

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**



**ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ**

**ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ**

**Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΗΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ MLC**

**ΤΟΝ 21<sup>ο</sup> ΑΙΩΝΑ**

**Κιουλέκας Αθανάσιος**

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

Ιούνιος 2013

## ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

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

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας, υιοθετήθηκε το 2006 στην Γενεύη από το διεθνή οργανισμό εργασίας (ILO). Αναφέρεται στα δικαιώματα των ναυτικών, καθορίζει τους όρους εργασίας και βοηθάει στην ανάπτυξη θεμιτού ανταγωνισμού μεταξύ των ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι σχεδιασμένη με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι «αυστηρή στα δικαιώματα και εύκαμπτη στην εφαρμογή», κατανοητή και μπορεί να επιβληθεί ομοιόμορφα. Στόχος της Σύμβασης είναι η παγκόσμια προστασία των ανθρώπων που εργάζονται εν πλω διεθνώς και περιλαμβάνει όλους τους εργαζόμενους με οποιαδήποτε ιδιότητα σε κάποιο πλοίο. Θέτει επίσης μικρότερες προδιαγραφές της ναυτικής απασχόλησης και αναφέρεται στις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας στο πλοίο, στην ενδιαίτηση, στην ιατρική φροντίδα, στην κοινωνική ασφάλιση κ.α.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ABSTRACT

The Maritime Labour Convention was adopted during 2006 in Geneva by the International Labour Organisation (ILO). It states the rights of seamen, defines the terms and conditions of work and helps in growing fair competition between naval corporations. It is designed in such way that it can be "strict in the rights and flexible in implementation", understandable and can be evenly inflicted. The goal of the Convention is the global protection of people working in any position on a ship. It also sets less significant specifications of naval employment and indicates the facilities of entertainment on a ship, of accommodation, medical care, insurance, etc.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Εισαγωγή	7
Κεφάλαιο 1: Ιστορική Αναδρομή	10
1.1 Ναυτιλία	10
1.1.1 Ναυτικό Δίκαιο	14
1.1.2 Παγκόσμια Ναυτιλία	16
1.2 Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό	18
1.3 Ναυτιλία και Ελληνική Οικονομία	21
Κεφάλαιο 2: Ναυτική Εργασία και Απασχόληση στη Σημερινή Ελληνική Οικονομία, στην Ευρωπαϊκή αλλά και Διεθνώς	23
2.1 Ναυτική Εργασία	23
2.2 Εργασιακό Περιβάλλον	25
2.3 Ναυτιλία και Απασχόληση	26
2.4 Ναυτική Εργασία και Εκπαίδευση	28
2.5 Οργανισμοί και Θεσμοί που Διέπουν τη Ναυτιλιακή Εργασία	32
2.4.1 Διεθνής Οργάνωση Εργασίας ( <i>International Labour Organisation</i> )	33
2.4.2 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο ( <i>International Chamber of Shipping</i> )	34
2.4.3 Διεθνής Ένωση Νηογνομόνων ( <i>International Association of Classification Societies</i> )	36
2.4.4 Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων ( <i>International Association of Independent Tanker Owners</i> )	36
2.5 Ναυτιλία και Οικονομία	37
Κεφάλαιο 3: Η Στάση των Ναυτιλιακών Εταιριών απέναντι στη Ναυτική Εργασία	43
Κεφάλαιο 4: Ναυτική Εργασία και Διεθνής Συνθήκες	52
4.1 Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας Σ.Σ	60
4.1.1 Έκδοση	60
4.1.2 Εφαρμογή	60

<b>4.1.3 Είδη Σ.Σ.</b>	<b>61</b>
<b>4.1.4 Ρυθμίσεις</b>	<b>61</b>
<b>Κεφάλαιο 5: MLC (Maritime Labour Convention) - Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας</b>	<b>62</b>
<b>5.1 Τι είναι το MLC .....</b>	<b>62</b>
<b>5.2 Λόγοι Εφαρμογής MLC.....</b>	<b>65</b>
<b>5.3 Μελλοντική Επέκταση της Εφαρμογής.....</b>	<b>65</b>
<b>5.4 MLC και η εφαρμογή της από το Ναυτικό.....</b>	<b>66</b>
<b>5.6 Περιγραφή της Σημερινής Κατάστασης .....</b>	<b>68</b>
<b>Συμπεράσματα</b>	<b>69</b>
<b>Βιβλιογραφία</b>	<b>72</b>
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ: ΑΠΟΦΑΣΗ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΕΝΩΣΗΣ.....</b>	<b>76</b>

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

# Εισαγωγή

Ο όρος ναυτιλία υποδηλώνει το σύνολο των πλοίων και των κάθε είδους πλωτών μέσω των λιμανιών, των ναυτικών εγκαταστάσεων και των πληρωμάτων, με τα οποία αναπτύσσεται η ανθρώπινη δραστηριότητα στη θάλασσα. Όλα τα άτομα του ασχολούνται στο εμπορικό ναυτικό αποτελούν το ναυτικό προσωπικό που χωρίζεται σε ναυτιλλόμενο προσωπικό ή «εργάτες θαλάσσης» και προσωπικό ξηράς. Το ναυτικό αποτελεί κατά κανόνα अपαράβατο μόνιμη οργάνωση, γιατί λόγω της τεχνικής της φύσης του, έχει ανάγκη εξειδικευμένου προσωπικού, τελείως μεν εξοικειωμένου με την θάλασσα, και με όλες τις ιδιοτροπίες της, αλλά με κατάλληλη τεχνική μόρφωση για τον ασφαλή και επιδέξιο χειρισμό του πολύπλοκου και συνεχώς εξελισσόμενου υλικού του. Το επάγγελμα όμως του ναυτικού δύσκολα αποτελεί επιλογή εργασίας από νεαρά άτομα λόγω της ιδιομορφίας του και των δύσκολων συνθηκών εργασίας. Οι περισσότεροι που το ασκούν είναι λόγω του συναισθηματικού παράγοντα και της παράδοσης. Οι ναυτιλιακές χώρες θέλοντας να καταστήσουν την εργασία πιο ελκυστική, θεσπίζουν διάφορα μέτρα για την προσέλκυση ατόμων. Το σύνολο της νομοθεσίας για την ναυτική εργασία ονομάζεται Ναυτικό Δίκαιο. Με τις αναπόφευκτες διαφορές από χώρα σε χώρα, το ναυτιλλόμενο προσωπικό είναι καταγεγραμμένο στα μητρώα εργατών θαλάσσης και το προσωπικό υπηρεσιών σε άλλα ειδικά μητρώα. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε από αρχαιότητας εποχής ένας από τους κυριότερους συντελεστές του πολιτισμού, της οικονομικής ζωής, αλλά και της δόξας της Ελλάδος η γεωγραφική θέση της οποίας, τόσο στο παλαιό όσο και στον σύγχρονο κόσμο, προδιέγραψε τον σημαντικό ρόλο τον οποίο επρόκειτο να παίξει η ελληνική ναυτιλία δια μέσου των αιώνων. Ήδη στην εποχή μας, περίπου 1200 ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν εγκαταστήσει και διοικούν γραφεία στην Ελλάδα και διευθύνουν τον Ελληνόκτητο στόλο από τον Πειραιά, δημιουργώντας έτσι θέσεις εργασίας σε πολλά άτομα.

