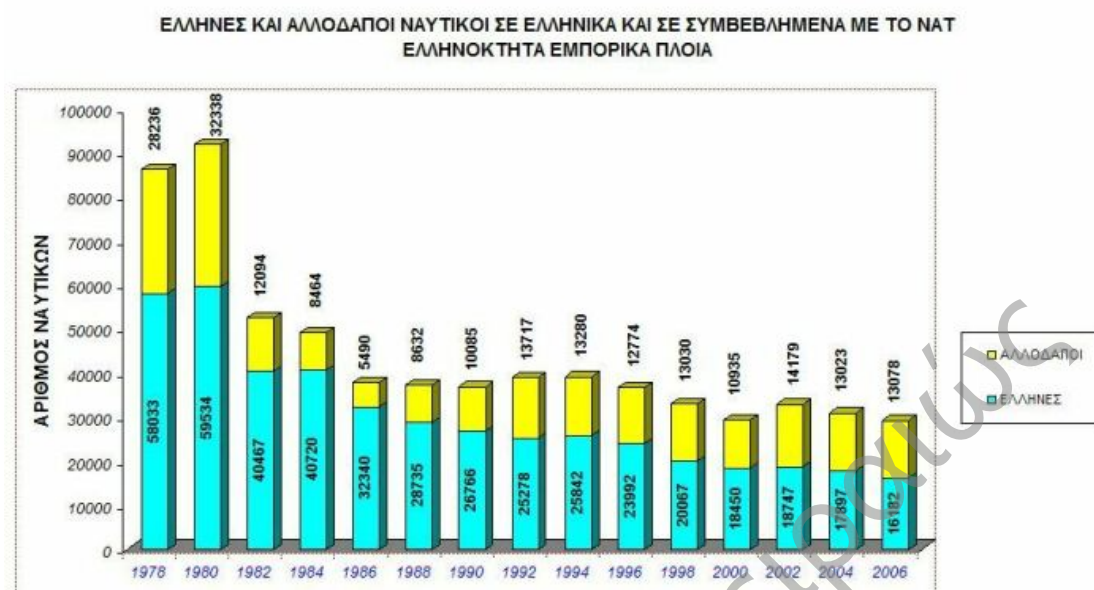
²⁴ «Μελέτη επάρκειας Ελλήνων Αξιωματικών για τις ανάγκες της εμπορικής ναυτιλίας» Δρ. Αλκης Κορρές, 2011

εκμετάλλευσης ενός πλοίου), άρχισαν να απασχολούν ναυτικούς από χώρες χαμηλού κόστους. Υπολογίζεται ότι ο μεγαλύτερος μισθός ενός ειδικευμένου ναυτικού είναι 15 φορές μεγαλύτερος από εκείνον ενός ναυτικού εκτός ΕΕ και κατά 5,6 φορές υψηλότερος για τους πλοιάρχους. Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Πειραιώς, που εκπονήθηκε για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου, προκύπτει ότι η ετήσια επιβάρυνση των πλοίων που απασχολούν μόνο Έλληνες ναυτικούς με βάση τη σύνθεση που προβλέπει η ελληνική σημαία σε σύγκριση με άλλες σημαίες είναι από 244.000-366.000 ευρώ το έτος, ανάλογα με το μέγεθος του πλοίου. Ωστόσο όπως εύστοχα επισημαίνεται από πολλούς ανθρώπους της ναυτιλίας «μπορεί οι Ασιάτες να έχουν χαμηλότερη μισθοδοσία αλλά το κόστος της απασχόλησης τους θα φανεί στην πενταετή επιθεώρηση».

Από την άλλη πλευρά θα πρέπει να αναφέρουμε το γεγονός ότι πολλοί πλοιοκτήτες επιλέγουν για τη θέση του αξιωματικού Έλληνες (παρά το υψηλότερο κόστος τους) για λόγους που έχουν να κάνουν με τις γνώσεις, την εκπαίδευση και τις ικανότητες τους.

Στο παρακάτω διάγραμμα παρουσιάζονται στοιχεία σχετικά με τον αριθμό των Ελλήνων και αλλοδαπών ναυτικών σε Ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία τις τελευταίες δεκαετίες. Από τα στοιχεία παρατηρούμε μεγάλη μείωση τόσο του αριθμού όσο και της ποσοστιαίας συμμετοχής των Ελλήνων ναυτικών στο σύνολο των απασχολούμενων, και παράλληλη σταδιακή αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών καθώς αποτελούν φτηνά εργατικά χέρια για τους εφοπλιστές και έτσι μειώνεται το λειτουργικό κόστος του πλοίου, που είναι και το ζητούμενο για τις πλοιοκτήτριες εταιρίες.

Πίνακας 10: ΕΛΛΗΝΕΣ ΚΑΙ ΑΛΛΟΔΑΠΟΙ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΣΕ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΚΑΙ ΣΕ ΣΥΜΒΕΒΛΗΜΕΝΑ ΜΕ ΤΟ ΝΑΤ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΙΚΑ ΠΛΟΙΑ



(ΠΗΓΗ: www.yen.gr)

Στον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε πως ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών ως και τις αρχές της δεκαετίας του 1980 ήταν εντυπωσιακός. Η ραγδαία ανάπτυξη του κλάδου της ναυτιλίας προσέλκυσε στους κόλπους της μεγάλες ομάδες πληθυσμών από όλες τις περιοχές, οι οποίοι αναζητούσαν καλύτερες συνθήκες εργασίας με υψηλές αποδοχές. Ωστόσο σιγά-σιγά αρχίζει να παρατηρείται μια στροφή προς τα αλλοδαπά πληρώματα, η οποία υπαγορευόταν από την ανάγκη εξεύρεσης ναυτικών για την στελέχωση των πλοίων. Με το πέρασμα του χρόνου όμως η στελέχωση των πλοίων με αλλοδαπά πληρώματα συνδέθηκε από τις πλοιοκτήτριες εταιρίες με την σημαντική μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων τους. Από το 1982 παρατηρούμε μείωση του αριθμού των ναυτικών λόγω της κρίσης που γνώρισε η ναυτιλία με τους ναύλους να έχουν σημειώσει «βουτιά» και πολλά πλοία να παραμένουν παροπλισμένα καθώς δεν έβρισκαν απασχόληση. Μετά το 1982 παρατηρούμε μια συνεχή μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών και παράλληλη αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών σε όλες τις ειδικότητες πληρώματος.

Γενικά η πορεία του αριθμού των Ελλήνων και των ξένων ναυτικών σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία παρουσιάζεται πτωχική τις τελευταίες δεκαετίες. Πιο συγκεκριμένα το 1978 το σύνολο των ναυτικών στα υπό ελληνική σημαία πλοία ήταν 86.269, εκ των οποίων οι 58.033 ήταν Έλληνες και οι

28.236 αλλοδαποί ενώ το 2006 το σύνολο των ναυτικών κατακτύλησε στους 29.260 με τους 16.182 να είναι Έλληνες και τους 13.078 να είναι αλλοδαποί.

Οι εξελίξεις αυτές στο πλαίσιο του ελληνόκτητου στόλου σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις που οδήγησαν στη μείωση των οργανικών θέσεων των πλοίων, οδήγησαν στη μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών και στην παράλληλη αύξηση του αριθμού των αλλοδαπών ναυτικών. Παρόλα αυτά οι Έλληνες ναυτικοί εξακολουθούν να διαθέτουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των αλλοδαπών κυρίως λόγω της υψηλής τεχνογνωσίας και ναυτοσύνης που διαθέτουν αλλά και λόγω της ικανότητας λήψης πρωτοβουλιών.

Έτσι η ελληνόκτητη ναυτιλία(αλλά και η παγκόσμια αντίστοιχα) οδηγήθηκε σταδιακά από το μονοεθνικό στο πολυπολιτισμικό πλήρωμα. Τα πληρώματα των πλοίων άρχισαν να αποτελούνται από ναυτικούς δύο ή και περισσότερων εθνικοτήτων και παράλληλα παρουσιάστηκαν διάφορα προβλήματα που σχετίζονται με τις γνώσεις, την εμπειρία και την ικανότητα των κατώτερων πληρωμάτων να διαχειριστούν απρόβλεπτες καταστάσεις. Είναι γεγονός πως μια επιχείρηση μπορεί να διαθέτει πλοία με τα τελειότερα συστήματα, ωστόσο αυτά λειτουργούν αποδοτικά μόνο εάν στελεχώνονται από ικανό ανθρώπινο δυναμικό.

4.1.1 ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Σύμφωνα με τα στοιχεία του **Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας** τα ποσοστά ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα είναι ιδιαίτερα υψηλά. Συγκεκριμένα από τον Αύγουστο του 2008 έως τον Αύγουστο του 2012 η ανεργία στον κλάδο εξαπλασιάστηκε. Το τελευταίο εξάμηνο η ανεργία των πλοιάρχων και μηχανικών αυξήθηκε δραματικά. Με βάση τα στοιχεία που διατηρεί το ΓΕΝΕ για το μήνα Οκτώβριο του 2012 υπήρχαν 763 πλοίαρχοι(Α,Β,Γ) που ήταν άνεργοι. Η κατάσταση ήταν λίγο καλύτερη στους μηχανικούς που αριθμούσαν 305 άνεργους. Μέσα σε μόλις 6 μήνες η ανεργία αυξήθηκε περαιτέρω. Με βάση τα τελευταία στοιχεία του Μαρτίου του 2013 οι άνεργοι πλοίαρχοι έφθασαν τους 970, δηλαδή αύξηση της ανεργίας στο 27,1% μέσα σε διάστημα λίγων μηνών. Στους μηχανικούς οι άνεργοι αυξήθηκαν κατά 21,31% φθάνοντας από τους 305 στους 370.

Η ανεργία μπορεί να πλήττει το σύνολο των πλοιάρχων είναι όμως πιο αυξημένη στους πλοιάρχους γ βαθμού, τους νέους δηλαδή αποφοίτους, και στους μηχανικούς γ βαθμού. Οι αριθμοί λοιπόν μιλούν από μόνοι τους. Οι σχολές εμπορικού ναυτικού δεν αποτελούν αντίδοτο στην ανεργία, όπως παρουσιάζονται από πολλούς. Οι λόγοι της ολοένα αυξανόμενης ανεργίας αποτυπώνονται στην έρευνα του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος. Τα πλοία υπό ελληνική σημαία που υποχρεούνται να απασχολούν Έλληνα Α' πλοίαρχο και Α' μηχανικό μειώνονται: το 2009 είχαμε 1121 πλοία, το 2010 969 και το 2011 917. Υπήρξε μια μείωση της τάξεως του 18,2%. Παράλληλα το 76% των ελληνόκτητων πλοίων είναι υπό άλλη σημαία για οικονομικούς κυρίως λόγους. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρει ο καθηγητής Άλκης Κορρές στην έρευνα που εκπόνησε για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου « το σπουδαιότερο πρόβλημα που ανακύπτει από τη συρρίκνωση της Ελληνικής σημαίας είναι ότι η επάνδρωση των πλοίων με ξένους αξιωματικούς ενδιάμεσων βαθμών αποστερεί του Έλληνας αξιωματικούς από ευκαιρίες για τη συμπλήρωση της απαιτούμενης θαλάσσιας εμπειρίας για τον επόμενο βαθμό.²⁵

Σε αντιπαράθεση βουλευτών στη Βουλή σχετικά με το θέμα της ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών αναφέρθηκε πως τα τελευταία τριάντα χρόνια παρατηρείται δραματική μείωση των θέσεων εργασίας από περίπου 80.000 τη δεκαετία του 1980 σε 14.000 σήμερα, ενώ με βάση τα επίσημα στοιχεία υπάρχουν πάνω από 5.000 άνεργοι ναυτικοί, ποσοστό που ξεπερνά το 30%. Σύμφωνα δε με στοιχεία της ΠΝΟ και των ναυτεργατικών σωματείων, η πραγματική ανεργία είναι πολύ μεγαλύτερη και ανέρχεται σε τουλάχιστον 10.000 άτομα, καθώς στο ΓΕΝΕ εγγράφεται μόνο ένας στους τέσσερις ανέργους, ενώ η συντριπτική πλειοψηφία των ανέργων ναυτικών δεν συμπληρώνει καν τις προϋποθέσεις για τη λήψη επιδότησης.

Την ίδια στιγμή τα πλοία με ελληνική σημαία απασχολούν κατά μέσο όρο τρεις έως τέσσερις Έλληνες ναυτικούς, ενώ ο αντίστοιχος αριθμός των χαμηλόμισθων αλλοδαπών είναι 18 άτομα.

Μελετώντας τα αντίστοιχα στοιχεία του 2009, όπου και ξεκίνησε η κρίση, παρατηρούμε ότι τα ποσοστά ανεργίας ήταν χαμηλά με τους άνεργους ναυτικούς να φτάνουν τους 1.796 και επίδομα να λαμβάνουν οι 900. Οι ναύκληροι αντιμετώπιζαν

²⁵ www.news.gr/.../h-krisi-htypa-ta-plhromata-toy-emporikoy-naytikoy.html

την μεγαλύτερη ανεργία με 299 ενώ οι αριθμοί για τους άνεργους πλοιάρχους ήταν 118, 147 και 128 αντίστοιχα.²⁶

Πίνακας 11: ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΕΡΓΙΑΣ ΑΝΑ ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤ Α	ΕΞΕΛΙΞΗ ΑΝΕΡΓΙΑΣ						
	9/2012	10/2012	11/2012	12/2012	1/2013	2/2013	3/2013
ΠΛΟΙΑΡΧΟΙ (Α,Β,Γ)	696	763	852	910	935	941	970
ΜΗΧΑΝΙΚΟ Ι (Α,Β,Γ)	258	305	329	365	357	362	370

(ΠΗΓΗ: Γραφείο Εύρεσης Ναυτικής Εργασίας)

Σε πρόσφατη μάλιστα έρευνα του Ιδρύματος Βιομηχανικών και Οικονομικών Ερευνών αποτυπώνεται ότι οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν το 61% των εργαζομένων στα πλοία υπό ελληνική σημαία και το 36% στα πλοία που είναι ελληνικών συμφερόντων άλλα υπό άλλη σημαία. Επίσης το 55% των Ελλήνων ναυτικών ανήκει στην ηλικιακή ομάδα 40-60 ετών. Αντιθέτως το 68% των ξένων ναυτικών κατανέμεται στην ηλικιακή ομάδα 20-39 ετών. Στο πρόβλημα της ανεργίας στο ναυτικό επάγγελμα καθοριστικό ρόλο παίζει η **ναυτική εκπαίδευση**, στην οποία θα αναφερθούμε εκτενώς σε παρακάτω κεφάλαιο. Κάθε χρόνο οι απόφοιτοι από τις ναυτικές σχολές μειώνονται παρά τη δυνατότητα για εργασία που προσφέρει το ναυτικό επάγγελμα στη σημερινή εποχή της κρίσης.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι τίποτα δεν θυμίζει πλέον τις καλές εποχές της ναυτιλίας με τα χαμηλά ποσοστά ανεργίας και τους υψηλούς μισθούς.

²⁶ <http://www.generg.gr/statistika>

4.2 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ ΩΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΣΤΟΙΧΕΙΟ

Η επίτευξη ανταγωνιστικής λειτουργίας του ελληνικού εμπορικού στόλου εξαρτάται από την επί μέρους παραγωγικότητα όλων των συντελεστών της παραγωγής που χρησιμοποιούνται από την ναυτιλιακή επιχείρηση. Ένας σημαντικός συντελεστής παραγωγής είναι το εργατικό κόστος επάνδρωσης του πλοίου.

Σε συνθήκες καλής ναυλαγοράς όπου και μη ανταγωνιστικά πλοία καλύπτουν το λειτουργικό τους κόστος με αρκετά μεγάλα περιθώρια κέρδους(π.χ περίοδος 2004) δεν φαίνεται να δημιουργείται πρόβλημα λειτουργίας των επιχειρήσεων. Ο ναυτιλιακός κλάδος έχει οικονομικούς κύκλους διάρκειας 3 έως 7 ετών όπου η καλή ναυλαγορά αποτελεί πολύ μικρό τμήμα της διάρκειας του οικονομικού κύκλου. Το μεγαλύτερο διάστημα κάθε οικονομικού κύκλου η ναυλαγορά είναι σε χαμηλά έως πολύ χαμηλά επίπεδα. Η επιβίωση της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από τη λειτουργία της σε πολύ χαμηλό κόστος ούτως ώστε να είναι ανταγωνιστική στο μεγαλύτερο χρονικό διάστημα του οικονομικού ναυτιλιακού κύκλου.

Σε μια διεθνοποιημένη αγορά η διαφοροποίηση στο κόστος επάνδρωσης που υπάρχει μεταξύ ελληνόκτητων πλοίων και ξένων πλοίων σε χαμηλή ναυλαγορά γίνεται σημαντικός παράγοντας επίδρασης της ανταγωνιστικότητας.

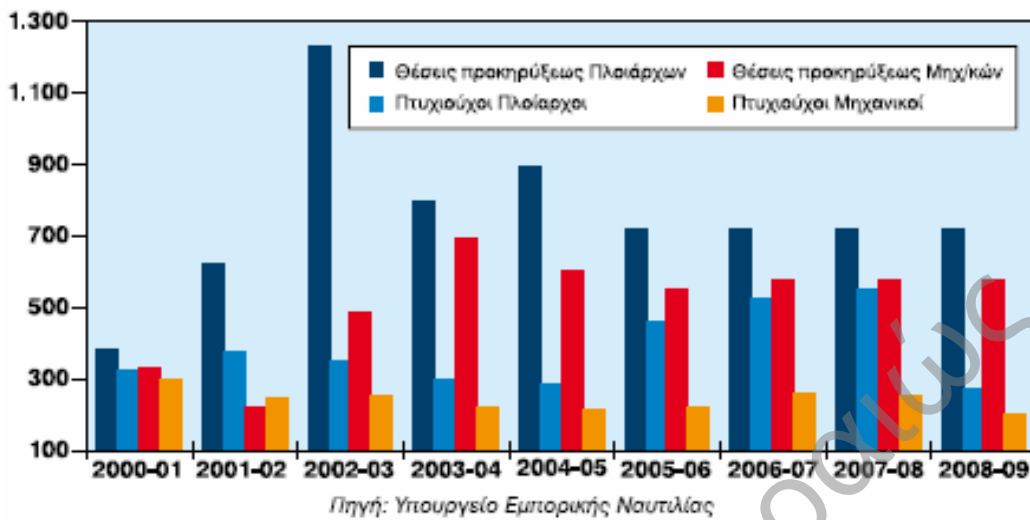
Ενδεικτικά τα αποτελέσματα για τα bulk carriers απεικονίζουν μια ετήσια επιβάρυνση των πλοίων με ελληνική σημαία από 244 χιλιάδες ευρώ έως 366 χιλιάδες ευρώ ανά έτος ανάλογα με τα μεγέθη των πλοίων.

Ενώ για τα tankers η ετήσια επιβάρυνση του κόστους λειτουργίας των πλοίων με ελληνική σημαία είναι της τάξεως των 244 χιλιάδων ευρώ έως 366 χιλιάδες ευρώ ανάλογα με τα μεγέθη των πλοίων.