Στο εμπορικό ναυτικό ασχολούνται πρόσωπα των οποίων η εργασία αποκτά ειδικό χαρακτήρα όπως ο εφοπλιστής, ο συμπλοιοκτήτης, ο πλοίαρχος, ο ναυλωτής, ο φορτωτής, ο ασφαλιστής, και ο ναυτικός πράκτορας που

αντιπροσωπεύει τον πλοιοκτήτη ή τον εφοπλιστή σε κάθε πράξη που γίνεται μακριά από την έδρα του εφοπλιστή.

Για τα άτομα που εργάζονται στα πλοία υπάρχει ένα σύνολο νομοθετημάτων που αναφέρονται στην υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων καθώς και την περίπτωση έκθεσής τους σε καρκινογόνες ουσίες ή σε χημικές. Οι ειδικευμένοι οργανισμοί του ΟΗΕ οι οποίοι πραγματεύονται σε διεθνές επίπεδο τα κοινωνικά θέματα είναι η ILO (Διεθνής Οργάνωση Εργασίας) υπό το κοινωνικό πρίσμα και η IMO (Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός) υπό το πρίσμα της ασφάλειας. Η ΕΕ και τα μέλη της έχουν κυρώσει τις νομοθετικές ρυθμίσεις και υποχρεούται να τις τηρούν. Η Σύμβαση ναυτικής εργασίας, ILO MLC 2006 έχει επικυρωθεί από πολλά κράτη της κόσμου μεταξύ αυτών και της Ελλάδας. Αποτελεί τον παγκόσμιο καταστατικό χάρτη των ναυτικών. Με αυτόν οι αρχές δεσμεύονται ώστε να εξασφαλίζουν αξιοπρεπή εργασία και διαβίωση κατά την εργασία στο πλοίο. Διασφαλίζει επίσης ότι τα δικαιώματα αυτά θα είναι παντού τα ίδια και θα τηρούνται με τρόπο ομοιόμορφο.

Μετά τη ψήφιση από τη Βουλή των Ελλήνων, την 12/9/2012, του νόμου για την «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», ο Υπουργός Ναυτιλίας και Αιγαίου, δήλωσε:

«Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, αποκαλούμενη και ως 'Χάρτα Δικαιωμάτων των ναυτικών', είναι προϊόν ισότιμης τριμερούς συμμετοχής και συνεργασίας μεταξύ των πλοιοκτητών, των ναυτεργατών και των κυβερνήσεων. Όπως προκύπτει και από το προοίμιο της Σύμβασης, το όργανο αυτό έχει σχεδιαστεί για να εξασφαλίσει την ευρύτερη δυνατή αποδοχή και συναίνεση μεταξύ των ναυτικών, των πλοιοκτητών και των κυβερνήσεων, ώστε να υπάρχει ουσιαστική δέσμευση στις αρχές της αξιοπρεπούς εργασίας των ναυτικών επί των πλοίων και στα θεμελιώδη δικαιώματά τους. Με την κύρωση της Σύμβασης σήμερα από το Ελληνικό Κοινοβούλιο, κάναμε ένα σημαντικό βήμα για να διασφαλίσουμε σύγχρονες συνθήκες και όρους ναυτικής εργασίας» (ΕΛ.Ι.Ν.Τ., 2012).

Η σύμβαση αποτελείται από δέκα έξι άρθρα τα οποία περιέχουν γενικές διατάξεις οι οποίες καθορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία, τους όρους απασχόλησης, την διαμονή, τις εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφίμων και εστίασης και την προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση.



Η εργασία, λοιπόν, αυτή έχει ως στόχο τη μελέτη της απασχόλησης στη ναυτιλία και την εξέλιξή της μέσω της Σύμβαση MLC. Στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά στη ναυτιλία και το ελληνικό εμπορικό ναυτικό, καθώς και στο εμπορικό ναυτικό. Με τον τρόπο αυτό παρουσιάζεται μια ιστορική αναδρομή της ναυτιλίας.

Προχωρώντας στο δεύτερο κεφάλαιο της εργασίας ορίζεται η ναυτική εργασία και παρουσιάζεται το εργασιακό περιβάλλον. Επίσης γίνεται ένας συσχετισμός της ναυτιλίας με την απασχόληση και ως προέκταση αυτού αναφέρεται η εκπαίδευση που πρέπει να έχει κάποιος για να βρίσκεται σε κάποια θέση. Προς το τέλος του κεφαλαίου ονοματίζονται κάποιοι οργανισμοί αλλά και θεσμοί οι οποίοι διέπουν τη ναυτιλιακή εργασία.

Στο τρίτο και τέταρτο κεφάλαιο επιχειρείται η ανάδειξη της στάσης των ναυτιλιακών εταιριών απέναντι στη ναυτική εργασία και δίνονται οι κυριότερες διεθνείς συνθήκες για τη ναυτική εργασία.

Τέλος, το πέμπτο κεφάλαιο, αναφέρεται στη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας (MLC) όπου παρουσιάζονται οι λόγοι για τους οποίους εφαρμόζεται η Σύμβαση αυτή, κάποια πλεονεκτήματα αλλά και μειονεκτήματα αυτής, και τέλος, κάποιες μελλοντικές προεκτάσεις αυτής.

# Κεφάλαιο 1: Ιστορική Αναδρομή

## 1.1 Ναυτιλία

Η ναυτιλιακή δραστηριότητα αποτελεί εκείνο το μέρος της εμπορικής δραστηριότητας που ολοκληρώνεται μέσω της θαλάσσης. Το μεταφορικό όχημα της ναυτιλιακής δραστηριότητας είναι τα πλοία στις διάφορες μορφές τους. Πρόκειται για μια ιδιαίτερα σημαντική εμπορική δραστηριότητα, η οποία είναι από τις αρχαιότερες που υπάρχουν. Άλλωστε όπως είναι γνωστό, το 90% του παγκόσμιου εμπορίου διακινείται μέσω θαλάσσης. Η θάλασσα διευκολύνει τη μεταφορά των αγαθών σε όλα τα μήκη και τα πλάτη, καθιστώντας την ποντοπόρο ναυτιλία σημαντικό προσδιοριστικό παράγοντα της παγκόσμιας οικονομικής ανάπτυξης (Γουλιέλμος, 2006, 44).

Η ελληνική ναυτική ορολογία, όπως αυτή έχει διαμορφωθεί, χρησιμοποιεί τον όρο ναυτιλία με δυο διαφορετικές σημασίες:

- Πρώτο, για να αποδώσει την έννοια του εμπορικού στόλου ή ορισμένης κατηγορίας εμπορικών πλοίων.
- Δεύτερο, για να δηλώσει την επιστήμη και τέχνη της τήρησης ενός πλοίου, εμπορικού ή πολεμικού, στην πορεία του και εξεύρεσης της θέσης του ως προς τον βυθό της θάλασσας, σε δεδομένη στιγμή (στίγμα του), δηλαδή την επιστήμη και τεχνική της ναυσιπλοΐας.