4.4 ΈΛΛΕΙΜΜΑ ΣΕ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ

Όπως έχει αναφερθεί αρκετές φορές μέσα στην εργασία, το επάγγελμα που ναυτικού είναι δύσκολο και απαιτητικό. Αυτός είναι και ο βασικός λόγος που πολλοί σπουδαστές εγκαταλείπουν τις σπουδές τους στις ΑΕΝ, καθώς δεν είναι προετοιμασμένοι και συνειδητοποιημένοι για αυτό που θα αντιμετωπίσουν. Αρκετοί επιλέγουν να εισέλθουν στις ΑΕΝ, ωστόσο λίγοι τελικά αποφοιτούν. Αυτή η κατάσταση απεικονίζεται στο παρακάτω γράφημα.

Πίνακας 12: ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΣΕ ΕΛΛΗΝΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥΣ



Όπως φαίνεται στο παραπάνω Διάγραμμα οι θέσεις που προκηρύσσονται για πλοιάρχους ή μηχανικούς είναι συνήθως πολύ περισσότερες από τον αριθμό αυτών που αποφοιτούν από τις σχολές ναυτικών. Ειδικότερα, κατά το 2008-2009 οι απόφοιτοι από τις αντίστοιχες σχολές πλοιάρχων και μηχανικών ήταν λιγότεροι κατά 447 και 379 αντίστοιχα από τις θέσεις που προκηρύχθηκαν. Είναι εμφανές ότι το επάγγελμα του ναυτικού έχει πάψει να ελκύει τους νέους στην Ελλάδα, παρά τις πολύ υψηλές αποδοχές που προσφέρονται. Είναι χαρακτηριστικό ότι, ένας 18χρονος που εισάγεται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού πληρώνεται κατά την διάρκεια των σπουδών του και μετά το πέρα τους όχι μόνο δεν αντιμετωπίζει το πρόβλημα της ανεργίας, αλλά έχει και έναν πολύ υψηλό πρώτο μισθό στην ηλικία των 22 ετών. Παρόλα αυτά, η ζήτηση για το επάγγελμα αυτό δεν είναι αρκετή, ενώ παρατηρείται το φαινόμενο της εγκαταλείψεως των σπουδών από σπουδαστές που εισάγονται στις Σχολές Πλοιάρχων ή Μηχανικών.

Το πρόβλημα συνεχώς οξύνεται καθώς οι πλοιοκτήτριες εταιρίες προκειμένου να έχουν την απαραίτητη σύνθεση πληρώματος για να λειτουργήσει το πλοίο τους, πολλές φορές στρέφονται σε κατώτερα και οικονομικότερα πληρώματα τα οποία όμως δεν έχουν τα απαιτούμενα προσόντα. Αυτή η πρακτική ωστόσο των ναυτιλιακών εταιριών ενέχει πολλούς κινδύνους για την ορθή και ασφαλή λειτουργία των πλοίων τους. Υπάρχει η ευρέως αποδεκτή άποψη, πως οι ναυτικοί από τις παραδοσιακές ναυτικές χώρες είναι καλά εκπαιδευμένοι, κάτι που δικαιολογεί και τις

υψηλές αμοιβές τους, ενώ αντίθετα οι ναυτικοί που προέρχονται από τις αναπτυσσόμενες και υπανάπτυκτες χώρες είναι ανεπαρκώς εκπαιδευμένοι ή και καθόλου και πως ουσιαστικά το μεγαλύτερο μέρος της εκπαίδευσης τους λαμβάνεται κατά τη διάρκεια της εργασίας τους. Επίσης, η όποια εκπαίδευση λαμβάνουν πολλές φορές αμφισβητείται εξαιτίας των πλαστών πιστοποιητικών που παρουσιάζουν ή τους προμηθεύουν οι εταιρίες στρατολόγησης. Αποτέλεσμα αυτού του φαινομένου είναι να τίθεται σε κίνδυνο τόσο η ασφάλεια του πλοίου όσο και η ασφάλεια του πληρώματος που βρίσκεται πάνω το πλοίο(80% των ατυχημάτων οφείλονται σε ανθρώπινο σφάλμα). Επομένως είναι φλέγον ζήτημα να ληφθούν διορθωτικά μέτρα ώστε να αντιστραφεί το σημερινό αρνητικό κλίμα.

4.4.1 ΛΟΓΟΙ ΜΕΙΩΣΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Σε αυτό το σημείο θα αναλύσουμε τους λόγους που έχουν οδηγήσει στη μείωση της ζήτησης Ελλήνων ναυτικών.

Πιο συγκεκριμένα:

1. Η τάση που επικρατεί τα τελευταία κυρίως χρόνια, όπου πολλοί πλοιοκτήτες επανδρώνουν τα πλοία τους με αλλοδαπά πληρώματα στην προσπάθεια τους να μειώσουν το λειτουργικό κόστος των πλοίων τους καθώς οι μισθολογικές διαφορές μεταξύ Ελλήνων- αλλοδαπών είναι σημαντικές.
2. Ανάδειξη σημαίων ευκαιρίας και επακόλουθη μείωση της χωρητικότητας της Ελληνικής σημαίας. Όπως θα δούμε και παρακάτω οι σημαίες ευκαιρίας προσφέρουν οικονομικά πλεονεκτήματα στους πλοιοκτήτες και τους επιτρέπουν να μειώσουν το λειτουργικό κόστος των πλοίων τους. Επίσης δεν προβλέπουν ελάχιστο αριθμό Ελλήνων ναυτικών(που είναι ακριβότεροι) αλλά οι πλοιοκτήτες έχουν πλήρη ελευθερία ως προς την σύνθεση των πληρωμάτων τους. Ως αποτέλεσμα επιλέγουν χαμηλόμισθα αλλοδαπά πληρώματα. Σε αντίθεση τα πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο έχουν περιορισμό ως προς τον αριθμό των αλλοδαπών απασχολούμενων.
3. Τάση μεγέθυνσης και αυτοματοποίησης των πλοίων. Καθώς αυξάνεται το μέγεθος των πλοίων και βελτιώνεται η τεχνολογία τα μηχανήματα

αντικαθιστούν σημαντικό αριθμό απασχολουμένων. Αυτό δεν σημαίνει ότι ένα πλοίο δεν χρειάζεται πλέον πλήρωμα αλλά ότι χρειάζεται λιγότερο πλήρωμα. Ας μην ξεχνάμε ότι τα μηχανήματα τα χειρίζονται άνθρωποι.

4. Παγκοσμιοποίηση της αγοράς ναυτικής εργασίας. Η ναυτιλία είναι παγκόσμια άρα το ίδιο συμβαίνει και με την αγορά ναυτικής εργασίας. Η μετακίνηση ναυτικών από την χώρα τους σε άλλη χώρα είναι πλέον πραγματικότητα και ξεκίνησε κατά τη διάρκεια της κρίσης του 1981-1987 όταν οι πλοιοκτήτες έψαχναν λύσεις για να την αντιμετωπίσουν. Σήμερα το μεγαλύτερο μέρος των ναυτεργατών προέρχεται από ασιατικές χώρες, με τις Φιλιππίνες να κατέχουν την πρώτη θέση.
5. Το φορολογικό καθεστώς είναι επίσης ένας παράγοντας μείωσης των Ελλήνων ναυτικών. Οι διαφορές στη φορολογία των ναυτιλιακών εταιριών μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών- τρίτων χωρών είναι σημαντικές και οδηγούν στην φυγή των πλοιοκτητριών εταιριών από την Ευρωπαϊκή σημαία και στην στροφή τους προς τις σημαίες ευκαιρίας. (Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης 2008)

4.4.2 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΕΛΛΕΙΨΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΝΑΥΤΙΚΩΝ

Η μείωση του ναυτεργατικού δυναμικού μπορεί να έχει σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις σε όλο το φάσμα των συναφών ναυτιλιακών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού πλέγματος. Η απώλεια ναυτικής τεχνογνωσίας και ναυτοσύνης θα έχει αρνητικές επιπτώσεις για όλες τις δραστηριότητες αυτές. Έχει θεωρηθεί πως μια θέση εργασίας στη θάλασσα, δημιουργεί 10 αντίστοιχες θέσεις σε συναφείς δραστηριότητες στην ξηρά. Η απασχόληση κατώτερων πληρωμάτων με υποβαθμισμένα προσόντα, που σε ορισμένες περιπτώσεις δεν πληρούν τις απαιτήσεις της Διεθνούς Σύμβασης του IMO, μπορεί να προκαλέσουν κόστη και προβλήματα στη λειτουργία των πλοίων. Έχει εκτιμηθεί πως ο ανθρώπινος παράγοντας ευθύνεται για το 80% των ναυτικών ατυχημάτων. Ατυχήματα μέσα στο πλοίο μπορεί να προκληθούν λόγω ανεπαρκούς εκπαίδευσης, αφομοίωσης νέας τεχνολογίας και

έλλειψης ομαδικότητας που μπορεί να προέρχεται από γλωσσικές δυσκολίες και διαφορετική κουλτούρα λόγω της πολυεθνικής σύνθεσης των πληρωμάτων. Οι συνεχώς αυξανόμενες απαιτήσεις των προτύπων ασφαλείας, περιβαλλοντικής προστασίας και κανόνων λειτουργίας μιας ποιοτικής ναυτιλίας, καθιστούν αναγκαία την ύπαρξη ενός ναυτεργατικού δυναμικού που έχει αυξανόμενα προσόντα και ικανότητα να μαθαίνει και να αφομοιώνει. Οι θέσεις εργασίας που συνεχίζει να δημιουργεί η θάλασσα, γίνονται ολοένα και περισσότερο εξειδικευμένες και χρειάζεται κατάλληλο προσωπικό για να τις στελεχώσει.

Επίσης η ναυτιλία πέρα από τις άμεσες θέσεις εργασίας(ναυτικοί και προσωπικό ναυτιλιακών εταιριών) δημιουργεί και χιλιάδες έμμεσες θέσεις εργασίας σε δραστηριότητες του Ναυτιλιακού Πλέγματος(π.χ λιμάνια, ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, θαλάσσιος τουρισμός κ.ά.). Έχει υπολογιστεί ότι το σύνολο των άμεσων και έμμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργεί η ναυτιλία ξεπερνούν σήμερα τα 5 εκατομμύρια στην Ε.Ε.

Επιπρόσθετα, ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που προκύπτει από την έλλειψη ικανού αριθμού Ελλήνων(κυρίως) ναυτικών ώστε να καλύψει τις προσφερόμενες οργανικές θέσεις εντοπίζεται στο γεγονός της απώλειας μακροπρόθεσμα ικανών και έμπειρων ναυτικών που θα στελεχώσουν τα γραφεία ξηράς σε θέσεις διαχείρισης πλοίων (Operations Department) και Μηχανικών (Technical Department). Το γεγονός αυτό μπορεί να ωθήσει πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις να εγκαταστήσουν τα γραφεία τους σε χώρες όπου εδρεύει το ναυτεργατικό δυναμικό. Τέτοια ενέργεια θα έχει τεράστιες συνέπειες για την χώρα μας τόσο σε συνάλλαγμα όσο και σε περιορισμό των προσφερόμενων θέσεων εργασίας στα γραφεία διοίκησης.

Άμεσα σχετιζόμενο με το παραπάνω είναι και ο κίνδυνος απώλειας της ναυτικής εμπειρίας της χώρας σε αξιωματικούς καταστρώματος και μηχανής. Αύτη η εμπειρία εκτός από την θεωρητική εκπαίδευση βασίζεται και στην πρακτική άσκηση των νεοεισερχόμενων στο ναυτικό επάγγελμα και συνεπώς στην αποκόμιση εμπειρίας και γνώσεων από τους παλαιότερους ναυτικούς. Μακροπρόθεσμα λοιπόν και όσο το πρόβλημα της έλλειψης Ελλήνων ναυτικών δεν επιλύεται, διαφαίνεται ο κίνδυνος της απώλειας της «ναυτοσύνης» των Ελλήνων ναυτικών και ως αποτέλεσμα η χώρα μας θα απολέσει ένα από τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, την ικανή ναυτική εργασία και εμπειρία, που χρόνια τώρα έχει κατακτήσει με κόπο και αγώνα.

Η πείρα στη θάλασσα λοιπόν είναι απαραίτητη καθώς ενισχύει την ανταγωνιστικότητα της χώρας στη διεθνή αγορά, και οι Έλληνες έχουν παράδοση στη θάλασσα και αυτή η κληρονομιά πρέπει να διαφυλαχθεί.

4.4.3 ΓΥΝΑΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΚΟΙ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ ΤΗΣ ΕΛΛΕΙΨΗΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Η ναυτιλία είναι χωρίς αμφιβολία ένας ανδροκρατούμενος κλάδος. Αυτό ισχύει σε μεγάλο βαθμό και για το ναυτικό επάγγελμα. Αυτό συμβαίνει λόγω της φύσης του ναυτικού επαγγέλματος αλλά και κυρίως για τις γυναίκες λόγω της δημιουργίας οικογένειας και της μητρότητας. Σύμφωνα με υπολογισμούς του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού(ΙΜΟ) έχει υπολογιστεί ότι το ποσοστό των γυναικών ναυτικών στο σύνολο κυμαίνεται από 1%-2%, με σημαντικές διαφοροποιήσεις ανά χώρα και τις περισσότερες από τις γυναίκες ναυτικούς να απασχολούνται ως ξενοδοχειακό προσωπικό σε επιβατηγά πλοία και κρουαζιερόπλοια.²⁷ Στα ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, με βάση τα στοιχεία της απογραφής του ναυτεργατικού δυναμικού του 2012, από τους συνολικά 22.400 ναυτικούς, μόλις 859 ήταν γυναίκες. Αν ο υπολογισμός γίνει με βάση την εθνικότητα, προκύπτει ότι από τους συνολικά 12.209 Έλληνες ναυτικούς, μόνο οι 375 ήταν γυναίκες. Όπως στον παγκόσμιο στόλο, έτσι και στον ελληνόκτητο, οι περισσότερες γυναίκες ναυτικοί ασχολούνται σε θέσεις επίκουρων, τραπεζοκόμων, γενικών υπηρεσιών και σε μη ναυτικές ειδικότητες.

Παρόλα αυτά, τα τελευταία χρόνια εκφράζεται η άποψη πως ο ναυτιλιακός κόσμος χρειάζεται τις γυναίκες ναυτικούς, προκειμένου να αντιμετωπίσει το πρόβλημα της έλλειψης ναυτεργατικού δυναμικού. Ένα στοιχείο που αντικατοπτρίζει το άνοιγμα της ναυτικής εκπαίδευσης στις γυναίκες είναι ο αριθμός των δόκιμων αξιωματικών. Συγκεκριμένα, το 2012 καταγράφηκαν 167 γυναίκες σε θέσεις δόκιμων πλοιάρχων (85 Ελληνίδες), 30 σε θέσεις δόκιμων μηχανικών(15 Ελληνίδες) και 11 σε θέσεις δόκιμων οικονομικών αξιωματικών (5 Ελληνίδες)

²⁷ International Labour Office(ILO), Women Seafarers, Γενεύη 2003, σελ.9.

Πίνακας 13: Γυναίκες ναυτικοί στην ελληνόκτητη ναυτιλία

Θέση	Ελληνική Σημαία			Ξένη Σημαία			Γενικό Σύνολο
	Ελληνίδες	Ξένες	Σύνολο	Ελληνίδες	Ξένες	Σύνολο	
Πλοίαρχος Α΄	2	2	4	0	0	0	4
Πλοίαρχος Β΄	3	3	6	0	0	0	6
Πλοίαρχος Γ΄	4	4	8	0	1	1	9
Οικ. Αξιωματικοί	13	14	27	0	0	0	27
Κυβερνήτες	4	4	8	0	0	0	8
Άλλες ειδικότητες	349	428	777	0	28	28	806
Γενικό Σύνολο	375	455	830	0	29	29	859

(ΠΗΓΗ: Ναυτεργατικό Δυναμικό –Αποτελέσματα απογραφής 2012, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδος)

Ένα σημαντικό βήμα προς την κατεύθυνση του ανοίγματος του ναυτικού επαγγέλματος στο γυναικείο φύλο είναι η δράση του Woman International Shipping and Trading Association (WISTA), ενός μη κερδοσκοπικού οργανισμού, ο οποίος ιδρύθηκε στο Λονδίνο το 1974 και έχει ως βασικό στόχο του τη δικτύωση των γυναικών στο χώρο της ναυτιλίας, την ανταλλαγή τεχνογνωσίας και την παροχή ευκαιριών εκπαίδευσης, μέσω των συνεργασιών με εκπαιδευτικούς φορείς.

Επίσης, ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (IMO) ανέπτυξε τη δική του στρατηγική για την αφομοίωση των γυναικών στο ναυτιλιακό τομέα το 1988. Επιπρόσθετα, ξεκίνησε την εφαρμογή του Προγράμματος Γυναικείας Ανάπτυξης το 1989, που επικεντρώθηκε στην ίση πρόσβαση στη ναυτιλιακή εκπαίδευση μέσω προγραμμάτων επικεντρωμένων στο φύλο (IMO 1988, 1992). Άμεσο αποτέλεσμα του προγράμματος ήταν η σημαντική αύξηση του ποσοστού των γυναικών μαθητριών στην υψηλόβαθμη ναυτιλιακή εκπαίδευση. Από την άλλη πλευρά όμως, το ποσοστό των γυναικών που ταξιδεύουν στον παγκόσμιο στόλο παρέμεινε σε χαμηλά επίπεδα.

Ωστόσο παρά τις προσπάθειες που έχουν γίνει οι γυναίκες έρχονται ακόμα και σήμερα αντιμέτωπες με τη δυσκολία να γίνουν αποδεκτές στον ποντοπόρο τομέα της ναυτιλίας και παραμένουν μια μειοψηφία του στόλου τόσο στη γέφυρα όσο και στα

μηχανοστάσια των πλοίων. Υπάρχουν εργασίες πάνω στο πλοίο που θεωρούνται καθαρά «ανδρικές» και στις οποίες οι γυναίκες δεν έχουν πρόσβαση.

Από την άλλη πλευρά, αύξηση παρατηρούμε στο ποσοστό των γυναικών που εργάζεται στη στεριά, δηλαδή στα γραφεία των ναυτιλιακών εταιριών, χωρίς ωστόσο αυτό να σημαίνει ότι σε αυτό το χώρο τα ταμπού έχουν εκλείψει. Ωστόσο, ακόμα και σήμερα οι άνιση μεταχείριση στο μισθολογικό επίπεδο δεν έχει εκλείψει οριστικά. Σύμφωνα με μελέτη που πραγματοποιήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2011 τονίζεται ότι η μέση διαφορά μεταξύ ανδρών και γυναικών είναι της τάξεως του 16% υπέρ του «ισχυρού φύλου», απόκλιση που παρατηρείται και στο χώρο της ναυτιλίας.²⁸

4.5 ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΟΣ

Οι προβλέψεις για το μέλλον του ναυτικού επαγγέλματος θα μπορούσαμε να πούμε ότι είναι δυσοίωνες. Φαίνεται ότι η επικρατούσα κατάσταση δεν θα αλλάξει, δηλαδή προβλέπεται ότι οι ελλείψεις διαθέσιμων αξιωματικών και κατώτερων πληρωμάτων θα είναι τεράστιες. Αυτό το φαινόμενο ενισχύεται από το γεγονός ότι σιγά-σιγά αλλά σταθερά οι παραγγελίες των νέων πλοίων αυξάνονται, καθώς διαφαίνεται ανάκαμψη στο ναυτιλιακό κλάδο.