Η εμπορική ναυτιλία, η επιβατηγός ναυτιλία, είναι όροι που αποδίδουν την πρώτη σημασία, ενώ η αστρονομική ναυτιλία και η ναυτιλία κάτω από τους πάγους είναι όροι της δεύτερης σημασίας. Στη διεθνή, εξάλλου, ναυτιλιακή γλώσσα, η πρώτη σημασία αποδίδεται με τη λέξη shipping, η δεύτερη με τη λέξη navigation.

Στην εμπορική ναυτιλία περιλαμβάνονται, εκτός από τα πλοία, και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και όλο το πλέγμα των επιχειρήσεων, επαγγελματιών (π.χ. τα εφοπλιστικά γραφεία, οι ναυλωτές, οι ναυλομεσίτες, οι ναυτικοί πράκτορες, κ.α.), ακόμη και δημόσιων υπηρεσιών που εμπλέκονται με ναυτιλιακές δραστηριότητες. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αποτελεί ανάλογη έκφραση κρατικής δημόσιας υπηρεσίας, με επίκεντρο αρμοδιότητας την

εξυπηρέτηση και ανάπτυξη της. Και, τέλος, στον ευρύτερο αυτό όρο περιλαμβάνονται και οι ναυτικοί, καθώς και οι συνδικαλιστικές ναυτικές οργανώσεις τους.

Στην εμπορική ή μεταφορική αυτή έννοια της ναυτιλίας εντάσσεται είτε το σύνολο των εμπορικών πλοίων όλων των χωρών του κόσμου, οπότε χρησιμοποιείται ο όρος “Παγκόσμια Εμπορική Ναυτιλία”, είτε το σύνολο των εμπορικών πλοίων μιας χώρας, όπως η “Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία”.

Το είδος της μεταφοράς αποτελεί άλλο κριτήριο για υποδιαίρεση της ναυτιλίας σε βασικές κατηγορίες, κυριότερες από τις οποίες είναι (Βλάχος και συν., 1999):

- Φορτηγός ναυτιλία. Διεξάγεται από πλοία και ναυτιλιακές υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων.
- Επιβατηγός ναυτιλία. Έχει σχέση με τα μέσα και τις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών. Περιλαμβάνει, συνεπώς, τα επιβατηγά πλοία, κρουαζιερόπλοια, θαλαμηγούς, κλπ, καθώς και πλοία που μπορούν να μεταφέρουν και οχήματα συγχρόνως, όπως είναι τα μικτά οχηματαγωγά και πορθμεία (φέρυ μπόουτ).
- Ειδική ναυτιλία. Περιλαμβάνει πλοία και υπηρεσίες που έχουν πλέον εξειδικευμένο προορισμό ή ειδικότερη αποστολή, όπως είναι τα αλιευτικά πλοία, τα πλοία-ψυγεία, τα επιστημονικά πλοία, μετεωρολογικά, κλπ.

Η περιοχή, εξάλλου, μέσα στην οποία η ναυτιλία αναπτύσσει τις δραστηριότητές της αποτελεί άλλο κριτήριο υποδιαίρεσης. Κυριότερες και πάλι κατηγορίες είναι:

- Ωκεανοπόρος ή ποντοπόρος ναυτιλία. Περιλαμβάνει τα πλοία που πλέουν στους ωκεανούς, ανεξαρτήτως του ότι μέρος του ταξιδιού και γενικότερα της δραστηριότητάς τους μπορεί να εκτείνεται και σε άλλες θάλασσες (Μεταξάς, 1988).
- Ακτοπλοϊκή ναυτιλία. Περιλαμβάνει πλοία και ναυτιλιακές υπηρεσίες που εξυπηρετούν αποκλειστικά και μόνο τις ακτές μιας ή περισσότερων χωρών, ως προς τις μεταφορές προσώπων ή πραγμάτων. Τα πλοία πλέουν κοντά στις ακτές των χωρών αυτών, είτε είναι συνεχόμενες είτε απέναντι μεταξύ τους, και πάντως δεν πλέουν σε πολύ ανοιχτές θάλασσες.

- Πολιτική ναυτιλία. Διεξάγεται στις πολιτικές και υποπολικές περιοχές, όπου οι συνθήκες πλεύσης είναι ειδικές λόγω της παρουσίας του πάγου στη θάλασσα. Περιλαμβάνει ειδικά παγοθραυστικά πλοία, πλοία με ανθεκτικό και ενισχυμένο σκάφος και ανάλογες υπηρεσίες εντοπισμού του πάγου και προειδοποίησης.
- Εσωτερική ναυτιλία. Διεξάγεται αποκλειστικά και μόνο μέσα στα εσωτερικά νερά ενός κράτους ή γειτονικών κρατών και περιλαμβάνει ποταμόπλοια, λιμνόπλοια ή αμφίβια (σκάφη που μπορούν να οδηγούνται και στην ξηρά και είναι ειδικής κατασκευής).

Η ναυτιλία υπάρχει επίσης και με την έννοια της ναυσιπλοΐας. Ως πλοίο ορίζεται «κάθε σκάφος χωρητικότητας καθαρής τουλάχιστον δέκα κόρων, προορισμένο να κινείται αυτοδυνάμως στη θάλασσα» (Άρθρο 1 ΚΙΝΔ). Επιπλέον, πλοίο θεωρείται «κάθε σκάφος προορισμένο να μετακινείται στο νερό για μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων, ρυμούλκηση, επιθαλάσσια αρωγή, αλιεία, αναψυχή, επιστημονικές εργασίες ή άλλο σκοπό» (Άρθρο 3 ΚΔΝΔ).

Η τέχνη της τήρησης του πλοίου σε επιθυμητή πορεία ή πλεύση και της εξεύρεσης ή υπολογισμού της θέσης του με ακρίβεια αποτέλεσε τον αρχικό και βασικό σκοπό της ναυτιλίας, αποδίδοντας σε αυτή μέχρι πριν από λίγους αιώνες την μοναδική έννοιά της. Από την αρχαιότητα, ο όρος αυτός χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για να προσδιορίζει την τέχνη της ναυσιπλοΐας και μόνο η ανάπτυξη των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών, που άρχισε αμέσως μετά από τις μεγάλες θαλάσσιες εξερευνήσεις, έδωσε στον όρο αυτό και την εμπορική και μεταφορική σημασία του. Η τέχνη εξελίχθηκε σταδιακά και σε επιστήμη με πολύπλευρο ενδιαφέρον και εφαρμογές, διότι ήταν πλέον ανάγκη για μεγαλύτερες αποστάσεις πλεύσης μέσα στους ωκεανούς, με δυσμενείς συνθήκες καιρού και θάλασσας και με πολύ μεγαλύτερες απαιτήσεις ακρίβειας πλεύσης, συντόμευσης του χρόνου, κλπ. Για τον σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκε παράλληλα η αστρονομία, η γεωδεσία, η τοπογραφία, η ωκεανογραφία, και τέλος έγινε συστηματική εκμετάλλευση των ηλεκτρονικών για την κατασκευή πληθώρας κατάλληλων ναυτιλιακών συσκευών. Βασικές σύγχρονες υποδιαιρέσεις της ναυτιλίας με αυτή την έννοια είναι οι εξής:

- Αστρονομική ναυτιλία. Χρησιμοποιεί μεθόδους της αστρονομίας, δηλαδή παρατήρηση του ύψους διαφόρων ουράνιων σωμάτων (του Ήλιου, πλανητών, απλανών) επάνω από τον ορίζοντα της θάλασσας και της

ωρικής τους γωνίας και απόκλισης. Επίσης, χρησιμοποιούνται και άλλες αστρονομικές μέθοδοι, όπως η παρατήρηση του Πολεμικού Αστέρα, κλπ. Η μέθοδος εφαρμόζεται όταν τα πλοία, εμπορικά ή πολεμικά, ταξιδεύουν μακριά από τις ακτές, ημέρα (με τον Ήλιο) ή νύχτα (αστέρες).

- **Ακτοπλοϊκή ναυτιλία.** Εφαρμόζεται όταν το πλοίο πλέει σε μέτρια απόσταση από τις ακτές και με κατάλληλες συνθήκες ορατότητας ώστε να μπορεί να χρησιμοποιήσει διάφορα σημεία τους με σκοπό την τήρηση της πορείας και την εξεύρεση του στίγματος. Κατάλληλα σημεία είναι οι φάροι, οι άκρες των ακρωτηρίων, ευδιάκριτα κτίρια, κλπ, των οποίων όμως η θέση σημειώνεται με ακρίβεια στον ναυτικό χάρτη. Από το πλοίο λαμβάνεται διόπτρευση, δηλαδή η γωνία του κάθε παρατηρούμενου σημείου της ξηράς σε σχέση με τον αληθή (ή και τον μαγνητικό) Βορρά ή και η απόσταση του από το πλοίο. Η ακτοπλοϊκή ναυτιλία απαιτεί μεγαλύτερη σχολαστικότητα από την αστρονομική, επειδή υπάρχουν πολλοί κίνδυνοι κοντά στις ακτές, όπως ύφαλοι, ρεύματα, ναυάγια, κλπ.
- **Υποβρύχια ναυτιλία.** Χρησιμοποιεί τις μεθόδους της αστρονομικής ή ακτοπλοϊκής ναυτιλίας, κατά περίπτωση, καθώς και ειδικότερες μεθόδους για πλου των υποβρυχίων ή άλλων οχημάτων κάτω από την επιφάνεια της θάλασσας. Οι γενικότερες μέθοδοι εφαρμόζονται με αναγκαία άνοδο του υποβρυχίου σε βάθος περισκοπίου (ή και στην επιφάνεια της θάλασσας) για παρατήρηση ουράνιου σώματος ή των ακτών κατά περίπτωση, οι δε ειδικότερες όταν το υποβρύχιο είναι υποχρεωμένο να παραμένει συνεχώς εν καταδύσει. Πραγματική επανάσταση στις μεθόδους της υποβρυχίας ναυτιλίας έφερε η εφαρμογή αδρανειακών συστημάτων πλεύσεως με χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή, οπότε έγινε δυνατός και ο πλους κάτω από τους πάγους των αρκτικών περιοχών. Το σύστημα αυτό εφαρμόσε για πρώτη φορά το αμερικανικό πυρηνοκίνητο υποβρύχιο Ναυτίλος πλέοντας κάτω από τον Βόρειο Πόλο.
- **Αεροναυτιλία.** Ειδικότερη μέθοδος, που ακολουθείται από τους αεροναυτιλλομένους για την εκτίμηση και πάλι της πορείας και θέσης του αεροσκάφους. Χρησιμοποιείται τεχνητός ορίζοντας και ηλεκτρονικές συσκευές πτήσης, ενώ είναι δυνατή και η εφαρμογή βασικών και απλών μεθόδων παρατήρησης ουράνιων σωμάτων και επίγειων αντικειμένων. Η

κατεύθυνση του αεροσκάφους από επίγειους σταθμούς ελέγχου πτήσης αποτελεί, επίσης, ανάλογη μέθοδο.

- Ηλεκτρονική και δορυφορική ναυτιλία. Χρησιμοποιούνται τοποθετημένοι στην ξηρά πομποί, η θέση των οποίων σημειώνεται με ακρίβεια σε ειδικούς χάρτες, καθώς και δέκτης στο πλοίο. Οι πρώτοι εκπέμπουν ηλεκτρομαγνητικά κύματα και ο δέκτης υπολογίζει τη θέση του πλοίου με βάση την απόσταση του από αυτούς. Άλλα ηλεκτρονικά συστήματα βασίζονται σε μετρήσεις διαφοράς φάσης των λαμβανόμενων κυμάτων ή και μετρήσεις βάσει του φαινομένου Ντόπλερ. Σε ανάλογες μεθόδους βασίζεται και η ναυτιλία με χρήση ειδικών δορυφόρων.

#### **1.1.1 Ναυτικό Δίκαιο**

Το Ναυτικό Δίκαιο περιλαμβάνεται στο γενικό κλάδο του Δικαίου ο οποίος αναφέρεται στην ρύθμιση των δραστηριοτήτων των εργαζομένων στην εκμετάλλευση των δυνατοτήτων που παρέχει η θάλασσα, είτε πρόκειται για την μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων με πλοία είτε ως πηγή ενέργειας και πλούτου.

Το Ναυτικό Δίκαιο χωρίζεται στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο και στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο. Ασχολία του Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου είναι:

- Η οργάνωση του Κράτους για την διοίκηση της εμπορικής ναυτιλίας (ασφάλεια πλοίων, ακτοπλοΐα, σύνθεση του προσωπικού).
- Οι υποχρεώσεις και τα δικαιώματα αυτών που εργάζονται στην ναυτιλία απέναντι στο Κράτος.

Ο Κώδικας Ναυτικού Δικαίου περιλαμβάνει τις σχετικές διατάξεις. Το Δημόσιο Διεθνές Δίκαιο υπό την ευρεία έννοια ελέγχει τις υποχρεώσεις και τα δικαιώματα της διεθνούς Κοινότητας:

- Για την εκμετάλλευση, την χρήση και την προστασία του πλούτου της θάλασσας
- Την επιστημονική έρευνα
- Την διαδικασία για την διευθέτηση των διαφορών ανάμεσα στα κράτη

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει:

- Την εκμετάλλευση του πλοίου
- Την άσκηση της ναυτικής εμπορίας

Οι σχετικές διατάξεις υπάρχουν στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα, στον Αστικό Κώδικα, στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας (Κιάντου-Παμπούκη, 1993).