Πιο συγκεκριμένα οι προβλέψεις για το 2015 δείχνουν την αύξηση στην έλλειψη αξιωματικών (αυτή η έλλειψη θα φτάσει τους **27.000** αξιωματικούς) και πλεόνασμα κατώτερων πληρωμάτων, από τους οποίους όμως μόνο ελάχιστοι θα διαθέτουν τα κατάλληλα προσόντα. Το πλεόνασμα αυτό θα προέλθει από την εισροή αλλοδαπών ναυτικών από μη ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίοι προτιμώνται από κάποιους πλοιοκτήτες λόγω του χαμηλού κόστους τους.

Γενικά μπορούμε να πούμε ότι η πρακτική πρόσληψης ναυτικών από τρίτες χώρες είναι μια μελλοντική αναγκαιότητα, όχι μόνο λόγω του χαμηλού εργατικού κόστους, αλλά και της μείωσης των νέων που ακολουθούν το ναυτικό επάγγελμα και προέρχονται από τις ανεπτυγμένες και παραδοσιακά ισχυρές ναυτικές χώρες.

(Θεοτοκάς, Λεκάκου, Πάλλης, Συριόπουλος & Τσαμουργκέλης, 2008)

²⁸ www.fortunegreece.com

4.6 ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΚΑΘΙΣΤΟΥΝ ΕΛΚΥΣΤΙΚΟ ΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Παραπάνω αναφέραμε όλα εκείνα τα στοιχεία που καθιστούν το ναυτικό επάγγελμα μη ελκυστικό. Ωστόσο υπάρχουν και κάποια στοιχεία που αν τα αναλογιστεί κανείς θα δει πως η σταδιοδρομία στη θάλασσα έχει και τα καλά της.

Αναλυτικότερα:

- Οι μισθοί στη θάλασσα είναι σημαντικά υψηλότεροι από τους μισθούς στη στεριά.
- Δυνατότητα ναυτικών να εργαστούν στην ξηρά μετά το τέλος της σταδιοδρομίας τους στη θάλασσα.
- Ευνοϊκό φορολογικό καθεστώς για τους ναυτικούς.
- Έλλειψη του φαινομένου της ανεργίας. Οι περισσότεροι απόφοιτοι από τις σχολές ναυτικής εκπαίδευσης σχεδόν αμέσως μετά από την αποφοίτηση τους ξεκινάνε την επαγγελματική τους σταδιοδρομία.
- Σήμερα με την εξέλιξη της τεχνολογίας (επικοινωνία μέσω δορυφόρων στα πλοία) οι ναυτικοί μπορούν να κάθε ώρα και στιγμή να επικοινωνούν με τα αγαπημένα τους πρόσωπα μειώνοντας με αυτό τον τρόπο το αίσθημα της νοσταλγίας και της αποξένωσης από την οικογένεια τους.
- Η διάρκεια εργασίας πάνω στο πλοίο είναι περίπου 5-7 μήνες, επομένως έχουν χρόνο (στην ξηρά) για να κάνουν όσα στερούνται επί θάλασσας.
- Ένας ναυτικός μπορεί αργότερα να γίνει και ο ίδιος πλοιοκτήτης(εφόσον μπορεί να εξασφαλίσει και τα απαραίτητα κεφάλαια) καθώς θα έχει αποκτήσει την γνώση και την εμπειρία από την σταδιοδρομία του στη θάλασσα. Μην ξεχνάμε άλλωστε ότι πολλοί από τους σημερινούς πλοιοκτήτες προέρχονται από το ναυτικό επάγγελμα.
- Οι συνθήκες διαβίωσης στα πλοία έχουν βελτιωθεί πολύ σε σχέση με το παρελθόν καθώς τα πλοία σήμερα είναι υπερ-σύγχρονα.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν ότι το ναυτικό επάγγελμα έχει και τις θετικές πλευρές του και προσφέρει δυνατότητες επαγγελματικής αποκατάστασης στους νέους που σήμερα μαστίζονται από την ανεργία. Ωστόσο είναι αναγκαία η λήψη μέτρων για την

ενίσχυση της ναυτιλίας ώστε να αποκτήσει την παλαιά της αίγλη και να προσελκύσει τους νέους.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Η ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

5.1 ΟΙ ΑΚΑΔΗΜΙΕΣ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΝΑΥΤΙΚΟΥ

Η Εμπορική Ναυτιλία αποτελεί για τη χώρα μας Εθνικό Κεφάλαιο και έχει καταξιωθεί σε ευρωπαϊκό και παγκόσμιο επίπεδο. Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία είναι πρώτη μεταξύ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ ο Ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση στον κόσμο. Παράλληλα το τελευταίο τέταρτο του αιώνα μας η εμπορική ναυτιλία γνώρισε μια τεράστια τεχνολογική επανάσταση με την εμφάνιση πλοίων μεγάλης χωρητικότητας(υπερ-δεξαμενόπλοια, υπερμεγέθη πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κτλ.) με αποτέλεσμα την αλλαγή στη σύνθεση του στόλου της. Για να παραμείνει η Ναυτιλία μας κυρίαρχη και στον 21ο αιώνα χρειαζόμαστε αξιόλογα και άρτια εκπαιδευμένα στελέχη. Οι Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού παρέχουν σύγχρονη εκπαίδευση στην ναυτιλιακή θεωρία και τη χρήση των νέων τεχνολογιών, ανοίγοντας προοπτικές για μια λαμπρή σταδιοδρομία στους Αξιωματικούς του Εμπορικού Ναυτικού.

Η ναυτική εκπαίδευση στην Ελλάδα ανήκει στο υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου και αρμόδια γι'αυτήν είναι πιο συγκεκριμένα η Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών ΔΕΚΝ.

Η εκπαίδευση των Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού γίνεται στις **Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού** (Α.Ε.Ν.), οι οποίες συνολικά είναι δέκα και χωρίζονται σε Σχολές Πλοιάρχων και σε Σχολές Μηχανικών και λειτουργούν σε διάφορες πόλεις της Ελλάδας:

1. **Ασπρόπυργος- ΑΕΝ Ασπροπύργου- Πλοιάρχων/Μηχανικών:** Ιδρύθηκε το 1951 στον Ασπρόπυργο 20 km από την Αθήνα και τον Πειραιά. Είναι η μεγαλύτερη σχολή της Ελλάδας με τους περισσότερους σπουδαστές. Λειτουργεί σαν σχολή Πλοιάρχων αλλά και Μηχανικών. Μέχρι το 2008 ήταν η μόνη σχολή που σαν σπουδαστές μπορούσαν να εγγραφούν και γυναίκες, σήμερα όμως έχουν την δυνατότητα να εγγραφούν σε όλες τις σχολές της Ελλάδας. Η σχολή είναι εξωτερικής φοίτησης, δηλαδή δεν παρέχει

δυνατότητα εσωτερικής διαμονής. Στα πλαίσια της λειτουργεί και Σχολή Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.

2. **Νέα Μηχανιάνα- ΑΕΝ Μακεδονίας- Πλοιάρχων/Μηχανικών:** Η ΑΕΝ Μακεδονίας ιδρύθηκε το 1969 και λειτουργούσε σαν σχολή Μηχανικών, το 1975 λειτούργησε και η σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται 32χλμ από την Θεσσαλονίκη περίπου 500 μέτρα από τον Δήμο Νέας Μηχανιάνας. Είναι η δεύτερη μεγαλύτερη σχολή στην Ελλάδα μετά του Ασπροπύργου. Η σχολή δεν παρέχει στους σπουδαστές εσωτερική φοίτηση. Επίσης δίπλα ακριβώς στην σχολή στεγάζεται το κτήριο της Σχολής Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων.
3. **Πρέβεζα- ΑΕΝ Ηπείρου- Πλοιάρχων:** Από το 1973 ως το 1992 ήταν γνωστή σαν σχολή Ραδιοτηλεγραφικών. Το 1991 παράλληλα λειτούργησε και η Σχολή Πλοιάρχων. Η σχολή της Πρέβεζας βρίσκεται πολύ λιγότερο από 1χλμ από το κέντρο της πόλης στην περιοχή Βαθύ. Όπως και στις υπόλοιπες σχολές πέραν του Ασπροπύργου έχει την δυνατότητα παροχής στους σπουδαστές της εσωτερική διαμονή στην σχολή. Αξιοσημείωτο για αυτή την σχολή είναι ότι στα εργαστήρια της διαθέτει ένα ολοκληρωμένο παλιό σύστημα επικοινωνιών πλοίου.
4. **Κύμη- ΑΕΝ Κύμης- Πλοιάρχων:** Ιδρύθηκε το 1955 με πρωτοβουλία του Πρωθυπουργού Κωνσταντίνου Καραμανλή και του τότε Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας "Κυμαίου" Γεωργίου Βογιατζή. Βρίσκεται στο Ανατολικότερο άκρο της Εύβοιας, στην Κύμη, σε απόσταση 500 μέτρων από το λιμάνι. Είναι αποκλειστικά σχολή Πλοιάρχων και παρέχει στους σπουδαστές της δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.
5. **Αργοστόλι- ΑΕΝ Ιονίων Νήσων- Πλοιάρχων:** Βρίσκεται σε παραλιακή τοποθεσία 700μ βόρεια της κεντρικής πλατείας του Αργοστολίου και λειτουργεί από το 1975 σαν σχολή Πλοιάρχων. Παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης.
6. **Χίος- ΑΕΝ Χίου- Μηχανικών:** Η Σχολή Μηχανικών της Χίου ιδρύθηκε το 1965 παράλληλα με την ΑΕΝ Οινουσσών. Βρίσκεται μέσα στην πόλη της Χίου στην οδό Δημοκρατίας 26 δίπλα στην πλατεία Βουνακίου. Παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης
7. **Ύδρα-ΑΕΝ Ύδρας- Πλοιάρχων:** Η πιο ιστορική από τις σχολές. Ιδρύθηκε το 1749 ως Σχολείο του Αγίου Βασιλείου που μετά εξελίχθηκε στην "Ναυτική

της 'Υδρας Σχολή" με πρωτοβουλία της Δημογεροντίας του νησιού και είναι η παλαιότερη εν λειτουργία σχολή στον κόσμο. Εκεί Ιταλοί και Πορτογάλοι δίδασκαν την Ναυτική τέχνη, την θεωρία αλλά και ξένες γλώσσες. Το 1930 έγινε δημόσια και ονομάστηκε Σχολή Εμπορικής Ναυτιλίας 'Υδρας αφού το 1927 είχε περάσει στην φροντίδα της Ένωσης Ναυτικών 'Υδρας και λειτουργούσε ως ιδιωτική σχολή. Κατά την Γερμανοιταλική κατοχή το διοικητήριο της σχολής το είχαν καταλάβει οι Ιταλοί για να εγκαταστήσουν το στρατηγείο τους, τότε η Σχολή δεν έπαψε να λειτουργεί αλλά συνέχισε στην Αθήνα στα γραφεία της Ένωσης Εφοπλιστών και αργότερα στον Πειραιά στην Καστέλλα μέχρι το 1949, την 1η Νοεμβρίου του ίδιου έτους οι πρώτες δύο τάξεις γύρισαν στην 'Υδρα στο κτήριο που η σχολή λειτουργεί ως σήμερα.

Η σχολή βρίσκεται στο λιμάνι του νησιού, είναι αποκλειστικά Πλοιάρχων όπως ανέκαθεν ήταν και παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης των σπουδαστών.

- 8. Οινούσσεις- ΑΕΝ Οινουσσών- Πλοιάρχων:** Βρίσκεται στο λιμάνι του νησιού Οινούσσεις. Ιδρύθηκε το 1965 και είναι μόνο σχολή Πλοιάρχων. Οι σπουδαστές έχουν την δυνατότητα να μείνουν στην εστία της σχολής, δηλαδή παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης
- 9. Σύρος- ΑΕΝ Σύρου- Πλοιάρχων:** Στην περιοχή Νησάκι στην παραλία της Ερμούπολης βρίσκεται από το 1961 που ιδρύθηκε η Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού της Σύρου. Η σχολή είναι αποκλειστικά Πλοιάρχων και οι σπουδαστές μπορούν να μείνουν στην εστία της.
- 10. Χανιά- ΑΕΝ Κρήτης- Πλοιάρχων/ Μηχανικών:** Παρόλο που η ίδρυσή της έγινε το 1963 σαν σχολή Μηχανικών λειτούργησε το 1972 και αργότερα, το 1981 η Σχολή Πλοιάρχων. Βρίσκεται στην περιοχή Βλητέ Σούδας Χανίων, στο 2ο χιλιόμετρο της οδού Σούδας - Αεροδρομίου Χανίων, 8χλμ από την πόλη. Παρέχει δυνατότητα εσωτερικής φοίτησης και έχει σύγχρονες εγκαταστάσεις.²⁹

²⁹ <http://el.wikipedia.org/wiki/Ακαδημίες> Εμπορικού Ναυτικού(Ελλάδα).

5.1.1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΦΟΙΤΗΣΗΣ ΣΤΙΣ ΑΕΝ

Η εκπαίδευση στις σχολές αυτές περιλαμβάνει τον θεωρητικό τομέα, τον πρακτικό αλλά και αμειβόμενη εργασία επί πλοίου για δύο εξάμηνα. Μετά το τέλος του Α' Εξαμήνου οι σπουδαστές καλούνται να βγάλουν ναυτικό φυλλάδιο, για το οποίο φροντίζουν οι σχολές να ενημερώσουν τους σπουδαστές που και πως θα το παραλάβουν, αφού έχουν παρακολουθήσει κάποια σεμινάρια μικρής διάρκειας περί Σωστικών και Πυροσωστικών Μέσων. Στις σχολές Σωστικών και Πυροσωστικών μέσων οι σπουδαστές εκπαιδεύονται σε θέματα ασφαλείας για την ζωή τους στο πλοίο ή για την διάσωσή τους σε περίπτωση ναυαγίου, όπως επίσης και σε θέματα πυρκαγιάς και πρώτων βοηθειών. Αυτά είναι απαραίτητα διότι σε ένα ναυτικό ατύχημα πρέπει όλοι να είναι άρτια εκπαιδευμένοι στο πώς να το αντιμετωπίσουν με ψυχραιμία και να μην βάλουν σε κίνδυνο την ζωή τους. Αφού τελειώσουν την παραπάνω εκπαίδευση τότε παραλαμβάνουν από τα Λιμεναρχεία της περιοχής τους τα Ναυτικά Φυλλάδια και αρχίζουν την αναζήτηση για Ναυτιλιακή εταιρία που θα τους προσλάβει και θα τους ναυτολογήσει σε κάποιο από τα πλοία της στην θέση του Δόκιμου Πλοίαρχου/Μηχανικού (Apprentice Officer/Engineer ή Cadet). Με το επιτυχές πέρας του εκπαιδευτικού τους ταξιδιού επαναπατρίζονται και επιστρέφουν στα θρανία για το Β' και Γ' Εξάμηνο που διαρκούν ως το καλοκαίρι του επόμενου έτους. Όταν ολοκληρώσουν τα δύο εξάμηνα καλούνται να πάνε στο δεύτερο εκπαιδευτικό ταξίδι διάρκειας επίσης 6 μηνών. Αφού επαναπατριστούν και από αυτό το ταξίδι τότε συνεχίζουν στα δύο τελευταία έτη της σχολής (Δ' - Ε' - ΣΤ' Εξάμηνα) όπου κάπου ενδιάμεσα σε αυτά θα παρακολουθήσουν και τον 2ο κύκλο σεμιναρίων περί σωστικών και πυροσωστικών μέσων.

Ειδικότερα οι σπουδαστές Πλοίαρχοι όταν τελειώσουν την σχολή παραλαμβάνουν το Πτυχίο τους και κάνουν περαιτέρω ειδική πρακτική και θεωρητική εκπαίδευση δύο εβδομάδων στο ΚΕΣΕΝ Ρ/Τ (Ραδιοτηλεγραφητών) το οποίο βρίσκεται στην Σχολή του Ασπροπύργου στις Δορυφορικές και Επίγειες Επικοινωνίες Κινδύνου και Ασφαλείας - GMDSS όπου είναι χρήσιμη για την απόκτηση του διπλώματος Πλοίαρχου Γ' Τάξεως και αποκτούν τον τίτλο Γενικού Χειριστή GMDSS - General Operator. Αφού επιτύχουν στις εξετάσεις GMDS

τότε περνούν υγειονομικές εξετάσεις από την Ανώτατη Ναυτική Υγειονομική Υπηρεσία - ANYE στο Ναυτικό Νοσοκομείο Πειραιά οι οποίες περιλαμβάνουν: Εξετάσεις ούρων και αίματος για εύρεση ναρκωτικών ουσιών και αλκοόλ, Οφθαλμιατρικές εξετάσεις (Μυωπία, Αστιγματισμό, Δυσχρωματοψία, Αχρωματοψία), Ψυχιατρικές εξετάσεις, Παθολογικές εξετάσεις και αφού κριθούν κατάλληλοι/λες παραλαμβάνουν από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας το δίπλωμα και ονομάζονται Πλοίαρχοι Γ' Τάξεως Εμπορικού Ναυτικού - Captain Class C'. Μετά την απόκτηση του διπλώματος ο κάθε ανθυποπλοίαρχος προκειμένου να είναι έτοιμος να ναυτολογηθεί και να αναλάβει καθήκοντα ανάλογα τον τύπο του πλοίου που πρόκειται να υπηρετήσει περνά μια ακόμα σειρά ειδικής εκπαίδευσης σύμφωνα με την Διεθνή Σύμβαση STCW σε διάφορα ηλεκτρονικά συστήματα ναυσιπλοίας, ναυτιλιακά όργανα και προσομοιωτές όπως ECDIS, RADAR/ARPA, Bridge Resource Management - BRM, Bridge Team Management - BTM, Advanced Oil/Gas/Chemical Tanker Safety Training, Accident & Risk Assessment, Bridge Maneuvering Simulator - BMS, Cargo Handling Simulator, Crowd & Crisis Management, Ship Security Officer Training - SSO, Ice Navigation, Voyage Planning, Accident & Incident Investigation, Adverse Weather Course και πολλά ακόμη ειδικά προγράμματα εκπαίδευσης τα οποία έχουν να κάνουν με τον τύπο πλοίου και τις διατάξεις και κανονισμούς που ορίζει η STCW.

Και στις Σχολές Πλοιάρχων αλλά και στις Σχολές Μηχανικών μεγάλη σημασία δίδεται στο μάθημα των Αγγλικών, καθώς η γνώση τους κρίνεται απαραίτητη για μια αξιόλογη σταδιοδρομία στο χώρο της διεθνοποιημένης Εμπορικής Ναυτιλίας. Είναι επίσης βασική προϋπόθεση του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO) για την απόκτηση οποιουδήποτε διπλώματος αξιωματικού πλοίου εμπορικής ναυτιλίας. Πέρα από τα αγγλικά στις σχολές οι σπουδαστές παρακολουθούν και άλλα μαθήματα θεωρητικής αλλά και εργαστηριακής φύσεως. Τα μαθήματα θεωρητικής φύσεως στις Σχολές Πλοιάρχων είναι Ναυτιλία, Μαθηματικά, Φυσική, Μετεωρολογία, Ανθρώπινες Σχέσεις στην Κοινωνία του Πλοίου, Ναυτικές Μηχανές, Πληροφορική, Αγγλικά, Οικονομική Εκμετάλλευση Πλοίου, Αλληλογραφία. Πρόσφατα στο Α' Εξάμηνο προστέθηκε το Μάθημα της Ναυτικής Γεωγραφίας που θεωρείται αρκετά σημαντικό. Τα εργαστήρια που παρακολουθούν οι σπουδαστές της Σχολής Πλοιάρχων είναι Ναυτιλία, Ευστάθεια, Διεθνείς Κανονισμοί, Επικοινωνίες, Ναυτικό

Δίκαιο, Ναυτικά Ηλεκτρονικά Όργανα, Υποτύπωση - ARPA και Ναυτική Τέχνη που στο εργαστήριο οι σπουδαστές μαθαίνουν να κάνουν ναυτικούς κόμπους και άλλα δεσίματα.

Στις Σχολές Μηχανικών τα θεωρητικά μαθήματα είναι παρόμοια με την Σχολή Πλοιάρχων βέβαια με διαφορετική ύλη διαμορφωμένη στα μέτρα των Μηχανικών για τις ανάγκες του επαγγέλματος. Αυτά είναι Μαθηματικά, Φυσική, Χημεία, Πληροφορική, Ανθρώπινες σχέσεις στην Κοινωνία του Πλοίου, Αγγλικά. Και στον εργαστηριακό τομέα οι Σχολές Μηχανικών έχουν μαθήματα όπως Θερμοδυναμική, Αντοχή Υλικών, Μηχανές Εσωτερικής Καύσης, Ναυτικές Μηχανές και Βοηθητικά Μηχανήματα πλοίου, Ηλεκτρικές Μηχανές και Συστήματα Αυτόματου Ελέγχου.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν από τα παραπάνω ότι οι σπουδές στις Α.Ε.Ν. προσφέρουν σύγχρονες και εξειδικευμένες γνώσεις, υψηλής ποιοτικής στάθμης με το σύστημα της Εναλλασσόμενης Εκπαίδευσης (Sandwich Courses) σύμφωνα με το οποίο η εκπαίδευση εναλλάσσεται μεταξύ σχολής και πλοίου.

Ειδικότερα όσο αφορά τη θαλάσσια πρακτική οι σπουδαστές που τελειώνουν το Α' και το Γ' εξάμηνο οφείλουν να κάνουν εκπαιδευτικά ταξίδια, ναυτολογημένοι από Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες που έχουν πλοία υπό Ελληνική Σημαία ή ακόμα και πλοία ξένης Σημαίας αλλά συμβεβλημένα με το Ν.Α.Τ. (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο). Πριν από την αναχώρησή τους οι σπουδαστές για το πλοίο, με έγγραφη βεβαίωση από την εταιρία που τους έχει προσλάβει παραλαμβάνουν από τα γραφεία της Διεύθυνσης Εκπαίδευσης Ναυτικών το βιβλίο Κ.Ε.Π. (Κατευθυνόμενης Εκπαίδευσης επί Πλοίου) όπου αυτό θεωρείται ένα σημαντικό βοήθημα για τον Δόκιμο Πλοίαρχο/Μηχανικό στο να γνωρίσει το πλοίο και να πάρει τα εφόδια που χρειάζονται για την σχολή και το ναυτικό επάγγελμα. Το ΚΕΠ το παραλαμβάνουν οι σπουδαστές και στα δύο ταξίδια τους. Όταν ο σπουδαστής φτάσει στο πλοίο τότε οι αξιωματικοί και το υπόλοιπο πλήρωμα αναλαμβάνουν εκτός από την ευθύνη και την εκπαίδευση του. Ο Δόκιμος οφείλει να σέβεται τους ανωτέρους του αλλά και το υπόλοιπο πλήρωμα μιας και αυτός είναι ο πιο νέος (τουλάχιστον σε εμπειρία). Συνήθως τα ωράρια που ακολουθούν οι Δόκιμοι Πλοίαρχοι είναι 4 ώρες στην Γέφυρα του πλοίου και 4 ώρες στο κατάστρωμα υπό την επίβλεψη κάποιου για χειρωνακτική εργασία. Οι Δόκιμοι Μηχανικοί απασχολούνται στις διάφορες εργασίες της Μηχανής μαζί βέβαια με κάποιον που θα τους επιβλέπει

μιας και εκεί εγκυμονούν πολλοί κίνδυνοι. Καλό είναι να μην αποφεύγεται η χειρωνακτική εργασία διότι αυτή βοηθάει να μάθει ο σπουδαστής το πλοίο, την διαμόρφωσή του και την συντήρηση που χρειάζεται. Επίσης η χειρωνακτική εργασία στο πλοίο είναι και προσφορά στο σύνολο των ατόμων που δουλεύουν για αυτό. Σε κάθε πλοίο οι ώρες εργασίας των Δοκίμων συνήθως είναι 8 και είναι μέρα (08.00 ~ 17.00) αλλά αυτό αλλάζει ανάλογα με τις ανάγκες του πλοίου (πχ κατά την αγκυροβόληση ή κατά την προσέλευση του πλοίου σε λιμάνι). Στις 10.00 και στις 15.00 το πλήρωμα μαζεύεται στα καπνιστήρια του πλοίου για καφέ ή χυμό που διαρκεί 20 λεπτά και στις 12.00 και στις 17.00 είναι το φαγητό όπου το πλήρωμα μαζεύεται στην τραπεζαρία να γευματίσει. Η ώρα του γεύματος είναι μία ώρα. Δεν είναι απαραίτητο οι 12 μήνες απαραίτητης υπηρεσίας να γίνουν 6 στο Α' εκπαιδευτικό ταξίδι και 6 στο Β'. Αν τύχει κάτι μπορεί κάποιος να αποχωρήσει στους 5 μήνες και να συμπληρώσει στο 2ο εκπαιδευτικό κάνοντας 7 μήνες υπηρεσία. Καλό είναι αυτό να αποφεύγεται. Η έλλειψη υπηρεσίας κάποιες φορές είναι δύσκολο να καλυφθεί και έτσι καθυστερεί η απόκτηση του διπλώματος.

Επίσης οι **σπουδαστές αμείβονται** κατά τη διάρκεια της πρακτική άσκησης επί πλοίου (1^ο και 2^ο θαλάσσιο ταξίδι διάρκειας 6 μηνών το καθένα).



(ΠΗΓΗ: www.yen.gr)

5.1.2 ΠΡΟΫΠΟΘΕΣΕΙΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ ΣΤΙΣ ΑΕΝ

Οι προϋποθέσεις για την εισαγωγή ενός ατόμου στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού είναι οι ακόλουθες:

- Να είναι κάτοχος τίτλου απόλυσης Ενιαίου Λυκείου ή άλλου ισότιμου τίτλου σχολείου δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης του εσωτερικού ή αντίστοιχου τίτλου του εξωτερικού που να παρέχει δικαίωμα εισαγωγής σε Ανώτερες Σχολές ή του European Baccalaureat που εκδίδεται από Ευρωπαϊκό Σχολείων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων ή κάτοχος πτυχίου του Ενιαίου τριετούς κύκλου σπουδών Ναυτικού και Ναυτιλιακού τομέα ή τομέων Β΄ κύκλου σπουδών ΤΕΕ (ορισμένων ειδικοτήτων). **Η επιλογή των υποψηφίων γίνεται μέσω των Πανελληνίων Εξετάσεων του ΥΠΠΘ ή και με το μηχανογραφικό σύστημα του ΥΕΝ.**
- Να έχει την ελληνική ιθαγένεια.
- Να μην έχει συμπληρώσει το 25ο έτος της ηλικίας του.
- Να είναι υγιής και να γνωρίζει κολύμβηση.
- Να μην έχει τιμωρηθεί με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων και να μην έχει καταδικαστεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση ανώτερη του εξαμήνου καθ' υποτροπή ή μεγαλύτερη του εξαμήνου για λαθρεμπόριο ή λαθρεμπόριο ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί προστασίας του Εθνικού Νομίσματος ή για αδίκημα αναφερόμενο στην επί του πλοίου υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα.

5.2.2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΗ ΣΤΑΔΙΟΔΡΟΜΙΑ-ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

- ✓ Οι απόφοιτοι των Α.Ε.Ν. αποκτούν τίτλο σπουδών **Τρίτης Βαθμίδας Εκπαίδευσης** και ταυτόχρονα αποδεικτικό ναυτικής ταυτότητας Γ΄ τάξης Πλοιάρχου ή Μηχανικού Ε.Ν. Επίσης μπορούν να πραγματοποιήσουν μεταπτυχιακές σπουδές σε σχολές του εσωτερικού και εξωτερικού σε ειδικότητες που είναι αναγκαίες στο χώρο της Ναυτιλίας. Από τη στιγμή που ένας απόφοιτος Λυκείου ή Τεχνολογικής Επαγγελματικής Εκπαίδευσης επιλέξει τη σταδιοδρομία στη ναυτιλία, έχει προοπτικές για άμεση επαγγελματική αποκατάσταση και στη συνέχεια για επαγγελματική εξέλιξη με σημαντικές οικονομικές απολαβές.

- ✓ Οι απόφοιτοι Α.Ε.Ν. μπορούν να εξελιχθούν σε **Β΄ Πλοιάρχους ή Μηχανικούς** και στη συνέχεια σε **Α΄ Πλοιάρχους ή Μηχανικούς**, αφού πραγματοποιήσουν θαλάσσια υπηρεσία και την κατάλληλη επιμόρφωση. Σήμερα, η απαιτούμενη θαλάσσια υπηρεσία για τη βαθμολογική προαγωγή σε πλοιάρχους ή μηχανικούς Β΄ είναι 24 μήνες (από 36 που ήταν πριν) και για την προαγωγή σε πλοιάρχους ή μηχανικούς Α΄ είναι 36 μήνες (από 48 που ήταν για τους πλοιάρχους).
- ✓ Η σταδιοδρομία στη Ναυτιλία δεν περιορίζεται όμως μόνο στα πλοία. Γύρω απ' αυτή δραστηριοποιούνται και πολλοί άλλοι κλάδοι οικονομικής δραστηριότητας, όπως ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυπηγήσεις, επισκευές, εφοδιασμοί, πρακτορεύσεις, νηογνώμονες, ασφαλίσεις, παρεμφερείς Δημόσιοι και Ιδιωτικοί Οργανισμοί κ.ά. Αυτοί προσφέρουν εναλλακτικές δυνατότητες απασχόλησης και ουσιαστικές προοπτικές εξέλιξης, ανάλογα με τη θέληση και τη φιλοδοξία καθενός. Με τις γνώσεις και την εμπειρία που αποκτά ο Αξιωματικός όταν υπηρετεί στα πλοία, έχει όλες τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που του επιτρέπουν να σταδιοδρομήσει αργότερα και στην ξηρά. Πολλά ανώτερα και ανώτατα στελέχη που απασχολούνται σήμερα στους παραπάνω κλάδους προέρχονται από τις τάξεις των Αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού.
- ✓ Σήμερα που χτίζονται συνεχώς νέα καράβια, που υπάρχει έλλειμμα αξιωματικών στα πλοία, ο Έλληνας αξιωματικός γίνεται περιζήτητος. Διαλέγοντας το επάγγελμα αυτό γίνεσαι ένας από τους λίγους, ένας από εκείνους που μετά από εννέα χρόνια θα μπορείς να είσαι "και ο πρώτος". Και οι αμοιβές των πρώτων είναι σήμερα οι υψηλότερες στην Ελλάδα.
(www.yen.gr)

5.3 ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΖΗΤΗΣΗ

Το δίκτυο ΑΕΝ αποτελεί τη ραχοκοκαλιά της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης. Οι σχολές πλοιάρχων και μηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού παρουσιάζουν την τελευταία διετία αυξημένη ζήτηση από τους υποψηφίους των πανελλαδικών εξετάσεων. Πιο συγκεκριμένα για το εκπαιδευτικό έτος 2011-2012 εισήγαγε 804 φοιτητές για αξιωματικούς γέφυρας και 561 φοιτητές για αξιωματικούς μηχανής, δηλαδή 1.365 πρωτοετείς φοιτητές συνολικά κατανεμημένους σε δέκα εν λειτουργία

ΑΕΝ. Ο αριθμός των εισακτέων ήταν υψηλός σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές πιθανότατα λόγω της οικονομικής κρίσης. Η υπόσχεση για υψηλούς μισθούς και μηδενική σχεδόν ανεργία στρέφουν τους υποψηφίους στις ακαδημίες του Εμπορικού Ναυτικού.

Πίνακας 14: ΠΡΟΤΙΜΗΣΗ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ ΣΤΙΣ ΑΕΝ

ΣΧΟΛΗ	ΠΡΩΤΕΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΕΙΣ ΥΠΟΨΗΦΙΩΝ						
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
ΣΧΟΛΗ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΑΕΝ	335	306	282	257	581	1600	1543
ΣΧΟΛΗ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΑΕΝ	103	54	66	41	139	556	677

(ΠΗΓΗ: Υπουργείο Παιδείας και Θρησκευμάτων)

Εκτιμάται ότι η αυξημένη προσέλευση υποψηφίων ενδέχεται να έχει μονιμότερο χαρακτήρα εφόσον η οικονομική κρίση στην Ελλάδα συνεχιστεί και τα επόμενα χρόνια και συνεχίσει να επηρεάζει αρνητικά την αγορά εργασίας στην στεριά.

Ωστόσο η αυξημένη προσέλευση στις εισαγωγικές εξετάσεις δεν κατέστη δυνατόν να απορροφηθεί από τις ΑΕΝ υπό τις κρατούσες συνθήκες και έτσι αυτή η αύξηση ζήτησης Ελλήνων αξιωματικών δεν μπόρεσε να υλοποιηθεί άμεσα.

Ενώ όπως έχουμε προαναφέρει η ανεργία πλήττει τους αξιωματικούς και γενικότερα τα ελληνικά πληρώματα των πλοίων, έχουμε την ανακοίνωση του συμβουλίου Ναυτικής Εκπαίδευσης για την αύξηση των εισακτέων στις ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού κατά 25,65%, δηλαδή στους 1.200 από 955 που εισήχθησαν το 2012 άλλα και την ανακοίνωση των αρμοδίων για τη βελτίωση των παρεχόμενων σπουδών και

την ανάγκη προσέλκυσης νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Ένα μεγάλο πρόβλημα που πρέπει άμεσα να αντιμετωπιστεί είναι το μεγάλο ποσοστό διαρροής που παρατηρείται ήδη από το πρώτο έτος των σπουδών και συνεχίζεται και τα επόμενα έτη, καθώς και κατά τη διάρκεια της πρακτικής άσκησης.³⁰

Σύμφωνα με στοιχεία του YENANΠ κατά τη δεκαετία 1998-2008 είχαμε την εξής εικόνα ως προς τους πλοιάρχους και τους μηχανικούς:

Πίνακας 15: ΣΥΝΟΛΟ ΦΟΙΤΗΤΩΝ ΠΟΥ ΕΙΣΗΛΘΑΝ ΚΑΙ ΕΞΗΛΘΑΝ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ

	ΑΕΝ ΠΛΟΙΑΡΧΩΝ	ΑΕΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΣΥΝΟΛΟ		
Εισήλθαν 10.674	6.781	3.893
Εξήλθαν 6.710	4.201	2.509

(ΠΗΓΗ: YENANΠ)

Παρατηρούμε ότι τα ποσοστά διαρροής ήταν αρκετά υψηλά, στις ΑΕΝ Πλοιάρχων εγκατέλειψαν τις σπουδές τους 2.580 άτομα δηλαδή ποσοστό 38,0% ενώ στις ΑΕΝ Μηχανικών ο αντίστοιχος αριθμός σπουδαστών ήταν 1.384 δηλαδή 36,6%. Συνολικά 3.964 σπουδαστές δεν ολοκλήρωσαν τις σπουδές τους με το αντίστοιχο ποσοστό να φτάνει το 37,1%. Με βάση τα παραπάνω μέσα ποσοστά διαρροής της δεκαετίας θα ανέμενε κανείς ότι αυτά θα ήταν πολύ μικρότερα λόγω της οικονομικής κρίσης. Αυτό όμως θα συνέβαινε υπό κανονικές συνθήκες λειτουργίας των ΑΕΝ. Δυστυχώς όμως ακόμα και σήμερα οι συνθήκες στη δημόσια ναυτική εκπαίδευση κάθε άλλο παρά κανονικές είναι. Σύμφωνα με κυβερνητικές δηλώσεις τα διαθέσιμα κονδύλια για τη δημόσια ναυτική εκπαίδευση το 2012 ήταν μετά βίας 11 εκατομμύρια με προϋπολογισμό 17 εκατομμύρια ευρώ και πολλά συσσωρευμένα προβλήματα.

Μια μεγάλη δυσκολία με την οποία έρχονται αντιμέτωποι οι σπουδαστές και τους ωθεί σε μεγάλο βαθμό στην εγκατάλειψη των σπουδών τους είναι η δυσκολία εκπλήρωσης των υποχρεωτικών εκπαιδευτικών ταξιδιών που προβλέπεται από το σύστημα εναλλασσόμενης εκπαίδευσης. Η εξασφάλιση μάρκου συνιστά ταλαιπωρία για τους περισσότερους σπουδαστές κυρίως λόγω της διστακτικότητας εκ μέρους των

³⁰ Σύμφωνα με έρευνα του Ευγενίδιου Ιδρύματος δύο στους δέκα σπουδαστές είναι πολύ πιθανόν να μην ολοκληρώσουν τις σπουδές τους.

ναυτιλιακών εταιριών να αναλάβουν το δικό τους ρόλο στο συγκεκριμένο σύστημα εκπαίδευσης. Η διστακτικότητα αυτή έγινε πιο έντονη μετά το 2008 αφενός λόγω της ναυτιλιακής κρίσης και αφετέρου λόγω της κατάργησης της επιδότησης του πρώτου μπάρκου.

Επιπρόσθετα οι ανάγκες επάνδρωσης των πλοίων με ελληνική σημαία μειώθηκαν έπειτα από την υπουργική απόφαση Κεφαλογιάννη το 2005 για μείωση των Ελλήνων αξιωματικών στις συνθέσεις των εμπορικών πλοίων για λόγους ανταγωνιστικότητας. Οι θέσεις αυτές έκτοτε καλύπτονται από αλλοδαπούς αξιωματικούς με όσα αυτό συνεπάγεται από πλευράς ναυτιλιακού συναλλάγματος. Από την άλλη πλευρά με το παραπάνω μέτρο έχει διαταραχθεί η διαδικασία παραγωγής ανώτερων και ανώτατων αξιωματικών λόγω της μείωσης των θέσεων για τρίτους πλοιάρχους και μηχανικούς στα πλοία με ελληνική σημαία.

Σίγουρα είναι αναγκαία η αναβάθμιση της παρεχόμενης ποιότητας των σπουδών άλλα αναγκαία είναι και η λήψη μέτρων για την ενίσχυση της απασχολησιμότητας των Ελλήνων ναυτικών, διαφορετικά η αύξηση των εισακτέων χωρίς αύξηση της απασχόλησης ίσως να μην έχει αντίκρισμα.

5.4 ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ

Το κλειδί της επικερδούς ναυτιλίας είναι η ποιότητα της κατάρτισης που παρέχεται στους ναυτικούς. Ακόμη και σε εποχές οικονομικών αναταραχών, η ναυτική εκπαίδευση δεν πρέπει να θεωρείται κόστος, αλλά επένδυση. Η ναυτική εκπαίδευση είναι η οδός προς τη μεγαλύτερη ασφάλεια και προστασία της ναυσιπλοΐας.