Το Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο ρυθμίζει τις δικαιοπρακτικές σχέσεις και τις αστικές ευθύνες που πηγάζουν από α) την κυριότητα ή την εκμετάλλευση του πλοίου ή του πλωτού ναυπηγήματος και β) από την άσκηση της ναυτικής εμπορίας. Οι σχετικές διατάξεις βρίσκονται κυρίως στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου (ΚΙΝΔ), αλλά και σε διεθνείς συμβάσεις που έχουν κυρωθεί από την Ελλάδα, στον Αστικό Κώδικα, στο Εμπορικό Δίκαιο και στον Κώδικα Πολιτικής Δικονομίας

#### Ιστορικά Στοιχεία

Η αρχαιότερη ναυτική εμπορική για την οποία υπάρχουν πληροφορίες είναι εκείνη που ανέπτυξαν από τον 15ο ως τον 6ο π.Χ αιώνα οι Φοίνικες στη Μεσόγειο, στις ακτές της οποίας εγκατέστησαν διάφορες αποικίες. Το φοινικικό ναυτικό ακολούθησαν άλλες, όπως το ελληνικό, το ετρουσκικό και το καρθηγονικό. Το τελευταίο ανέπτυξε μεγάλη δραστηριότητα από τον 6ο ως τον 2ο πΧ αιώνα, έπειτα όμως αναγκάστηκε να παραχωρήσει την θέση του στο ναυτικό της Ρώμης που κυριάρχησε στη Μεσόγειο επί πέντε περίπου αιώνες. Μετά τη διάλυση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας στη Μεσόγειο, κυριαρχεί το ναυτικό του Βυζαντίου, το οποίο εκτός των άλλων αντιμετωπίζει και την πειρατική δράση των Βανδάλων και έπειτα των Αράβων. Αργότερα η εμπορική δραστηριότητα στη Μεσόγειο κάμπτεται για μεγάλη περίοδο, για να ξαναρχίσει με την εμφάνιση των ιταλικών ναυτικών δημοκρατιών της Πίζας, του Αμάφι και ιδιαίτερα της Γένουας και της και της Βενετίας, των οποίων το ναυτικό σημείωσε μεγάλη ανάπτυξη την εποχή των Σταυροφοριών (1096-1291). Γύρω στην ίδια περίοδο και κατά το 14ο αιώνα αναπτύχθηκαν στη βόρεια Ευρώπη άλλες εμπορικές ναυτιλίες, όπως των φλαμανδικών πόλεων και ιδιαίτερα της Χανσεατικής Ενώσεως. Με το τέλος του Μεσαίωνα άρχισε η εποχή των μεγάλων ταξιδιών στον Ατλαντικό και στον Ινδικό ωκεανό. Μετά την ανακάλυψη της Αμερικής και του θαλάσσιου δρόμου για τις Ανατολικές Ινδίες περιορίστηκε σημαντικά η σημασία της Μεσογείου για το θαλάσσιο εμπόριο, με συνέπεια την



παρακμή των μεσογειακών ναυτιλιών και την αλματώδη ανάπτυξη των ατλαντικών. Τον 16ο αιώνα πραγματικά επικράτησε το ναυτικό της Ολλανδίας, που αναπτύχθηκε στη Φλάνδρα, και ιδιαίτερα το αγγλικό, που απέκτησε μεγάλα πλεονεκτήματα από τον «Νόμο περί ναυτιλίας» που έβγαλε το 1651 ο Όλιβερ Κρόμβελ για να ενισχύσει το αγγλικό εμπόριο. Η ανάπτυξη του ευρωπαϊκού ναυτικού δεν σταμάτησε από τον 16ο ως τον 18ο αιώνα, στο τέλος του οποίου παρουσιάστηκαν στις θάλασσες νέα σημεία, των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής της οποίας η σημαία αυξήθηκε προ πάντων κατά την διάρκεια αλλά και μετά τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο (Σακκάς, 2011).

Ο 19ος αιώνας έφερε επαναστατικές αλλαγές στο τεχνικό πεδίο, με την αντικατάσταση του πανιού από τον ατμό, και στο εμπορικό πεδίο με το άνοιγμα της Διώρυγας του Σουέζ (1869). Χάρη στο δεύτερο αυτό γεγονός η Μεσόγειος έγινε πάλι ένας από τους σημαντικότερους δρόμους του θαλάσσιου εμπορίου. Κατά τον ίδιο αιώνα συγκροτήθηκαν οι μεγάλες εφοπλιστικές επιχειρήσεις που ζουν ακόμη, αν και σε μερικές περιπτώσεις με αλλαγμένα ονόματα. Η υπεροχή της Μεγάλης Βρετανίας διατηρήθηκε αναμφισβήτητα ως τα τέλη του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου. Μεσολάβησαν λίγα χρόνια υπεροχής των Ηνωμένων Πολιτειών και το 1969 την υπεροχή αυτή μεταξύ των μεγάλων δυνάμεων κατέκτησε η Ιαπωνία. Τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε πολύ ο ονομαστικός στόλος της Λιβερίας του οποίου η χωρητικότητα δεν δικαιολογείται καθόλου από την εμπορική δραστηριότητα της χώρας αυτής, όπως και των άλλων μικρών κρατών. Πρόκειται στην πραγματικότητα για «σημαίες ευκαιρίας», που προσφέρουν ειδικά πλεονεκτήματα, από άποψη φορολογίας και νομοθεσίας στους ξένους εφοπλιστές, οι οποίοι μπορούν έτσι να αποφεύγουν τους αυστηρότερους κανονισμούς των δικών τους χωρών (Μεταξάς, 1988).

### **1.1.2 Παγκόσμια Ναυτιλία**

Το κύριο χαρακτηριστικό των παγκοσμιοποιημένων ή υπερεθνικών επιχειρήσεων είναι μεν το πολυεθνικό στοιχείο, αλλά με αποκεντρωμένη την λήψη αποφάσεων. Αυτή τώρα γίνεται στην κάθε μία αλλοδαπή χώρα (Robins, 1994). Ο κόσμος φυσικά τείνει να γίνει μία παγκόσμια αγορά και αυτό το χαρακτηριστικό, αυτή η φιλοσοφία παγκοσμιοποιεί τις εταιρείες. Η παγκοσμιοποίηση μπορεί απλά να ορισθεί (Jacobson et al, 1996) σαν τη διαδικασία όπου οι χώρες, οι περιφέρειες και οι μικρότερες γεωγραφικές περιοχές



του κόσμου, έχουν ομογενοποιηθεί μέσα από τις μεταβολές που επιφέρουν οι οικονομικές, κοινωνικές, πολιτικές και τεχνολογικές δυνάμεις.

Η παγκοσμιοποίηση επομένως είναι το επόμενο στάδιο από την διεθνοποίηση και οι παγκοσμιοποιημένες επιχειρήσεις σκέπτονται σαν πωλητές διάθεσης των προϊόντων τους σε όλο τον κόσμο. Η διοίκηση των επιχειρήσεων προέρχεται από πολλές χώρες, οι προμήθειες και τα διάφορα συστατικά μέρη στην παραγωγή αγοράζονται από όπου μπορούν να αγοραστούν στην χαμηλότερη τιμή και οι επενδύσεις γίνονται εκεί όπου αναμένονται οι μεγαλύτερες αποδόσεις (Kotler, Keller, 2010). Μια στρατηγική παγκόσμιας φιλοσοφίας μεταχειρίζεται τον κόσμο σαν μία και μόνη αγορά.