Δυστυχώς όμως ακόμα και σήμερα παρατηρούνται πολλά προβλήματα και καθυστερήσεις στην παρεχόμενη από τις ΑΕΝ ναυτική εκπαίδευση. Σύμφωνα με έρευνα που εκπονήθηκε σχετικά με την κατάσταση στις ΑΕΝ από το Τμήμα Στατιστικής του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών το 2012 διαπιστώθηκε ότι οι υποψήφιοι πλοίαρχοι και μηχανικοί εγκαταλείπουν τις σπουδές τους λόγω έλλειψης επαρκούς διδακτικού υποστηρικτικού υλικού, του επιπέδου των υποδομών, αλλά και της μη ταύτισής τους με το αντικείμενο - δεν τους ταιριάζει δηλαδή το επάγγελμα.

Αντιλαμβανόμαστε λοιπόν την ανάγκη να λειτουργούν σωστά και επαρκώς εξοπλισμένες οι δημόσιες σχολές Εμπορικού Ναυτικού, με κατάλληλες υποδομές και με καταρτισμένους και ικανοποιητικά αμειβόμενους καθηγητές.

Μερικές από τις προτάσεις που έχουν γίνει κατά καιρούς για την βελτίωση της ποιότητας της ναυτικής εκπαίδευσης είναι οι ακόλουθες:

- Η ίδρυση ιδιωτικών σχολών, οι οποίες θα παρέχουν υψηλό επίπεδο σπουδών και θα βρίσκονται σε ευγενή άμιλλα με τις δημόσιες σχολές.
- Βελτίωση κτιριακών και τεχνολογικών υποδομών στις ΑΕΝ. Προς αυτή την κατεύθυνση η συνδρομή της Ένωσης των Ελλήνων Εφοπλιστών θα είναι καταλυτική.
- Πρέπει να δοθεί έμφαση στα μαθήματα χρήσης νέων τεχνολογιών καθώς και όλες οι σχολές πρέπει να εφοδιαστούν με προσομοιωτές ώστε οι σπουδαστές σιγά-σιγά να μπαίνουν στο κλίμα και να είναι έτοιμοι να αντιμετωπίσουν τις απρόβλεπτες καταστάσεις επί του πλοίου.
- Ο χρόνος στις ΑΕΝ δεν θα πρέπει να δαπανάται σε απαρχαιωμένα εγχειρίδια και πρακτικές, αλλά να εστιάζει στην αποτελεσματική εργασία σε ομάδες και στο loss prevention.
- Η ποιοτική αναβάθμιση του Κ.Ε.Σ.Ε.Ν με στόχο να αναδειχθεί ως ο κυριότερος φορέας πιστοποίησης ναυτικών ικανοτήτων.
- Συνεχής εκπαίδευση και αξιολόγηση του διδακτικού προσωπικού των σχολών.
- Η εισαγωγή στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να γίνεται με ξεχωριστές εξετάσεις και ειδικά τεστ έτσι ώστε να μειωθούν οι διαρροές και να εισάγονται όσοι νέοι είναι σίγουροι ότι θέλουν να ακολουθήσουν το ναυτικό επάγγελμα.
- Αναβάθμιση του συστήματος εναλλακτικής εκπαίδευσης με στόχο την έγκαιρη απορρόφηση των φοιτητών από τις διαχειρίστριες εταιρίες.
- Βελτίωση της δυνατότητας επικοινωνίας μεταξύ της αγοράς εργασίας της θάλασσας και της αγοράς εργασίας της στεριάς.
- Ενεργότερη συμμετοχή των θεσμικών οργάνων της ναυτιλίας στο χώρο της ναυτικής εκπαίδευσης(σήμερα συμμετέχουν μόνο στο κόστος της ετήσιας καμπάνιας για την προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα).

- Παροχή κινήτρων για παραμονή στο ναυτικό επάγγελμα μετά τη συμπλήρωση του ελάχιστου χρόνου για συνταξιοδότηση.

Συμπερασματικά θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ναυτική εκπαίδευση αποτελεί κρίσιμο παράγοντα ενίσχυσης της ανταγωνιστικότητας της ναυτιλίας της Ελλάδας. Μόνο μέσω διαθρωτικών αλλαγών στην παρεχόμενη ναυτική εκπαίδευση μπορεί η Ελλάδα να διατηρήσει την μακροχρόνια φήμη και παράδοση της ως μια από τις κορυφαίες ναυτιλιακές δυνάμεις. Διαφορετικά μια παράδοση χιλιάδων χρόνων και αγώνων θα χαθεί.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006(MLC 2006)

6.1 ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΗΝ MLC 2006

Την 23η Φεβρουαρίου 2006, η Γενική Συνδιάσκεψη του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας (ILO), κατά την 94η ναυτιλιακή σύνοδό της στη Γενεύη Ελβετίας, υιοθέτησε τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 (MLC 2006), ένα ενιαίο - συνεκτικό όσο και πρωτοπόρο όργανο, το οποίο ενσωματώνει πρότυπα που εμπεριέχονται σε 65 υφιστάμενα διεθνή όργανα (Συμβάσεις και Συστάσεις) ναυτικής εργασίας, που έχει υιοθετήσει ο ILO από το 1920, καθώς και θεμελιώδεις αρχές που περιέχονται σε άλλες διεθνείς Συμβάσεις εργασίας. Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας παροχής υπηρεσιών θαλάσσιων μεταφορών, λόγω της διεθνούς δραστηριοποίησης των πλοίων σε ένα δυναμικώς μεταβαλλόμενο περιβάλλον, θεωρείται ως αμιγώς παγκοσμιοποιημένος και με κοινά αναγνωρισμένες τις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος, η MLC 2006 συμβάλλει ουσιαστικά στον καθορισμό και την επιβολή σε παγκόσμιο επίπεδο κοινών ελάχιστων προτύπων για τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών που εργάζονται σε αυτά.

Η MLC 2006, η οποία χαρακτηρίζεται και ως «Χάρτα Δικαιωμάτων των ναυτικών», αποτελεί τον πρώτο διεθνή Κώδικα Ναυτικής Εργασίας και συνιστά τον «τέταρτο πυλώνα» του διεθνούς θεσμικού πλαισίου της ναυτιλίας, συμπληρώνοντας τους άλλους πυλώνες που αποτελούν τις σημαντικότερες Συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), δηλαδή τη Διεθνή Σύμβαση «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα 1974»(SOLAS)³¹, τη Διεθνή Σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών

³¹ Η Σύμβαση SOLAS θεωρείται ως η σημαντικότερη των διεθνών συνθηκών που αφορούν την ασφάλεια των εμπορικών πλοίων. Η πρώτη έκδοση εκδόθηκε το 1914 ως απάντηση στην καταστροφή του Τιτανικού, η δεύτερη το 1929, η Τρίτη το 1948 και η τετάρτη το 1960. Η Σύμβαση που ισχύει σήμερα είναι αυτή του 1974, η οποία έχει τροποποιηθεί επανειλημμένως. Ο κύριος στόχος της Σύμβασης SOLAS είναι να καθορίσει τις ελάχιστες προδιαγραφές για την κατασκευή, τον εξοπλισμό και τη λειτουργία των πλοίων, συμβατή με την ασφάλειά τους. Η ισχύουσα σύμβαση SOLAS περιλαμβάνει τα άρθρα που θέτουν τις γενικές υποχρεώσεις, τη διαδικασία τροποποίησης κ.ά και ακολουθεί ένα παράρτημα που διαιρείται σε 12 κεφάλαια.

1978»(STWC)³² και τη Διεθνής Σύμβαση «Για την πρόληψη της ρύπανσης της θάλασσας από πλοία,(MARPOL 1973)³³ και το Πρωτόκολλο της του έτους 1978».

Αναγνωρίζοντας τη σημασία του ανθρώπινου παράγοντα στην ασφαλή δραστηριοποίηση των πλοίων, την προστασία της ανθρώπινης ζωής και περιουσίας στη θάλασσα, την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος, την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, καθώς και την ευθεία σχέση της αποτελεσματικότητας και της παραγωγικότητας των υπηρεσιών των θαλασσίων μεταφορών με τη βιώσιμη ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου, οι απαιτήσεις της MLC 2006 αποσκοπούν στη διαμόρφωση «ποιοτικότερων όρων εργασίας» των ναυτικών σε παγκόσμιο επίπεδο, υπό την αρχή της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης», προς επίτευξη «ίσων όρων ανταγωνισμού» (level playing field) διεθνώς. Ειδικότερα, υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

- συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους,
- ενδιαίτησης και τροφοδοσίας,
- ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας,
- ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.³⁴

³² Η Σύμβαση STWC του 1978 είναι η πρώτη Σύμβαση που θεσπίζει τις βασικές απαιτήσεις για τη εκπαίδευση, την πιστοποίηση και την τήρηση φυλακών των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Οι **τροποποιήσεις του 1995**, που εγκρίθηκαν από το Συνέδριο, αντιπροσώπευαν μια σημαντική αναθεώρηση της Σύμβασης, και τέθηκαν σε ισχύ 1^η Φεβρουαρίου του 1997. Ένα από τα κύρια χαρακτηριστικά της αναθεώρησης ήταν η διαίρεση του τεχνικού παραρτήματος σε κανονισμούς, χωρίζεται σε κεφάλαια και περιλαμβάνει ένα νέο κώδικα STWC στην οποία μεταφέρθηκαν πολλοί από τους τεχνικούς κανονισμούς. Το μέρος A του κώδικα είναι υποχρεωτικό, ενώ μέρος B προαιρετικό.

³³ Η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (MARPOL) είναι η κύρια διεθνής σύμβαση που καλύπτει την πρόληψη της ρύπανσης του θαλάσσιου περιβάλλοντος από τα πλοία από τα επιχειρησιακά ή τυχαία αίτια. Η σύμβαση MARPOL εγκρίθηκε στις 2 Νοεμβρίου 1973 από τον IMO. Το Πρωτόκολλο του 1978 εκδόθηκε σε απάντηση σε μια έξαρση των ατυχημάτων στα δεξαμενόπλοια στην 1976-1977. Δεδομένου ότι η Σύμβαση MARPOL του 1973 δεν είχε ακόμη τεθεί σε ισχύ, το πρωτόκολλο του 1978 MARPOL απορρόφησε τη μητρική σύμβαση. Η συνδυασμένη πράξη τέθηκε σε ισχύ στις 2 Οκτωβρίου 1983. Η σύμβαση περιλαμβάνει διατάξεις που στοχεύουν στην πρόληψη και την ελαχιστοποίηση της ρύπανσης από τα πλοία - ακούσια ρύπανση και ρύπανση από τις εργασίες ρουτίνας - και σήμερα περιλαμβάνει έξι τεχνικά παραρτήματα.

6.2 ΓΙΑΤΙ ΗΤΑΝ ΑΝΑΓΚΑΙΑ ΜΙΑ ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ

Σε πλοία που φέρουν σημαίες χωρών, οι οποίες δεν ασκούν αποτελεσματικό έλεγχο σε αυτά, όπως απαιτείται από το διεθνές δίκαιο, οι ναυτικοί συχνά πρέπει να εργάζονται κάτω από απαράδεκτες συνθήκες, οι οποίες είναι επικίνδυνες για την υγεία και την ασφάλεια τους αλλά και για την ασφάλεια του πλοίου. Δεδομένου ότι οι ναυτικοί μένουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από τη χώρα τους και τα σπίτια τους και αναγκάζονται να προσαρμοστούν σε ένα νέο δύσκολο τρόπο ζωής με πολλές ευθύνες και υποχρεώσεις και δεδομένου ότι οι εργοδότες τους έχουν την έδρα της εταιρίας τους σε κάποια άλλη χώρα τα αποτελεσματικά διεθνή πρότυπα σε αυτόν τον τομέα είναι απαραίτητα.

Φυσικά αυτά τα πρότυπα θα πρέπει να εφαρμόζονται όχι μόνο σε διεθνές αλλά και σε τοπικό επίπεδο, ειδικά από τις κυβερνήσεις που έχουν νηολογημένα πλοία στη σημαία τους (τα λεγόμενα «κράτη σημαίας»). Αυτό είναι πολύ σημαντικό για την εξασφάλιση της προστασίας και της ασφάλειας των πλοίων αλλά και της προστασίας του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

Είναι σημαντικό να κατανοήσουμε ότι υπάρχουν πολλά κράτη σημαίας και πολλοί πλοιοκτήτες που είναι υπερήφανοι καθώς έχουν καταφέρει να παρέχουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας στους ναυτικούς που εργάζονται στα πλοία τους παρά το υψηλότερο κόστος που συνεπάγεται αυτό. Ωστόσο αυτοί οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό από τους πλοιοκτήτες που διατηρούν υποβαθμισμένα πλοία με πολύ μικρότερο λειτουργικό κόστος και με μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους.

Η απόφαση του ILO να υιοθετήσει την Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 ήταν αποτέλεσμα ενός κοινού ψηφίσματος το 2001 από τις διεθνείς οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών, το οποίο στη συνέχεια υποστηρίχθηκε από τις κυβερνήσεις. Τόνιζαν ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η « πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία του κόσμου, η οποία απαιτεί διεθνή πρότυπα που εφαρμόζονται στο σύνολο της». Η ναυτιλιακή βιομηχανία ζήτησε από τον ILO να αναπτύξει ένα μέσο το οποίο θα συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο όσα περισσότερα από τα όργανα του ΔΟΕ μπορεί, προκειμένου να βελτιωθεί η συνάφεια όλων αυτών των προτύπων προς

³⁴ <http://www.hcg.gr/node/5129>

όφελος όλων των μερών της ναυτιλιακής κοινότητας. Επισημαίνεται ότι ο μεγάλος αριθμός Συμβάσεων που υπήρχε, πολλές από τις οποίες ήταν πολύ λεπτομερείς, δυσκόλευε τις κυβερνήσεις στην επικύρωση και στην εφαρμογή όλων των υφιστάμενων διεθνών προτύπων εργασίας.

Επίσης, πολλές από τις υφιστάμενες Συμβάσεις ήταν απαρχαιωμένες και δεν αντανακλούσαν τις σύγχρονες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου. Πολλές επιπλέον είχαν επικυρωθεί από μικρό αριθμό κρατών. Επιπρόσθετα, υπήρχε η ανάγκη για τη δημιουργία ενός αποτελεσματικού συστήματος εφαρμογής και επιβολής της συμμόρφωσης, το οποίο θα είχε ως αποτέλεσμα την εξάλειψη των υποβαθμισμένων πλοίων.

Η MLC 2006 σχεδιάστηκε για την αντιμετώπιση των παραπάνω προβλημάτων. Συγκεντρώνει σε ένα μέρος τις διεθνείς ελάχιστες προδιαγραφές που θα διασφαλίζουν την αξιοπρεπή εργασία για τους κατ'εκτίμηση περισσότερους από 1,5 εκατομμύρια ναυτικούς σε όλο τον κόσμο, των οποίων το έργο είναι απαραίτητη για το διεθνές εμπόριο και δεύτερον βοηθάει να εξασφαλιστούν ίσοι όροι ανταγωνισμού για την ποιότητα των πλοιοκτητών που εκμεταλλεύονται πλοία υπό τη σημαία των χωρών που έχουν επικυρώσει τη MLC, 2006. Ο στόχος είναι να εξασφαλιστεί ότι οι αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας πάνε χέρι-χέρι με τον θεμιτό ανταγωνισμό.

Η έγκαιρη επικύρωση και εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της νέας Σύμβασης από την πλειοψηφία των μελών του ILO που δραστηριοποιούνται στο τομέα θαλάσσιων μεταφορών θα προσφέρει μεγαλύτερη προστασία στους ναυτικούς. (πηγή ILO).³⁵

6.3 ΣΤΟΧΟΙ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006

Οι βασικοί στόχοι της MLC 2006 είναι :

- η εξασφάλιση της συνολικής παγκόσμιας προστασίας των δικαιωμάτων των ναυτικών,
- η εξασφάλιση της δέσμευσης των κυβερνήσεων και των πλοιοκτητών να παρέχουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στους ναυτικούς

³⁵ http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/faq/WCMS_238010/lang--en/index.htm

συμβάλλοντας με αυτό τον τρόπο στην προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό όσων διατηρούν υποβαθμισμένα πλοία.

6.4 ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ

Η Σύμβαση αποτελείται από τρία διαφορετικά, αλλά διασυνδεδεμένα, μέρη: τα **Άρθρα**, τους **Κανονισμούς** και τον **Κώδικα**. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί παραθέτουν τα κύρια δικαιώματα και αρχές, καθώς και τις βασικές υποχρεώσεις των Μελών που επικυρώνουν τη Σύμβαση. Τα Άρθρα και οι Κανονισμοί μπορούν να μεταβληθούν μόνο από τη Συνδιάσκεψη, στο πλαίσιο του άρθρου 19 του Καταστατικού της Διεθνούς Οργάνωσης. Ο Κώδικας περιλαμβάνει τις λεπτομέρειες για την εφαρμογή των Κανονισμών. Αποτελείται από το Μέρος Α (Πρότυπα) υποχρεωτικής εφαρμογής και από το Μέρος Β (Κατευθυντήριες Οδηγίες) μη υποχρεωτικής εφαρμογής, που όμως πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη για την εφαρμογή των υποχρεωτικών απαιτήσεων, επιτρέποντας έναν σημαντικό βαθμό ευελιξίας στον τρόπο με τον οποίο τα Μέλη υλοποιούν τις εν λόγω υποχρεώσεις, δικαιώματα και αρχές.

Αναλυτικότερα, η ΣΝΕ, 2006 περιέχει:

1. Δεκαέξι **Άρθρα**, με τα οποία ρυθμίζονται τα ακόλουθα:

- (α) Γενικές υποχρεώσεις των Μελών,
- (β) Ορισμοί και πεδίο εφαρμογής,
- (γ) Θεμελιώδη δικαιώματα και αρχές,
- (δ) Εργασιακά και κοινωνικά δικαιώματα των ναυτικών,
- (ε) Υποχρεώσεις των κρατών σε σχέση με την εφαρμογή και την επιβολή των απαιτήσεών της,
- (στ) Τρόπος εφαρμογής των Κανονισμών και του Μέρους Α και Β του Κώδικα,
- (ζ) Διαβούλευση με οργανώσεις πλοιοκτητών και ναυτικών,
- (η) Όροι θέσης της Σύμβασης σε ισχύ,
- (θ) Όροι και διαδικασία καταγγελίας της Σύμβασης,
- (ι) Αποτελέσματα της θέσης της Σύμβασης σε ισχύ,

- (ια) Καθήκοντα του Γενικού Διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας, ως Θεματοφύλακα της Σύμβασης,
- (ιβ) Αρμοδιότητες και τρόπος λειτουργίας της Ειδικής Τριμερούς Επιτροπής,
- (ιγ) Διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης και του Κώδικα αυτής,
- (ιδ) Αυθεντικές γλώσσες του κειμένου της Σύμβασης.