Στο χώρο της ναυτιλίας, η παγκοσμιοποίησή της αναγνωρίζεται σαν το τέταρτο στάδιό της και αποδίδεται στην ανάπτυξη του θεσμού της παροχής υπηρεσιών διοίκησης (management) πλοίων προς τους πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν διοικούν τα πλοία τους προσωπικά οι ίδιοι για διάφορες αιτίες. Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας είναι φαινόμενο των αρχών της δεκαετίας του 1970 και οφείλεται μεν στο θεσμό του ship management αλλά η βαθύτερη αιτία είναι η εξεύρεση ή πραγματοποίηση της ελαχιστοποίησης του λειτουργικού κόστους, μέσω του εντοπισμού ευθυνών των συντελεστών της παραγωγής. Ο θεσμός των ship managers ανήκει σε διαχειριστές πλοίων πλοιοκτησίας τρίτων, οι οποίοι μπορούν να εγκατασταθούν και να λειτουργήσουν σε οποιοδήποτε πρόσφορο περιβάλλον, ακόμη και στα λεγόμενα «νέα ναυτιλιακά κέντρα», σε σύγκριση με τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα.

Ειδικότερα στο θεσμό αυτό η εταιρεία εγκαθίσταται εκεί όπου βρίσκονται οι πελάτες-πλοιοκτήτες, παρ' όλη την ύπαρξη της τεχνολογίας της πληροφορικής. Εγκαθίσταται μάλιστα εκεί όπου μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερη η στελέχωση των πλοίων και η εκπαίδευση των πληρωμάτων. Το χαρακτηριστικό αυτό θα αναγκάσει το ship management να γίνει πολυεθνικό, αλλά ταυτόχρονα θα πραγματοποιηθεί και η σχετική μεταφορά της τεχνολογίας. Το περιβάλλον που θα δεχθεί το επιτελικό γραφείο μιας ship management εταιρείας πρέπει να είναι πρόσθετα φιλικό (φορολογία, κόστος κοινωνικής ασφάλισης, απουσία περιορισμών σε θέματα απασχόλησης), να παρέχει καλές δυνατότητες τηλεπικοινωνιών και το κόστος λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να μην είναι υπερβολικό (Perry, 1994).

Όπως υποστηρίχθηκε από τον Chapman (1994), στην έρευνα που ο ίδιος εκπόνησε για τον Lloyd's Shipping Manager με τίτλο «The global analysis of ship ownership and ship management», η ναυτιλιακή βιομηχανία μετακινείται σε περιοχές στις οποίες βρίσκονται οι τελευταίες γνώσεις για το management και η τελευταία τεχνολογία. Βέβαια, η ναυτιλία αλλά και ο θεσμός του ship management προχώρησαν και στην παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας από το γεγονός ότι η ευθυνη που ανατέθηκε στους πλοiάρχους αυξήθηκε. Στην ουσία οι Πλοiάρχοι είναι οι «κατά τόπους» διευθυντές/ managers εκεί όπου ευρίσκεται το πλοίο. Η εγκατάσταση ναυτιλιακών γραφείων από τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κέντρα στα νέα ναυτιλιακά και άλλα κέντρα είναι και αυτό χαρακτηριστικό των εξελίξεων στο ship management.

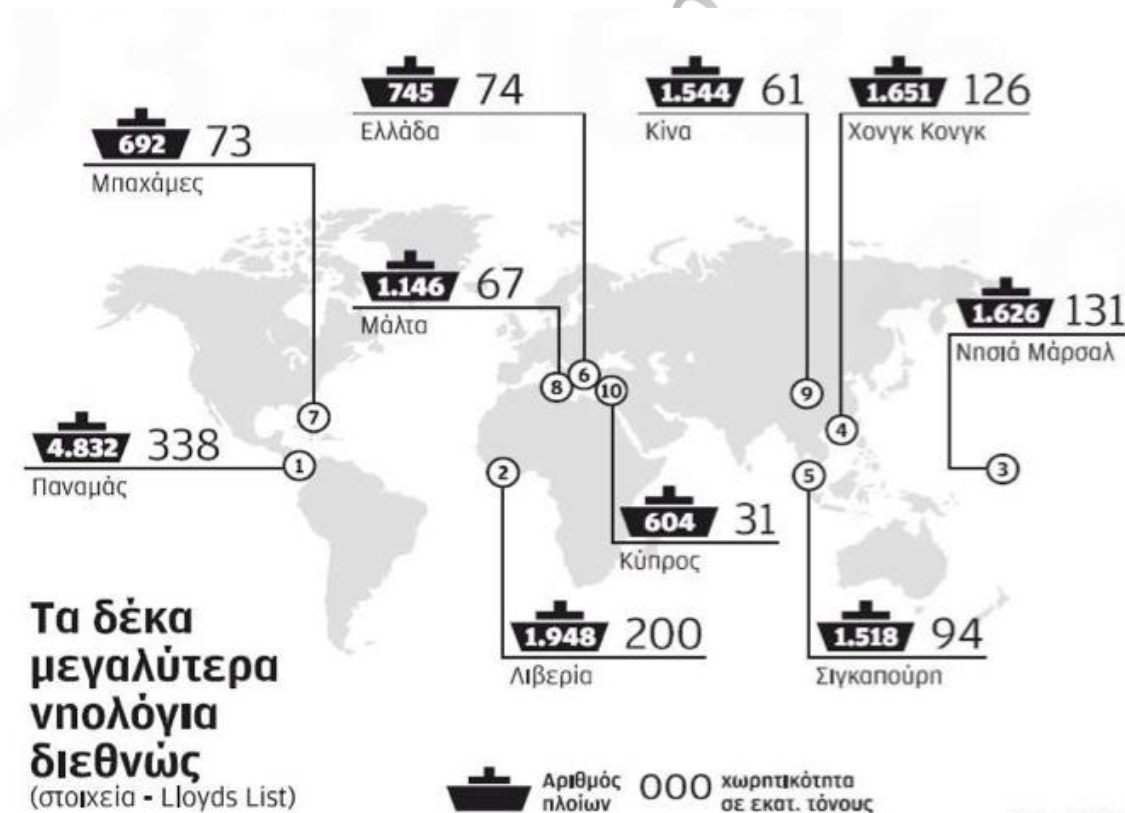
## 1.2 Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό

Η ελληνική ναυτιλία αναπτύχθηκε από τους αρχαίους χρόνους, εξαιτίας της γεωγραφικής θέσης της χώρας. Στους νεότερους χρόνους παρουσίασε ανάπτυξη από το 1779 οπότε ετέθη υπό τη ρωσική προστασία και στη συνέχεια λόγω των ευνοϊκών συνθηκών, που δημιούργησε ο ηπειρωτικός αποκλεισμός μετά την Γαλλική Επανάσταση. Ο Πουκεβίλ ανεβάζει τη δύναμη του ελληνικού εμπορικού ναυτικού κατά το 1813 σε 615 πλοία χωρητικότητας 154.000 τόνων, με 5878 τηλεβόλα και 17.526 ναύτες. Κατά την επανάσταση του 1821 η δύναμη του ελληνικού στόλου μειώθηκε για να αυξηθεί πάλι το 1860 σε 1212 πλοία χωρητικότητας 234000 τόνων (Πηγή: [http://www.ygeiaonline.gr/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=37770:naytilia\\_emporikh](http://www.ygeiaonline.gr/index.php?option=com_k2&view=item&id=37770:naytilia_emporikh)).