2. **Κανονισμούς και Κώδικα** Προτύπων και Κατευθυντήριων Οδηγιών, οι οποίοι είναι οργανωμένοι σε γενικές θεματικές ενότητες υπό πέντε Τίτλους, με τους οποίους ρυθμίζονται τα ακόλουθα θέματα:

Ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία ναυτικών επί πλοίου

- Ελάχιστο όριο ηλικίας
- Ιατρικό πιστοποιητικό
- Εκπαίδευση και προσόντα
- Ναυτολόγηση και εύρεση εργασίας

Συνθήκες εργασίας

- Συμβάσεις Εργασίας Ναυτικών
- Μισθοί
- Ώρες εργασίας και ώρες ανάπαυσης
- Δικαίωμα αδείας
- Παλιννόστηση
- Αποζημίωση ναυτικού σε περίπτωση απώλειας ή βύθισης πλοίου
- Επίπεδα στελέχωσης
- Σταδιοδρομία και ανάπτυξη προσόντων και ευκαιριών απασχόλησης ναυτικών

Ενδιαίτηση, εγκαταστάσεις αναψυχής, διατροφή και τροφοδοσία

- Ενδιαίτηση και υπηρεσίες αναψυχής
- Διατροφή και τροφοδοσία

Προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, ευημερία και προστασία κοινωνικής ασφάλειας

- Ιατρική περίθαλψη επί του πλοίου και στην ξηρά

- Ευθύνη πλοιοκτητών
- Προστασία της υγείας και της ασφάλειας και πρόληψη ατυχημάτων
- Πρόσβαση σε χερσαίες εγκαταστάσεις ευημερίας
- Κοινωνική ασφάλεια

Συμμόρφωση και Επιβολή

- Υποχρεώσεις Κράτους Σημείας
- Εξουσιοδότηση αναγνωρισμένων οργανισμών
- Πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και Δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας
- Επιθεώρηση και επιβολή
- Διαδικασίες επίλυσης παραπόνων επί πλοίου
- Ναυτικά ατυχήματα
- Υποχρεώσεις Κράτους Λιμένα
- Επιθεωρήσεις σε λιμένα
- Διαδικασίες διαχείρισης παραπόνων στην ξηρά
- Υποχρεώσεις Κρατών ναυτεργατικού δυναμικού³⁶.

6.5 ΕΠΙΚΥΡΩΣΗ ΤΗΣ MLC 2006

Σύμφωνα με το Διεθνή Οργανισμό Εργασίας η MLC 2006 θα τεθεί σε ισχύ «12 μήνες μετά την επικύρωση της από τουλάχιστον 30 χώρες μέλη του ILO, που αντιπροσωπεύουν τουλάχιστον το 33% της ολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου», όπως αναφέρεται στο άρθρο VIII της MLC.

Την εποχή που υιοθετήθηκε η MLC υπήρχε η φιλοδοξία ότι η Σύμβαση θα επικυρωνόταν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα από την μεγάλη πλειοψηφία των χωρών που δραστηριοποιούνται στον τομέα της ναυτιλίας(μέσα σε 5 χρόνια δηλ. το 2011). Ωστόσο το έτος αυτό πέρασε και η Σύμβαση δεν είχε τεθεί ακόμα σε εφαρμογή. Σήμερα πρέπει να αναφέρουμε ότι έχει συμπληρωθεί ο απαιτούμενος αριθμός χωρών και έχει ξεπεραστεί το όριο τονάζ που είχε τεθεί. Πιθανώς σε αυτή την καθυστέρηση να συνέβαλε η παγκόσμια οικονομική κρίση που ταλάνιζε πολλές χώρες.

³⁶ <http://www.hcg.gr/node/5614>

Το 2009 με την επικύρωση από τον Παναμά και τη Νορβηγία ξεπεράστηκε το ποσοστό που αφορά το τονάζ(33%). Η επικύρωση του Παναμά είναι ιδιαίτερα σημαντική καθώς μαζί με τις επικυρώσεις από τη Λιβερίας, τη Δημοκρατία των Νήσων Μάρσαλ και από τις Μπαχάμες(που καταλαμβάνουν τις τρεις πρώτες θέσεις των κρατών σημαίας), το 40% του παγκόσμιου εμπορικού στόλου, στο οποίο εργάζονται ναυτικοί, καλύπτεται από τις απαιτήσεις για αξιοπρεπή εργασία. Στις 20 Αυγούστου 2013 η Σύμβαση τέθηκε σε ισχύ διεθνώς εφόσον συμπληρώθηκαν οι απαιτούμενες προϋποθέσεις.

6.6 Η ΕΛΛΑΔΑ ΚΥΡΩΝΕΙ ΤΗ ΣΥΜΒΑΣΗ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006

Η Ελλάδα ψήφισε στις 12 Σεπτεμβρίου 2012 το νόμο για την «κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006 του Διεθνούς Οργανισμού Εργασίας». Όπως επισήμανε ο τότε υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου κος. Μουσουρούλης «η Σύμβαση διασφαλίζει σύγχρονες συνθήκες και όρους εργασίας για τους ναυτικούς και είναι προϊόν ισότιμης τριμερούς συμμετοχής και συνεργασίας μεταξύ πλοιοκτητών- ναυτεργατών- κυβερνήσεων».

Στις 4 Ιανουαρίου 2013, η κυβέρνηση της Ελλάδας κατέθεσε μαζί με το Διεθνές Γραφείο Εργασίας το έγγραφο επικύρωσης της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006. Έτσι η Ελλάδα έγινε το 32^ο κράτος μέλος του ΔΟΕ και το δέκατο κράτος μέλος της ΕΕ που είχε επικυρώσει αυτή τη σύμβαση ορόσημο.

Η Ελλάδα έχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο παγκοσμίως σε όρους ιδιοκτησίας και τον έκτο μεγαλύτερο σε όρους εγγραφής. Οι Έλληνες πλοιοκτήτες διαχειρίζονται το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο που αντιπροσωπεύει το 16% της παγκόσμιας χωρητικότητας.

6.7 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006

Υπάρχουν πολλά πλεονεκτήματα της παρούσας Σύμβασης Εργασίας της ΔΟΕ, όχι μόνο για τους ναυτικούς, αλλά και για τους πλοιοκτήτες και τις κυβερνήσεις.

Πιο συγκεκριμένα:

Πλεονεκτήματα για τους ναυτικούς

- Μια ολοκληρωμένη σειρά βασικών αρχών ναυτικής εργασίας καθώς και των θεμελιωδών δικαιωμάτων της ΔΟΕ
- Η Συνθήκη διατυπώνει τα βασικά εργασιακά δικαιώματα στη σαφή γλώσσα των ναυτικών
- Οι ναυτικοί είναι πλέον καλύτερα ενημερωμένοι για τα δικαιώματά τους και για τα μέσα που διαθέτουν
- Βελτιωμένη επιβολή ελάχιστων συνθηκών εργασίας και διαβίωσης
- Δικαίωμα να υποβάλλουν καταγγελίες τόσο επί του πλοίου όσο και στην ξηρά
- Ο σαφής προσδιορισμός του ποιος είναι ο πλοιοκτήτης, ο οποίος έχει τη γενική ευθύνη, για τους σκοπούς της παρούσας Σύμβασης

Πλεονεκτήματα για τους πλοιοκτήτες

- Με πιο ενιαίες πράξεις συμβάλει στην εξασφάλιση θεμιτού ανταγωνισμού και να περιθωριοποιήσει τα υποβαθμισμένα πλοία
- Επωφελούνται από ένα σύστημα πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένης της δυνατότητας πιστοποίησης για πλοία κάτω των 500 GT, αν το ζητήσει ο εφοπλιστής
- Μια πιο υπεύθυνη κοινωνικά ναυτιλιακή βιομηχανία
- Καλύτερα προστατευμένο και πιο αποτελεσματικό εργατικό δυναμικό
- Η νέα Σύμβαση εξασφαλίζει ότι τα πλοία λειτουργούν με ασφάλεια άρα λιγότερα προβλήματα και λιγότερες καθυστερήσεις στα λιμάνια
- Η νέα σύμβαση περιέχει τα ελάχιστα πρότυπα που είναι απαραίτητα μέσα στην τρέχουσα πρακτική της βιομηχανίας και θα πρέπει να εφαρμοστεί από τους περισσότερους εφοπλιστές προς όφελος τους

Πλεονεκτήματα για τις κυβερνήσεις

- Απλούστευση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων
- Ευρύτερες εξουσίες επιβολής σε όλα τα πλοία
- Βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ναυτιλίας
- Βελτίωση της προστασίας του περιβάλλοντος
- Πρόσθετη ευελιξία με σταθερότητα των δικαιωμάτων και εύλεκτο τρόπο εφαρμογής, καθιστώντας ευκολότερο να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν τη Σύμβαση

- Σύστημα πιστοποίησης με υποχρεωτική εφαρμογή μόνο για τα πλοία άνω των 500 GT
- Πλεονεκτήματα που δίνονται στα πλοία των χωρών που έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση
- Προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των υποβαθμισμένων πλοίων μέσω της «μη ευνοϊκότερης μεταχείρισης» για τα πλοία των χωρών που δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση (πηγή ILO).

6.8 ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΣΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΣΧΕΤΙΖΟΝΤΑΙ ΜΕ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Όπως προαναφέραμε η ΣΝΕ 2006 αποτελεί ένα πρωτοπόρο κείμενο στο τομέα της ναυτικής απασχόλησης, το οποίο ήρθε να καλύψει κενά προηγούμενων Συμβάσεων και να κατοχυρώσει το δικαίωμα των ναυτικών για αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου.

Ο ναυτλιακός τομέας είναι ιδιαίτερα απαιτητικός και ως εκ τούτου οι ναυτικοί έρχονται αντιμέτωποι με ποικίλα προβλήματα λόγω της φύσης της ναυτικής εργασίας. Τα σημαντικότερα προβλήματα είναι τα εξής:

- Κόπωση
- Ανεπαρκής ύπνος
- Κακή διατροφή
- Πίεση και άγχος
- Αίσθημα απομόνωσης κ.ά

Το σοβαρότερο πρόβλημα που έχουν να αντιμετωπίσουν οι ναυτικοί είναι σίγουρα η κόπωση(seafarers fatigue). Θεωρείται πως η κόπωση των ναυτικών ευθύνεται για ένα μεγάλο ποσοστό των ατυχημάτων πάνω στο πλοίο. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος της κόπωσης έχει τεθεί σε ισχύ εδώ και πολλά χρόνια η νομοθεσία που αφορά τα ωράρια ανάπαυσης των ναυτικών και ελέγχεται μέσω των διαδικασιών ελέγχου του κράτους λιμένα. Ωστόσο τα μέτρα που έχουν ληφθεί ως τώρα ήταν στο σύνολο τους αναποτελεσματικά καθώς οι σχετικές κανονιστικές διατάξεις ερμηνεύονται ποικιλοτρόπως από τα κράτη σημαίας με αποτέλεσμα να υπάρχουν

διαφορετικές απαιτήσεις για πλοία που είναι νηολογημένα σε διαφορετικές σημαίες. Αυτό το πρόβλημα ήρθε να αντιμετωπίσει η ΣΝΕ 2006, η οποία επιβάλλει αυξημένες διαδικασίες ελέγχου από το PSC.

Σύμφωνα με τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 όλα τα πλοία θα πρέπει να είναι επανδρωμένα με επαρκή αριθμό ναυτικών ώστε να διασφαλίζεται η ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία τους. Δυστυχώς όμως τα τελευταία χρόνια ο αριθμός των πληρωμάτων πάνω στα πλοία έχει μειωθεί λόγω της αυτοματοποίησης των πλοίων αλλά και λόγω κόστους. Αυτό θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια του πλοίου, της ανθρώπινης ζωής αλλά και αποτελεί απειλή για το θαλάσσιο περιβάλλον λόγω των ατυχημάτων που οφείλονται στην μειωμένη ασφάλεια του πλοίου. Επίσης η ΣΝΕ ασχολείται με το θέμα της κόπωσης των ναυτικών λόγω την υψηλών εργασιακών απαιτήσεων και των πολλών ωρών εργασίας στις βάρδιες. Έτσι σύμφωνα με την MLC οι ανώτατες ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες ανά ημέρα και τις 72 ανά εβδομάδα.

Ειδικότερα στη ΣΝΕ προβλέπονται τα εξής:

- Ο μέγιστος αριθμός ωρών εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τις 14 ώρες σε διάστημα 24 ωρών και τις 72 ώρες σε διάστημα 7 ημερών ή διαφορετικά οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να είναι λιγότερες από 10 ώρες μέσα σε περίοδο 24 ωρών και λιγότερες από 77 ώρες σε περίοδο 7 ημερών
- Οι ώρες ανάπαυσης δεν πρέπει να χωρίζονται σε περισσότερες από δύο περιόδους, μια εκ των οποίων να είναι τουλάχιστον 6 ώρες. Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες
- Ισχύει η αρχή της μιας κανονικής εργάσιμης ημέρας οκτώ ωρών με μια ημέρα ανάπαυσης την εβδομάδα και ανάπαυση κατά τις δημόσιες αργίες
- Στους ναυτικούς που εφημερεύουν θα πρέπει να παρέχεται αντισταθμιστική περίοδος ανάπαυσης εφόσον η κανονική περίοδος ανάπαυσης τους διαταράσσεται από κλήσεις
- Τα παραπάνω ισχύουν για όλους τους ναυτικούς στο πλοίο

Τέλος στη Σύμβαση υπάρχουν διατάξεις που έρχονται να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της απομόνωσης των ναυτικών. Τα πλοία τα τελευταία χρόνια, λόγω των

αυξημένων απαιτήσεων, έχουν μειώσει το χρόνο παραμονής τους στα λιμάνια με αποτέλεσμα οι ναυτικοί να μην έρχονται σε επαφή με τον κοινωνικό περίγυρο. Παράλληλα, από το 2004 όπου τέθηκε σε ισχύ ο ISPS Code για τη ασφάλεια των πλοίων και των λιμενικών εγκαταστάσεων η πρόσβαση των ναυτικών σε περιοχές δίπλα από το πλοίο έχει απαγορευτεί. Η νέα Σύμβαση προτείνει μέτρα για να μειωθεί η απομόνωση των ναυτικών όπως η βελτίωση της επικοινωνίας με την ξηρά σε λογικές χρεώσεις και πρόσβαση όλων των βαθμίδων. Επιπρόσθετα η ΣΝΕ 2006 εξασφαλίζει την πρόσβαση όλων των ναυτικών σε εγκαταστάσεις πληροφοριών, ψυχαγωγίας και ιατρικής φροντίδας.

6.9 ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ 2006

Αδιαμφισβήτητα η Νέα Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας αποτέλεσε ένα σημαντικό βήμα στην προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών. Η MLC αποτέλεσε τον τέταρτο πυλώνα της ποιοτικής ναυτιλίας μαζί με τις Συμβάσεις SOLAS, STWC και MARPOL.

Ένα σημαντικό πλεονέκτημα αυτής της Σύμβασης είναι ότι μπορεί να εφαρμοστεί σε όλα τα πλοία ακόμα και στα πλοία που φέρουν σημαία χώρας που δεν έχει επικυρώσει τη Σύμβαση. Η σύμβαση εφαρμόζεται σε όλα τα πλοία εκτός από τα πολεμικά πλοία, τα βοηθητικά, τα αλιευτικά σκάφη, τα σκάφη παραδοσιακής κατασκευής, όπως τα DHOWS και σκάφοι που αλιεύουν αποκλειστικά σε εσωτερικά ύδατα ή προστατευόμενα. Τα πλοία 500 gt και άνω, τα οποία εκτελούν διεθνείς πλόες, και πλοία των 500 gt και άνω που φέρουν τη σημαία ενός κράτους μέλους που έχει κυρώσει τη Σύμβαση και λειτουργεί από το λιμένα ή μεταξύ λιμένων σε άλλο κράτος μέλος πρέπει να είναι πιστοποιημένα.

Ένα χρόνο μετά την εφαρμογή της Σύμβασης (20 Αύγουστου 2013) υπολογίστηκε ότι 40.000 πλοία πιστοποιήθηκαν.

Πλοιοκτήτες, διαχειριστικές εταιρείες, ναυπηγεία και ναυτεργατικά σωματεία θα πρέπει να προβούν στις κατάλληλες ενέργειες ώστε να έχουν συμμορφωθεί τα πλοία με τις απαιτήσεις της MLC 2006.

Οι απαιτήσεις της Σύμβασης είναι πολύ λεπτομερείς και καλύπτουν μεγάλο εύρος αντικειμένων. Οι πλοιοκτήτες και διαχειριστές πλοίων, θα πρέπει να αναπτύξουν και

εφαρμόσουν μέτρα τα οποία διασφαλίζουν την επερχόμενη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις και ότι τα πλοία θα επιθεωρηθούν και πιστοποιηθούν μέσα στις προθεσμίες διαφορετικά θα αναλάβουν το ρίσκο καθυστερήσεων και κρατήσεων στα λιμάνια.

Οι απαιτήσεις της Σύμβασης αφορούν τόσο νεότευκτα όσο και υπάρχοντα πλοία, ενώ βασική διάταξη αφορά κατασκευαστικές απαιτήσεις στην ενδιαίτηση πληρώματος. Με τη Σύμβαση υιοθετούνται πρότυπα που διέπουν συνολικά τη ναυτική εργασία και αφορούν στις ελάχιστες απαιτήσεις που ρυθμίζουν θέματα:

- συνθηκών και όρων απασχόλησης, με ειδική μέριμνα για τους νέους,
- ενδιαίτησης και τροφοδοσίας,
- ευημερίας και κοινωνικής ασφάλειας,
- ιατρικής περίθαλψης και προστασίας της υγείας των ναυτικών.

Οι Αναγνωρισμένοι Οργανισμοί έχουν αναπτύξει τη μεθοδολογία και έχουν αποκτήσει εξειδίκευση για τον χειρισμό της συμμόρφωσης των πλοίων με τις απαιτήσεις της MLC και διαθέτουν ειδικευμένους επιθεωρητές για να υποβοηθήσουν τους πελάτες τους σε όλα τα προβλήματα που θα προκύψουν κατά τη διαδικασία πιστοποίησης των πλοίων στα πλαίσια της Σύμβασης.

Επίσης οι ναυτιλιακές χώρες συμβάλλουν στη διαδικασία αυτή με την έκδοση ερμηνευτικών εγκυκλίων για την καθοδήγηση των πλοίων της σημαίας ώστε να συμμορφωθούν με τις απαιτήσεις της MLC, αλλά και την ανάλογη εκπαίδευση των επιθεωρητών κράτους λιμένα (PSC).

Ωστόσο η νέα Σύμβαση έχει δεχθεί και κριτικές πολύ πριν τεθεί σε ισχύ. Αυτές οι κριτικές προήλθαν από ναυτιλιακές εταιρίες, οι οποίες επιθυμούν να κρατούν το λειτουργικό κόστος των πλοίων τους σε χαμηλά επίπεδα. Υποστηρίζουν πως η συμμόρφωση προς τις απαιτήσεις της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας αυξάνει σημαντικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων και πως στην παρούσα οικονομική συγκυρία(οικονομική κρίση-πτώση ναύλων) είναι δύσκολο να συμμορφωθούν πλήρως με τις απαιτήσεις της Σύμβασης.