Η εμπορική ναυτιλία υπήρξε από την αρχαία εποχή, ένας από τους κυριότερους συντελεστές του πολιτισμού, της οικονομικής ζωής, αλλά και της δόξας της Ελλάδας, η γεωγραφική θέση της οποίας, τόσο στον παλαιό όσο και στον σύγχρονο κόσμο, προδιέγραψε τον σημαντικότερο ρόλο τον οποίο επρόκειτο να παίξει η ελληνική ναυτιλία δια μέσου των αιώνων. Από την μυθική αργοναυτική εκστρατεία μέχρι σήμερα δεν έπαψαν οι Έλληνες ναυτικοί να διασχίζουν γνωστές και άγνωστες θάλασσες, είτε διεξάγοντας πολεμικούς αγώνες, είτε κάνοντας εμπόριο ή επιστημονικές έρευνες.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία είναι από τις μεγαλύτερες του κόσμου, απασχολεί πολλές χιλιάδες Έλληνες ναυτικούς και αποτελεί σημαντική πηγή συναλλαγματικών εσόδων για την ελληνική οικονομία. Η ελληνική εμπορική ναυτιλία βρίσκεται τόσο υπό ελληνική σημαία όσο και υπό «σημαίες ευκαιρίας». Η υπό ελληνική σημαία χωρητικότητα παρουσίασε κατά τα τελευταία έτη και μετά την αναπλήρωση των μεγάλων απωλειών του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου ταχεία ανάπτυξη χάρη και στα παραχωρηθέντα φορολογικά κίνητρα (Γουλιέλμος, 1999).

Περίπου στο τέλος του 19ου αιώνα η ελληνική ναυτιλία πέρασε με επιτυχία στη φάση της μετατροπής της από ιστιοφορική σε ατμήρη, χάρη στο σχηματισμό ιδιόρρυθμων συνεταιρισμών μεταξύ των ναυτικών οικογενειών. Κατά την έναρξη του πρώτου παγκοσμίου πολέμου (1914) αποτελείτο από 476 ατμόπλοια



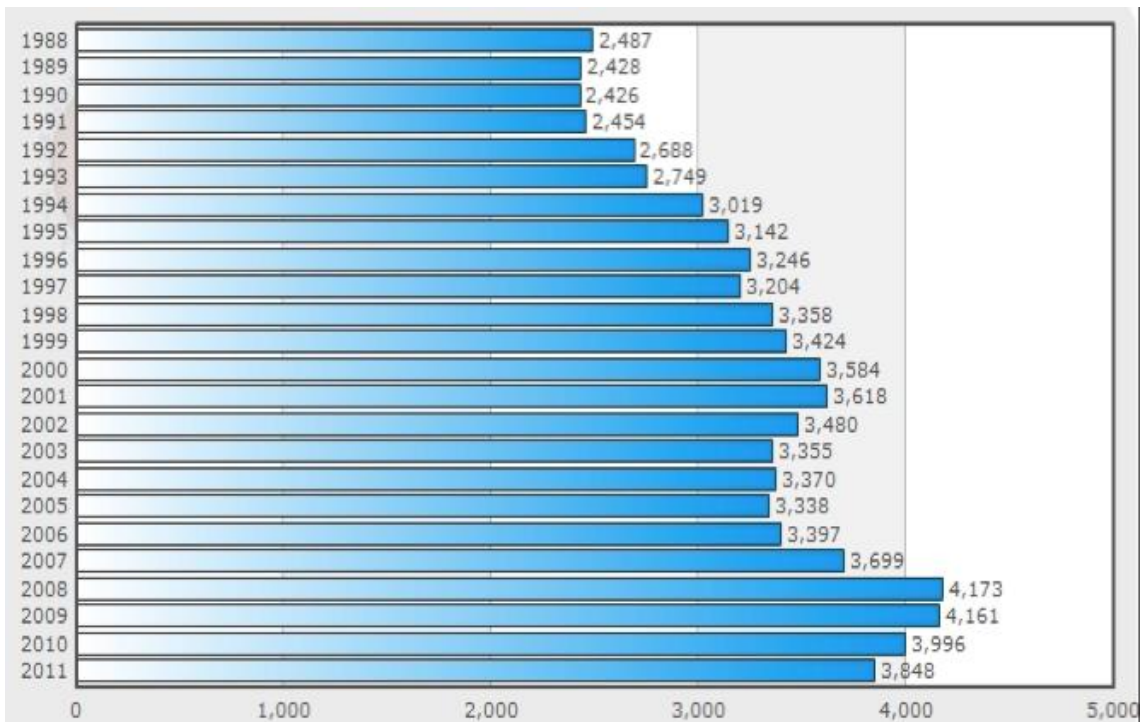
Τα 10 μεγαλύτερα νηολόγια Διεθνώς  
Πηγή: <http://panhellenicpost.com/archives/20655>

χωρητικότητας 894.000 τόνων και 884 ιστιοφόρα χωρητικότητας 107.000 τόνων.

Η Ελλάδα αποτελεί μια από τις πιο σπουδαίες ναυτικές δυνάμεις διεθνώς από την ίδρυση του νεοελληνικού κράτους. Το 1934 η θέση που κατείχε η ελληνική ναυτιλία σε όλο τον κόσμο ήταν η 10η. Από το 1934 και μέχρι το τέλος της δεκαετίας του 1970 βελτίωσε σημαντικά τη θέση της στη διεθνή ναυτιλία χωρίς όμως να χάσει τη θέση που κατείχε παγκοσμίως. Τα έτη 1984-1986 έφτασε στην 4η θέση ως ναυτιλιακή δύναμη. Το 1987-1989 έφτασε στην 5η θέση και από το 1990 και ύστερα στην 7η θέση.

Σήμερα η εθνική οικονομία της Ελλάδος, έχει πολλά οφέλη από την ναυτιλία, η οποία αποτελεί τον αιμοδότη της, μέσω των θέσεων εργασίας, και του συναλλάγματος που εισρέει στην χώρα το οποίο μέχρι το 2008 έφτασε στο ύψος των 19,2 δισεκατομμυρίων ευρώ και το έτος 2009, παρότι υπήρξαν πολλές δυσκολίες στην ναυτιλία στο ύψος των 13,5 δισεκατομμυρίων ευρώ. Σπουδαίο ρόλο επίσης αποτελούν τα κεφάλαια των επενδύσεων των Ελλήνων Εφοπλιστών στην χώρα μας, που προέρχονται από τις μεταφορές, τα διυλιστήρια και τα ναυπηγεία (Ζέρβας, 2009).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



Η πορεία του Ελληνόκτητου Στόλου  
 Πηγή: <http://www.3comma14.gr/pi/>

### 1.3 Ναυτιλία και Ελληνική Οικονομία

Το συγκριτικό αυτό πλεονέκτημα είναι άρρηκτα δεμένο με τις επιδράσεις που ασκεί ο κλάδος στο σύνολο της ελληνικής οικονομίας (Κουκάκης, 2007) . Οι επιδράσεις αυτές είναι μεγάλες και ξεκινούν από την προστιθέμενη αξία του κλάδου στην ελληνική οικονομία και που το 2009 έφτασε τα 8,4 δισεκατομμύρια ευρώ. Εκτός όμως από τη σημαντική συνεισφορά σε όρους προστιθέμενης αξίας, οι θαλάσσιες μεταφορές παρέχουν στη χώρα μας ένα ισχυρό εμπορικό πλεόνασμα. Πιο συγκεκριμένα οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν προσφέρει το 2010, εμπορικό πλεόνασμα στην ελληνική οικονομία της τάξεως των 14,5 δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ το 2009 το πλεόνασμα ισούταν με 12,7 δισεκατομμύρια ευρώ. Είναι άλλωστε αξιοσημείωτο ότι το 46,9% του πλεονάσματος του ισοζυγίου υπηρεσιών της ελληνικής οικονομίας προήλθε από τις θαλασσιές μεταφορές.