Επίσης, υπάρχει σκεπτικισμός σχετικά με την αποτελεσματικότητα της νέας Σύμβασης στηριζόμενοι στην εμπειρία που έχουμε από άλλες Συμβάσεις π.χ SOLAS, MARPOL, STWC. Για παράδειγμα η SOLAS(αφορά την προστασία της ανθρώπινης

ζωής στη θάλασσα) είναι σε ισχύ εδώ και έναν αιώνα ωστόσο δεν έχει καταφέρει να αποτρέψει τα θαλάσσια ατυχήματα. Το μέτρο της παρακολούθησης της εφαρμογής των Συμβάσεων αυτών και της συμμόρφωσης των πλοιοκτητών στους κανονισμούς μπορεί να δώσει θετικά αποτελέσματα. Η ναυτιλία παραμένει μια βιομηχανία βαθιά προσανατολισμένη στη SOLAS και έχει παρατηρηθεί πως το 70% των ελλείψεων PSC σχετίζονται με την SOLAS. Δεν υπάρχει καμία ένδειξη ότι αυτή η βιομηχανία θα αλλάξει την πορεία της λόγω της εισαγωγής ενός νέου κανόνα, καθώς δεν υπάρχουν βασικές κινητήριες δυνάμεις για την εφαρμογή!

Ορισμένοι στόχοι MLC δεν έχουν αντιμετωπιστεί κατάλληλα!

Θα πρέπει επίσης να τονίσουμε πως η Σύμβαση από μόνη της δεν επαρκεί για την επίτευξη των στόχων της. Ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα εδώ παίζει σημαντικό ρόλο καθώς αυτός ευθύνεται επί της ουσίας για την βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών επί των πλοίων. Η αποτελεσματική εφαρμογή από τις κυβερνήσεις και πλοιοκτήτες είναι κρίσιμο για την εξασφάλιση ότι η νομική εφαρμογή και επικύρωση γίνεται πράξη. Η ΔΟΕ συνεργάζεται με τις κυβερνήσεις και με τους ναυτικούς, τους εφοπλιστές και άλλους σημαντικούς παράγοντες του ναυτιλιακού κλάδου για να βοηθήσει να διασφαλιστεί ότι θα επιτευχθούν οι στόχοι της MLC, 2006. Η ύπαρξη πιστοποιημένων πληρωμάτων είναι καίριας σημασίας χωρίς όμως δυστυχώς να αποτελεί κανόνα. Σήμερα οι περισσότεροι πλοιοκτήτες στρέφονται προς τις ανατολικές χώρες για την εύρεση φθηνού εργατικού δυναμικού, το οποίο στις περισσότερες περιπτώσεις δεν πληροί τις απαιτούμενες προϋποθέσεις. Δυστυχώς όμως η Σύμβαση δεν αντιμετωπίζει σωστά βασικούς παράγοντες κίνητρο όπως ο ανθρώπινος παράγοντας και για αυτό δεν θα καταφέρει να παρέχει καλύτερες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, ούτε θα βοηθήσει στην προσέλκυση και στην διατήρηση ειδικευμένων ναυτικών επί του πλοίου.

Μερικοί από τους σημαντικούς παράγοντες που η Σύμβαση δεν αντιμετωπίζει είναι:

- Καθορισμός του ελάχιστου μισθού καθώς υπάρχουν σημαντικές μισθολογικές διαφοροποιήσεις από χώρα σε χώρα
- Καθορισμός μέγιστης διάρκειας των συμβολαίων απασχόλησης
- Καθορισμός μέγιστης περιόδου παραμονής στο πλοίο και ελάχιστης περιόδου παραμονής στην ξηρά για να αντιμετωπιστεί ο παράγοντας της κόπωσης των ναυτικών

- Ασφαλής επάνδρωση πλοίου με βάση τον τύπο του, το μέγεθός του και τις εμπορικές του δραστηριότητες
- Καθορισμός ευθυνών και για τις δύο πλευρές(συμπεριλαμβανομένης της οικονομικής ευθύνης και των πιθανών κυρώσεων). Τονίζεται πως η Σύμβαση αφορά μόνο τα δικαιώματα των ναυτικών και όχι τις ευθύνες τους.
- Σαφής καθορισμός νομικού καθεστώτος δικαιοδοσίας επίλυσης τυχόν διαφορών.

Αδιαμφισβήτητα όμως όπως είπε και ο διευθυντής του ILO « Η υιοθέτηση της νέας Σύμβασης αποτελεί ένα ιστορικό ορόσημο το οποίο προανήγγειλε μια νέα εποχή στον ναυτιλιακό τομέα και αποτελεί παράδειγμα και για τους άλλους τομείς της οικονομίας».

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΜΕΤΡΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

7.1 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΗΣ Ε.Ε ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Στην ενιαία πλέον παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά που είναι πλήρως απελευθερωμένη, ο ανταγωνισμός είναι εντονότατος. Σε αντίθεση με άλλους κλάδους της οικονομίας, η ναυτιλία αντιμετωπίζει τον ανταγωνισμό αυτό χωρίς καμία βοήθεια έξω από τα σύνορα της Ε.Ε. και κανένα όφελος από οποιαδήποτε μέτρα της κοινής πολιτικής για το εξωτερικό εμπόριο. Ο διεθνής καταμερισμός της εργασίας με βάση το κόστος λειτουργίας του πλοίου, οδήγησε στη μεταφορά των δραστηριοτήτων θαλάσσιων μεταφορών σε σημαίες χωρών με χαμηλότερο κόστος εργασίας, ασφαλιστικών εισφορών, φορολογίας και τήρησης υποβαθμισμένων απαιτήσεων λειτουργίας των πλοίων. (Θεοδωρόπουλος Σ., 2010). Έτσι οι σημερινές συνθήκες έχουν δημιουργήσει ένα ανταγωνιστικό μειονέκτημα για τις ναυτιλιακές δραστηριότητες στον ευρωπαϊκό χώρο. Αυτός είναι και ο κυριότερος λόγος εμφάνισης του φαινομένου φυγής προς τις σημαίες ευκαιρίας, το οποίο έλαβε εκρηκτικές διαστάσεις την δεκαετία του '80.

Η ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας τόσο των υπό ευρωπαϊκή σημαία πλοίων, όσο και των συναφών με τη θαλάσσια μεταφορά ναυτιλιακών δραστηριοτήτων, αποτέλεσε ένα κεντρικό στόχο της υπό διαμόρφωση Κοινής Ναυτιλιακής Πολιτικής της Ε.Ε. στο τέλος της δεκαετίας του '80.

Έγινε άμεσα αντιληπτό ότι ο ναυτιλιακός κλάδος, λόγω της τεράστιας συμβολής του στην οικονομική ευρωστία μιας χώρας, έπρεπε να ενισχυθεί ταχύτατα με δημοσιονομικές διευκολύνσεις και ενισχύσεις ποικίλων μορφών. Οι μορφές των κρατικών ενισχύσεων θα πρέπει να είναι στοχευμένες και να αντιμετωπίζουν τις αιτίες του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος στο ναυτιλιακό τομέα. (Θεοδωρόπουλος Σ., 2010).

7.1.1 Ενισχύσεις μείωσης του κόστους εργασίας

Με δεδομένο ότι το κόστος εργασίας του πληρώματος αποτελεί το σημαντικότερο ίσως συνθετικό στοιχείο του κόστους λειτουργίας του πλοίου(υπολογίζεται ότι αποτελεί το 40% του λειτουργικού κόστους ενός πλοίου), οι ενισχύσεις στον τομέα αυτό έρχονται να αντιμετωπίσουν τις τεράστιες μισθολογικές διαφορές μεταξύ ευρωπαϊών ναυτικών και ναυτικών που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες χαμηλού κόστους εργασίας. Η μείωση του ύψους των εισφορών κοινωνικής ασφάλισης για τους ευρωπαίους ναυτικούς(από αυτές εξαιρούνται οι αλλοδαποί ναυτικοί) χωρίς ωστόσο να μειωθεί η ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών επιδιώκεται μέσω των κρατικών ενισχύσεων.

Η μείωση του φόρου εισοδήματος για τους ευρωπαίους ναυτικούς αποτελεί επίσης ένα δεύτερο στοιχείο του κόστους εργασίας. Οι δύο παραπάνω κατηγορίες μειώσεων επιδιώκουν να αντιμετωπίσουν τις τεράστιες διαφορές που υπάρχουν μεταξύ ευρωπαϊκών χωρών και τρίτων χωρών. Ωστόσο οι διαφορές που αφορούν την καθαρή αμοιβή μεταξύ ευρωπαϊών ναυτικών και ναυτικών προερχόμενων από χώρες χαμηλού κόστους παραμένουν. Στον τομέα αυτόν οι αλλαγές στη σύνθεση του πληρώματος ανάλογα με τη νομοθεσία κάθε χώρας, η επιλογή σύνθεσης με ευρωπαίους αξιωματικούς και κατώτερο πλήρωμα από τρίτες χώρες, η σχετική μείωση απαιτούμενου προσωπικού στα σύγχρονα, τεχνολογικά εξοπλισμένα πλοία, αποτέλεσαν παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στην αντιμετώπιση του ευρωπαϊκού ανταγωνιστικού μειονεκτήματος προερχόμενου από το κόστος εργασίας.

Οι παραπάνω ενισχύσεις σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις δεν μπορούν να υπερβαίνουν ένα ανώτατο όριο, δηλαδή το μηδενισμό των αντίστοιχων συντελεστών για τις ασφαλιστικές εισφορές και τη φορολογία εισοδήματος των ναυτικών. Για παράδειγμα στη χώρα μας, σύμφωνα με τον τελευταίο φορολογικό νόμο, οι συντελεστές του φόρου εισοδήματος για Αξιωματικούς και ελληνικά πληρώματα είναι 6% και 3% αντίστοιχα, ενώ για κατώτερα αλλοδαπά πληρώματα είναι 0%.

Όσο αφορά το κόστος αντικατάστασης του πληρώματος επιτρέπονται οι κρατικές ενισχύσεις με τη μορφή πληρωμής και επιστροφής του κόστους επαναπατρισμού των

ναυτικών που εργάζονται σε πλοία νηολογημένα σε ευρωπαϊκά νηολόγια και εκτελούν δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων.

Τέλος προβλέπονται ενισχύσεις κατάρτισης που στοχεύουν στην ανάπτυξη της ευρωπαϊκής ναυτικής τεχνολογίας, εμπειρίας και γνώσης των ευρωπαϊών ναυτικών, στοιχείο απαραίτητο για την ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής ναυτιλίας. Οι ενισχύσεις κατάρτισης θα πρέπει να δίνονται με συγκεκριμένους όρους και προϋποθέσεις ώστε να μην νοθεύουν τον ανταγωνισμό και να μην υποκρύπτουν έμμεσες επιδοτήσεις του κόστους εργασίας. Για παράδειγμα στην περίπτωση προγραμμάτων κατάρτισης πάνω στο πλοίο, οι εκπαιδευόμενοι θα πρέπει να είναι υπεράριθμοι και να μην αποτελούν ενεργά μέλη του πληρώματος.

Επιπρόσθετα, η Ε.Ε. εφαρμόζει μια σειρά μέτρων και πολιτικών προκειμένου το ναυτικό επάγγελμα να γίνει πιο ελκυστικό στους νέους και να αυξηθεί η ναυτική απασχόληση από ευρωπαίους εργαζόμενους.

Πιο συγκεκριμένα:

- i. Στον τομέα της Υγιεινής και Ασφάλειας των εργαζομένων και των συνθηκών εργασίας στα πλοία, υπάρχουν οδηγίες ανάλογες με αυτές που εφαρμόζονται σε άλλους κλάδους της οικονομίας. Αυτές στοχεύουν στην προστασία των εργαζομένων από έκθεσή της σε επικίνδυνες ουσίες καθώς και την πρόληψη ατυχημάτων πάνω στο πλοίο.
- ii. Η Ε.Ε έχει εκδώσει οδηγίες για την ίση μεταχείριση ανδρών-γυναικών με κατάλληλο νομικό πλαίσιο, που καταργεί τις διακρίσεις και στοχεύει στην αύξηση της απασχόλησης των γυναικών που βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα.
- iii. Κανονισμός που ευνοεί την κινητικότητα των εργαζομένων από ένα κράτος-μέλος σε άλλο, χωρίς διακρίσεις και απώλεια δικαιωμάτων.
- iv. Οδηγίες που καθορίζουν το χρόνο εργασίας και ανάπαυσης των ναυτικών.
- v. Οδηγία για την εκπαίδευση των ναυτικών η οποία περιλαμβάνει τη Διεθνή Σύμβαση του ΙΜΟ για τα πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών και χορήγησης των αντίστοιχων πιστοποιητικών,(Standards for Training Certification and Watch keeping.) (STCW)³⁷ καθώς και διαδικασία αναγνώρισης πτυχίων τρίτων χωρών,

³⁷ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers(STCW1978), αποτελεί μια από τις συμβάσεις του ΙΜΟ , η οποία έθεσε βασικές προϋποθέσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίηση της και την τήρηση φυλακών σε διεθνές

εξασφαλίζοντας έτσι πρότυπα ποιότητας των ναυτικών επαγγελματιών.
(Θεοδωρόπουλος Σ., 2010)

7.2 ΡΥΘΜΙΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ

Η ναυτιλία των Ελλήνων έδειξε κατά τα τελευταία είκοσι χρόνια έναν εξαιρετικό δυναμισμό, ο οποίος την οδήγησε στην κορυφή της παγκόσμιας ναυτιλίας, εκθρονίζοντας άλλες μεγάλες ναυτικές δυνάμεις. Για να μπορέσει να διατηρήσει την πρωτοκαθεδρία της όμως στον δύσκολο καιρό της κρίσης θα πρέπει να είναι ανταγωνιστική.

Το υπουργείο Ναυτιλίας προχώρησε πρόσφατα σε δύο βασικές ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ναυτικής εργασίας. Έτσι αποφασίστηκε η αναβάθμιση του Γραφείου Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ) μέσα από την ενσωμάτωση του στον Οίκο του Ναύτου ώστε να παρέχονται πιο ολοκληρωμένες υπηρεσίες: «και να κάνουμε μείωση στο διοικητικό κόστος, αλλά και να έχουμε καλύτερες υπηρεσίες προς τους ναυτικούς μας».

Η δεύτερη ρύθμιση αφορά την αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης, η οποία γίνεται μέσα από την αναβάθμιση των ίδιων των σχολών.

Όπως ανέφερε ο υπουργός Ναυτιλίας κ. Βαρβιτσιώτης «Η δική μας στόχευση είναι να παρουσιάσουμε ένα συνολικό σχέδιο αναμόρφωσης της ναυτικής εκπαίδευσης, γιατί είναι αμαρτία σε μία χρονιά όπου έρχονται πλέον μαθητές του δεκαεπτά και του δεκαοκτώ στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού, να μην μπορούν να αξιοποιηθούν αυτά τα παιδιά». Προς αυτή την κατεύθυνση, το υπουργείο Ναυτιλίας βρίσκεται ήδη σε συνεργασία με τα ΤΕΙ και με το Πολυτεχνείο, ώστε να ανοίξει το επάγγελμα του ναυτικού και σε άλλες κατηγορίες, όπως π.χ. στους ηλεκτρονικούς.

Σύμφωνα με τον κ. Βαρβιτσιώτη, κύριο μέλημα του υπουργείου είναι η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης και η παροχή περισσότερων δυνατοτήτων στους σπουδαστές που βρίσκονται στις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού να ολοκληρώσουν

επίπεδο. Τροποποιήθηκε το 1995 προκειμένου να επιτευχθεί από τα κράτη η ενιαία εφαρμογή των προϋποθέσεων που θέτει.

τις σπουδές τους. «Γι' αυτό το λόγο, άλλωστε, προχωρήσαμε σε μια συμφωνία με την ΠΝΟ και την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, ώστε να μπορούν να ναυτολογούνται και να παίρνουν προσόντα, όχι μόνο στα πλοία υπό ελληνική σημαία, που είναι περίπου 890, αλλά και στα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία, που είναι περίπου άλλα δύο χιλιάδες. Έτσι, δίνουμε τη δυνατότητα περισσότερης απασχόλησης». Με αυτό τον τρόπο δύνεται η δυνατότητα περισσότερης απασχόλησης, δηλαδή τη δυνατότητα να επανδρωθούν πολύ περισσότερα πλοία.³⁸

Στόχος του υπουργείου είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής ναυτιλίας, διότι υπάρχει ένα σημαντικό πλεονέκτημα στην ελληνική πλοιοκτησία. Η διαχείριση του ελληνόκτητου πλοίου είναι 20% φθηνότερη από οποιοδήποτε άλλο πλοίο στον κόσμο. Όταν όμως μπαίνει ελληνικό πλήρωμα στο πλοίο αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα χάνεται. Έτσι χρειάζεται να βρεθεί μια ισορροπία ανάμεσα σε αυτά τα δύο πράγματα, η οποία πρώτον θα δημιουργεί θέσεις απασχόλησης στη θάλασσα και δεύτερον θα δίνει δυνατότητες στους νέους που εισέρχονται στο ναυτικό επάγγελμα.

Βασικός στόχος είναι η ποιοτική ναυτιλία και ποιοτική ναυτιλία σημαίνει αξιωματικούς.

Οι αξιωματικοί είναι πλέον οι managers των πλοίων, οι οποίοι καλούνται να αντιμετωπίσουν όλες τις δυσκολίες που θα προκύψουν. Γι' αυτό χρειάζονται την κατάλληλη ναυτική εκπαίδευση, ικανότητα και σωστή κρίση.

7.2.1 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΝΕΑΡΧΟΣ

Μια ακόμα προσπάθεια για την ενίσχυση της απασχόλησης των άνεργων νέων ναυτικών πραγματοποιήθηκε από το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου σε συνεργασία με το Υπουργείο Κοινωνικής Ασφάλισης και Πρόνοιας μέσα στο 2013. Πιο συγκεκριμένα, τέθηκε σε εφαρμογή το πρόγραμμα Νέαρχος για την ενίσχυση της απασχόλησης των άνεργων νέων ναυτικών. Το πρόγραμμα παρέχει κίνητρα σε:

Άνεργους Νέους Ναυτικούς από 18-29 ετών, όλων των ειδικοτήτων να:

- Αποκτήσουν δεξιότητες και εργασιακή εμπειρία επί πλοίου
- Λάβουν ικανοποιητική αμοιβή

³⁸ Άρθρο από τη Ναυτεμπορική « Ρυθμίσεις για την ενίσχυση της ναυτικής εργασίας», 2013.

- Έρθουν σε επαφή με τους μελλοντικούς εργοδότες τους ώστε να πείσουν για τις εργασιακές τους δυνατότητες.

Ναυτιλιακές Εταιρίες να:

- Απασχολήσουν χωρίς κόστος νέους ως εν δυνάμει στελεχιακό δυναμικό τους, στην δύσκολη οικονομική συγκυρία της χώρας
- Διαμορφώσουν συνθήκες για άντληση και άλλων πόρων για τη ναυτική εργασία/ ανεργία από το ΕΣΠΑ
- Εξυπηρετήσουν τα στρατηγικό στόχο της χώρας, ως μέλους της Ε.Ε, για διατήρηση και ενίσχυση της ναυτικής τεχνογνωσίας.³⁹

7.2.2 ΜΕΤΡΑ ΓΙΑ ΕΝΙΣΧΥΣΗ ΤΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΣΗΜΑΙΑΣ

Ένα πολύ σημαντικό στοιχείο προκειμένου να αυξηθεί η ζήτηση της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα είναι η ώθηση πλοίων στην ελληνική σημαία και η παροχή κινήτρων σε όσα πλοία είναι εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο προκειμένου να παραμείνουν σε αυτό.

Για να μπορέσουμε να προχωρήσουμε στη λήψη των μέτρων που είναι απαραίτητα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας και την προσέλκυση πλοίων σε αυτή, θα πρέπει να εντοπίσουμε τους λόγους που οδηγούν τους Έλληνες πλοιοκτήτες στη φυγή από το εθνικό τους νηολόγιο και στην επιλογή των ανοιχτών νηολογίων.

Οι κυριότεροι λόγοι είναι οι παρακάτω:

- Υψηλό λειτουργικό κόστος των πλοίων που φέρουν την ελληνική σημαία, σε σχέση με πλοία που φέρουν τις σημαίες ευκαιρίας- ευκολίας. Το κόστος αυτό έχει να κάνει κυρίως με τη φορολογία των πλοίων αλλά και με το κόστος επάνδρωσης των πλοίων(μισθοί των Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότεροι από τους αντίστοιχους των αλλοδαπών κατώτερων πληρωμάτων).
- Ύπαρξη αυξημένης γραφειοκρατίας στην Ελλάδα(κυρίως ως προς τη διαδικασία νηολόγησης ενός πλοίου).
- Αυστηροί κανόνες επάνδρωσης των πλοίων υπό ελληνική σημαία.

Τα μέτρα που προτείνονται για την αντιμετώπιση των παραπάνω δυσκολιών είναι:

³⁹ <http://www.espa.gr/el/pages/ProclamationsFS.aspx?item=2381>

- Εύκαμπτες δυνατότητες επάνδρωσης των πλοίων όσο αφορά την εθνικότητα των πληρωμάτων. Όπως έχουμε προαναφέρει η ελληνική σημαία επιβάλλει την απασχόληση ενός συγκεκριμένου αριθμού Ελλήνων ναυτικών στις οργανικές θέσεις κάτι που συνεπάγεται υψηλό κόστος μισθοδοσίας για τους πλοιοκτήτες.
- Μεγαλύτερη συμμετοχή του ελληνικού κράτους στο ναυτιλιακό τομέα μέσω κρατικών ενισχύσεων. Π.χ ένα μέτρο που εφαρμόζεται σε κάποιες χώρες του εξωτερικού(Ιταλία, Γερμανία κτλ.) είναι η επιδότηση των λειτουργικών εξόδων του πλοίου. Αν συμβεί αυτό οι πλοιοκτήτες θα μπορούν να προσλαμβάνουν περισσότερους Έλληνες ναυτικούς. Επίσης, η κάλυψη κόστους επαναπατριsmού των Ελλήνων ναυτικών μέσω κρατικών ενισχύσεων είναι ένα άλλο μέτρο.

7.3 ΤΡΟΠΟΙ ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ ΝΕΩΝ ΣΤΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ

Η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα είναι φλέγον θέμα και το ζητούμενο των προσπαθειών του υπουργείου ναυτιλίας. Είναι δεδομένο ότι ήδη από το 2012 έχει ξεκινήσει η αύξηση της ζήτησης του ναυτικού επαγγέλματος λόγω της οικονομικής κρίσης και της επακόλουθης ανεργίας των νέων. Ωστόσο ακόμα και σήμερα η κατάσταση των ΑΕΝ από πολλές πλευρές (εγκαταστάσεις, διδακτέα ύλη, προσωπικό, εξοπλισμός, προϋπολογισμός) δεν είναι ικανοποιητική. Υπάρχουν πολλά προβλήματα που αποτελούν τροχοπέδη και αποτρέπουν την ναυτική εκπαίδευση της χώρας μας να συμβαδίσει με τους ταχύτατα εξελισσόμενους ρυθμούς άλλων ναυτικών λαών. Το Ελληνικό Δημόσιο αναμένεται για τα επόμενα δύο χρόνια τουλάχιστον να βρίσκεται σε περίοδο λιτότητας, επομένως δεν διαφαίνεται προοπτική βελτίωσης της λειτουργίας των ΑΕΝ στο προσεχές μέλλον. Αντίθετα, οι προοπτικές είναι προς την κατεύθυνση μείωσης του κόστους ναυτικής εκπαίδευσης για το κράτος. Αυτά τα προβλήματα θα πρέπει να ξεπεραστούν άμεσα γιατί η ανεπαρκής εκπαίδευση είναι επιζήμια για την ασφαλή λειτουργία του πλοίου και την αποδοτικότητα του.

Πιο αναλυτικά:

- i. Οι σχολές θα πρέπει να εκσυγχρονιστούν και να διαθέτουν όλη την απαραίτητη σύγχρονη τεχνολογία για την σωστή εκπαίδευση των αυριανών ναυτικών. Η διδακτέα ύλη θα πρέπει να επικαιροποιηθεί και να προσαρμοστεί στις νέες απαιτήσεις που συνεχώς ανακύπτουν(π.χ θέματα ασφάλειας- νέοι κανονισμοί-νέες απαιτήσεις).
- ii. Η δυνατότητα επικοινωνίας μεταξύ της αγοράς εργασίας στη θάλασσα και της αγοράς εργασίας στην ξηρά είναι πολύ περιορισμένη και πρέπει επειγόντως να βελτιωθεί.
- iii. Οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδεύονται συνεχώς ώστε να είναι εξοικειωμένοι με τις νέες τεχνολογίες που εισάγονται στα πλοία. Οι γνώσεις που αποκτούν από τις ΑΕΝ δεν επαρκούν και θα πρέπει συνεχώς να ανανεώνονται.
- iv. Οι υποψήφιοι ναυτικοί θα πρέπει να έχουν άριστη γνώση της αγγλικής γλώσσας για να μην υπάρχουν στο πλοίο προβλήματα συνεννόησης μεταξύ των ναυτικών, που δυσχεραίνουν την εκπλήρωση των καθηκόντων τους.
- v. Το διδακτικό προσωπικό θα πρέπει να έχει πρόσφατη θαλάσσια εμπειρία.
- vi. Η ύπαρξη σεμιναρίων στις σχολές και στα ΚΕΣΕΝ κρίνεται απαραίτητη. Οι σπουδαστές θα πρέπει να έχουν γενικές γνώσεις πάνω στη ναυτιλία, οι οποίες δεν θα αφορούν μόνο την μετέπειτα σταδιοδρομία τους πάνω στο πλοίο.
- vii. Η Πολιτεία θα πρέπει να αναλάβει ενεργό ρόλο στην προσπάθεια προσέλκυσης των νέων στο ναυτικό επάγγελμα. Χρειάζεται μια προσεγμένη καμπάνια ενημέρωσης των μαθητών γυμνασίου-λυκείου για τις ευκαιρίες σταδιοδρομίας που προσφέρει η θάλασσα.
- viii. Επίσης, η Πολιτεία σε συνεργασία ίσως με ιδιωτικούς ναυτιλιακούς φορείς θα πρέπει να επενδύσουν στην αναβάθμιση των υποδομών των ΑΕΝ, οι οποίες είναι απαρχαιωμένες και σε κακή κατάσταση. Το περιβάλλον, στο οποίο ένας φοιτητής σπουδάζει παίζει σημαντικό ρόλο στην ψυχολογία του.

Είναι γεγονός ότι η ναυτιλία μας χρειάζεται Έλληνες ναυτικούς υψηλού μορφωτικού επιπέδου και υψηλών δεξιοτήτων, ικανούς να αντιμετωπίσουν τις απρόβλεπτες και δύσκολες καταστάσεις που προκύπτουν κατά τη διάρκεια ενός ταξιδιού. Γι'αυτό η προσέλκυση των νέων παιδιών στο ναυτικό επάγγελμα είναι ζωτικής σημασίας καθώς αυτοί θα αυξήσουν την ανταγωνιστικότητα της ελληνικής ναυτιλίας και θα διατηρήσουν την παγκόσμια φήμη και αίγλη της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μέσα από την παρούσα εργασία μου δόθηκε η δυνατότητα να μελετήσω και να κατανοήσω καλύτερα τον τομέα της ναυτικής απασχόλησης στην Ελλάδα. Είναι γεγονός πως η ναυτιλία αποτελεί την βαριά βιομηχανία της Ελλάδας καθώς συνεισφέρει σε μεγάλο βαθμό στο ΑΕΠ της χώρας μας(περίπου 7% ετησίως). Επίσης, η ναυτιλία δημιουργεί πολλές θέσεις εργασίας σε όλο το φάσμα των ναυτλιακών και παραναυτλιακών δραστηριοτήτων(cluster). Όταν λέμε παραναυτλιακές επιχειρήσεις εννοούμε τα ναυπηγεία, τις ναυλομεσιτικές επιχειρήσεις επιχειρήσεις που εφοδιάζουν τα πλοία, ασφαλιστικές εταιρίες κτλ. Υπολογίζεται ότι στην Ελλάδα είναι εγκατεστημένες 3.000 ναυτλιακές επιχειρήσεις, οι οποίες απασχολούν περίπου 200.000 άτομα.

Η Ελλάδα αυτή την περίοδο διανύει τη μεγαλύτερη οικονομική κρίση μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, και βρίσκεται φέτος στην έκτη συνεχόμενη χρονιά συρρίκνωσης του ΑΕΠ, ενώ εκτιμάται ότι ο δρόμος προς την ανάκαμψη θα είναι μακρύς και δύσκολος.

Αυτή την κρίσιμη στιγμή, ο ελληνικός ναυτλιακός κλάδος έχοντας ήδη σημαντική συμβολή στο ελληνικό ΑΕΠ, θα μπορούσε να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης υποστηρίζοντας την ελληνική οικονομία σε ρευστότητα, απασχόληση, συνεισφορά στο ΑΕΠ και επενδύσεις.

Ωστόσο τα τελευταία χρόνια το ναυτικό επάγγελμα(και κατ'επέκταση η ναυτική απασχόληση) απαξιώνεται όλο και περισσότερο, λόγω των προβλημάτων που παρουσιάζει. Τα προβλήματα αυτά έχουν να κάνουν πρώτον με τη ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας, η οποία βρίσκεται πολλά βήματα πίσω σε σχέση με άλλες χώρες. Ελλιπής εξοπλισμός, έλλειψη καθηγητών με κατάλληλη πείρα, ανυπαρξία προγραμμάτων για τη συνεχή επιμόρφωση των καθηγητών, δυσκολία των φοιτητών να βρουν εταιρία για το δεύτερο υποχρεωτικό μάρκο, είναι μερικά από τα

προβλήματα που αντιμετωπίζει η ναυτική εκπαίδευση στη χώρα μας. Επομένως, είναι αναγκαία η αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης από πλευράς ποιότητας ενώ ο ναυτιλιακός κόσμος πιστεύει η ύπαρξη ιδιωτικών ναυτικών σχολών θα βοηθήσει πολύ προς αυτή την κατεύθυνση.

Δεύτερον, παρατηρείται ότι παρόλο που η θάλασσα προσφέρει ευκαιρίες για επαγγελματική σταδιοδρομία στους νέους(κυρίως σήμερα που τα ποσοστά ανεργίας στη Ελλάδα είναι ιδιαίτερα υψηλά), αυτοί απωθούνται όλο και περισσότερο από το ναυτικό επάγγελμα και η ανεργία στο ναυτικό κλάδο έχει χτυπήσει «κόκκινο». Οι λόγοι είναι πολλοί, όπως η στασιμότητα των μισθών των Ελλήνων ναυτικών, που αποτελούσε και το σημαντικότερο κίνητρο επιλογής του ναυτικού επαγγέλματος, λόγω της υποκατάστασής τους με αλλοδαπούς που αποτελούν φθηνότερα εργατικά χέρια για τους πλοιοκτήτες. Επίσης, οι νέοι σήμερα αρνούνται να αφήσουν τις ανέσεις που προσφέρει η ζωή στην ξηρά και να «κλειστούν» σε ένα πλοίο ταξιδεύοντας για μήνες. Το βασικό όμως πρόβλημα είναι η αντικατάσταση των Ελλήνων ναυτικών με κατώτερα αλλοδαπά πληρώματα για λόγους που συνδέονται με το λειτουργικό κόστος των πλοίων. Οι μισθοί των Ελλήνων ναυτικών(κυρίως των αξιωματικών) είναι σημαντικά υψηλότεροι, για λόγους που συνδέονται με την πείρα και την τεχνογνωσία τους, σε σχέση με τους μισθούς των ναυτικών που προέρχονται από αναπτυσσόμενες χώρες με αποτέλεσμα οι πλοιοκτήτες να επιλέγουν τους κατώτερους ναυτικούς για την επάνδρωση του πλοίου τους προκειμένου να μειώσουν σημαντικά το κόστος μισθοδοσίας του πληρώματος.

Η έλλειψη ικανού αριθμού Ελλήνων ναυτικών ώστε να καλύψει τις προσφερόμενες οργανικές θέσεις θα έχει έμμεση συνέπεια την απώλεια μακροπρόθεσμα ικανών εμπειρών ναυτικών, που θα στελεχώσουν τα γραφεία ξηράς σε θέσεις διαχείρισης πλοίων. Το γεγονός αυτό είναι δυνατό υπό προϋποθέσεις να ωθήσει ορισμένα γραφεία στη μετακίνηση των εργασιών τους σε χώρες όπου εδρεύει το εργατικό δυναμικό. Οι συνέπειες θα είναι πολλαπλές και δυσάρεστες για την Ελλάδα. Η μακροπρόθεσμη απώλεια της ναυτικής τεχνογνωσίας είναι δυνατόν να οδηγήσει σε μείωση της παραγωγικότητας του κλάδου. Σε ένα διεθνοποιημένο κλάδο όπως η ναυτιλία τέτοια εξέλιξη θα οδηγήσει σε συρρίκνωση του κλάδου στην Ελλάδα.

Η εμφάνιση των σημαίων ευκαιρίας-ευκολίας, μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ήρθε για να χειροτερέψει την κατάσταση. Αυτές οι σημαίες δεν θέτουν

κανένα περιορισμό ως προς τη σύνθεση του πληρώματος των πλοίων(από την πλευρά της εθνικότητας) ενώ η φορολογία των πλοιοκτητών που έχουν τα πλοία τους νηολογημένα σε σημαίες ευκολίας είναι μηδενική. Αυτά θεωρούνται σημαντικά πλεονεκτήματα και ως αποτέλεσμα πολλοί πλοιοκτήτες εγκατέλειψαν το ελληνικό νηολόγιο προς όφελος των σημαιών ευκαιρίας.

Η Ελλάδα πρέπει να διατηρήσει αναλλοίωτη τη πείρα και την τεχνογνωσία που κατέχει εδώ και χρόνια στη θάλασσα και η ελληνική ναυτιλία πρέπει να γίνει και πάλι ανταγωνιστική. Αυτό σημαίνει ισχυρό εθνικό νηολόγιο, βελτίωση της παρεχόμενης ναυτικής εκπαίδευσης για να είναι δυνατή η προσέλκυση των νέων στο ναυτικό επάγγελμα αλλά και μεγαλύτερη συμμετοχή του κράτους στα ναυτιλιακά θέματα.

Επίσης, όπως προαναφέρθηκε μέσα στην εργασία η Ελληνική ναυτιλία μπορεί να αποτελέσει βασικό μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας. Πέντε συγκεκριμένες προτάσεις μπορούν να ενισχύσουν τη ναυτιλιακή δραστηριότητα στην Ελλάδα και ως αποτέλεσμα, να αυξήσουν τον αντίκτυπο της στην ελληνική οικονομία.

- Ένταξη ναυτιλιακού τομέα στην μακροπρόθεσμη αναπτυξιακή πολιτική της Ελλάδας
- Αύξηση εγγραφών στις ναυτικές σχολές με απώτερο στόχο να ενισχυθεί η απασχόληση των Ελλήνων στη ναυτιλία
- Αναβάθμιση ποιότητας εκπαίδευσης και δυνατότητα ιδιωτικής εκπαίδευσης
- Απλοποίηση διαδικασιών έναρξης επιχειρήσεων και μείωση γραφειοκρατίας
- Σταθερό και ανταγωνιστικό θεσμικό πλαίσιο, λόγω του διεθνούς ανταγωνισμού που υπάρχει για τη νηολόγηση πλοίων και για την προσέλκυση εγκατάστασης ναυτιλιακών δραστηριοτήτων.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΟΓΛΩΣΣΗ

- Βλάχος Γ. Π., Αλεξόπουλος Α. Β., Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική, Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Πειραιάς 1996
- Διερεύνηση και καταγραφή των επιπτώσεων της ναυτιλιακής δραστηριότητας στην ελληνική οικονομία, Ναυτεργατικό δυναμικό και κόστος επάνδρωσης του ελληνικού πλοίου, Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος, Πειραιάς 2005.
- Δρ. Άλκης Κορρές ΜΕΛΕΤΗ ΕΠΑΡΚΕΙΑΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΩΝ Για την Επάνδρωση της Εμπορικής Ναυτιλίας, Μελέτη για λογαριασμό του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος, 2012. (<http://www.nee.gr/downloads/171Adequacy%20of%20Greek%20marine%20officers.pdf>)
- Ετήσια Έκθεση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών 2012-2013
- Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2004). 'Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών'. COM (2004) 43 Τελικό.
- Θεοδοκάς Ι., Λεκάκου Μ., Πάλλης Θ., Συριόπουλος Θ., Τσαμουργκέλης Ι. (2008). «Ελληνική Ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα». Εκδόσεις Gutenberg. Αθήνα 2008.
- Καραγεώργος Λ., «Οι διαρροές από τις ΑΕΝ αυξάνουν το έλλειμμα σε Έλληνες ναυτικούς», Ναυτεμπορική, Τεύχος 16 Ιουνίου 2009
- Πάλλης Θ., Μπίσσιας Η., «Η επόμενη γενιά πλοιάρχων», Ετήσια έρευνα των Ναυτικών Χρονικών για το ακαδημαϊκό έτος 2011-2012, Τεύχος Απριλίου 2011.

- Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Πλεονεκτήματα της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006
<http://www.hcg.gr/node/5540>
- Χαρλαύτη Τζελίνα (2001) « Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} -20^{ος} αιώνας» Εκδόσεις Νεφέλη.
- Alpha Bank, Οικονομικό Δελτίο ALPHA BANK A.E., Τεύχος 110, «Εμπορική Ναυτιλία: Το καλό σκαρί φουρτούνα δεν φοβάται», Οκτώβριος 2009.

ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΗ

- American Bureau of Shipping, Guidance notes on the ILO Maritime Labour Convention 2006, May 2009
- Apostolos Belokas, (2013), Will ILO MLC deliver as promised?, May 2013
- European Commission (2006). ‘An exhausting analysis of employment trends in all sectors related to sea or using sea resources’. ECOTEC Research and Consulting.
- European Commission ‘Study on EU Seafarers Employment’. Final Report. May 20th 2011.

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%AE%CF%81%CF%89%CE%BC%CE%B1>
- http://www.ekdd.gr/ekdda/files/ergasies_esdd/14/6/646.pdf
- <http://www.3comma14.gr/pi/?survey=8694>
- <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/Default.aspx>
- http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:91:0:::P91_SECTION:MLC_A2
- <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/what-it-does/lang--en/index.htm>
- <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>
- <http://www.itfglobal.org/>

- <http://www.ics-shipping.org/docs/default-source/ics-annual-review-2013/ics-annual-review-2013.pdf>
- www.ec.europa.eu
- www.safety4sea.com

Πανεπιστήμιο Πειραιώς