Συνακόλουθα σημαντική είναι η συνεισφορά του κλάδου στο πεδίο της απασχόλησης. Η απασχόληση σε φορητά και δεξαμενόπλοια αναφέρεται σε 17.018 ναυτικούς το 2009 (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2009). Εξ αυτών απασχολούνται σε πλοία που φέρουν την ελληνική σημαία οι 15.414 (91%), ενώ μόλις το 44% εξ αυτών (7.527) ναυτικοί είχαν την ελληνική υπηκοότητα. Το εύρημα αυτό συνίσταται κυρίως στο ότι η είσοδος νέων Ελλήνων στον κλάδο της ναυτιλίας βρίσκεται σε χαμηλά επίπεδα εδώ και αρκετά έτη.

Από την άλλη πλευρά λαμβάνοντας υπόψη και τις έμμεσες επιδράσεις που ασκεί η ελληνική ναυτιλία στην ελληνική οικονομία αναδεικνύονται σημαντικά πολλαπλασιαστικά οφέλη. Ειδικότερα η τελική ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές δημιουργεί σημαντική εγχώρια προστιθέμενη αξία (άμεση και έμμεση) του συνόλου των 13,3 δισεκατομμυρίων ευρώ το 2009. Επίσης το 6,1% του ελληνικού ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος (ΑΕΠ) την ίδια χρονιά προήλθε από δραστηριότητες θαλάσσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου η απασχόληση που άμεσα ή έμμεσα δημιουργήθηκε από τις θαλάσσιες μεταφορές το 2009 προσέγγισε 192.000 εργαζομένους (I.O.B.E., 2013:27).

Τα παραπάνω ευρήματα αναδεικνύουν τη σημασία που έχει η ελληνική ναυτιλία για την ελληνική οικονομία και τις ευρύτερες επιδράσεις που ασκεί σε θετικές οικονομικές μεταβλητές όπως είναι το εμπόριο και η απασχόληση. Ως εκ τούτου η βελτίωση της αποτελεσματικότητας της ελληνικής ναυτιλίας είναι άρρηκτα δεμένη με την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας, ειδικά σε μια περίοδο οικονομικής κρίσης. Η αύξηση των εσόδων από την ελληνική ναυτιλία μπορεί να χρησιμοποιηθεί με σκοπό τη χρηματοδότηση επενδύσεων στο εσωτερικό της Ελλάδας. Υπό αυτό το πρίσμα η σημασία της ναυτιλιακής δραστηριότητας για την ανάκαμψη της ελληνικής οικονομίας αποκτά τόσο άμεση όσο και έμμεση διάσταση. Συνεπώς απαιτείται τα προβλήματα που παρουσιάζονται να αντιμετωπίζονται άμεσα με σκοπό τη συνέχιση της επιχειρηματικής ναυτιλιακής δραστηριότητας.

# Κεφάλαιο 2: Ναυτική Εργασία και Απασχόληση στη Σημερινή Ελληνική Οικονομία, στην Ευρωπαϊκή αλλά και Διεθνώς

## 2.1 Ναυτική Εργασία

Με τον όρο ναυτική εργασία (seafarer work) χαρακτηρίζεται Γενικά η εργασία που παρέχουν οι εργαζόμενοι στα πλοία. Αυτή λόγω της φύσεως του χώρου παρουσιάζει μια ιδιομορφία με περισσότερη ανάγκη μεταχείρισης αλλά και φροντίδας. Λόγω των ειδικών συνθηκών η προσφορά της από τους αρχαιότερους χρόνους δεν ελκύει τους νέους, και όσοι την ακολουθούν περισσότερο τους ωθεί προς αυτή η παράδοση, ο συναισθηματικός παράγοντας και η ψυχοσύνθεση του ατόμου

Για την λειτουργία μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι αρκετή μόνο η ύπαρξη ενός φορέα, ο οποίος μπορεί να είναι ένα νομικό ή φυσικό πρόσωπο, αλλά και πολλά άλλα άτομα, τα οποία με διάφορες ιδιότητες προσφέρουν πολλές εργασίες στην εταιρεία. Τα άτομα αυτά κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες (Κιάντου, 1993):

- Στα άτομα που εργάζονται επάνω στο πλοίο και έχουν σχέση εξαρτημένης εργασίας.
- Στα άτομα που εργάζονται περιστασιακά ή τακτικά επάνω στο πλοίο και δεν έχουν σχέση εξαρτημένης εργασίας.

Στην πρώτη ομάδα περιλαμβάνεται το πλήρωμα, το οποίο με αρχηγό τον πλοίαρχο, αποτελεί την σπουδαιότερη ομάδα εργασίας στην ναυτιλιακή επιχείρηση μεταξύ των βοηθητικών προσώπων. Στην δεύτερη ομάδα εργασίας περιλαμβάνονται οι φορτοεκφορτωτές στα λιμάνια, οι ναυτικοί πράκτορες, οι ναυλομεσίτες κ.α. Ίσως θα μπορούσε να υπάρξει και μια τρίτη κατηγορία όπου σε αυτή ανήκουν πρόσωπα τα οποία προσφέρουν διάφορες εργασίες και υπηρεσίες στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας στην ξηρά.



Πλήρωμα: Πλήρωμα είναι το σύνολο των προσώπων που είναι ναυτολογημένοι στο πλοίο και προσφέρει τις υπηρεσίες του. Στην περίπτωση που προσφέρουν εργασία, και υπηρεσίες στο πλοίο χωρίς να είναι ναυτολογημένοι δεν ανήκουν στο πλήρωμα. Τέτοιοι εργαζόμενοι θεωρούνται οι τεχνικοί, όσοι ελέγχουν την λειτουργία των μηχανών, και οι πλοηγοί. Ανάλογα με την εργασία που εκτελεί το πλήρωμα, χωρίζεται στις εξής κατηγορίες (ΚΙΝΔ 53-58):

- Τους εργαζόμενους στο κατάστρωμα, δηλαδή τα άτομα που μαζί με τον πλοίαρχο οδηγούν το πλοίο, όπως οι ναύτες, οι κυβερνήτες κ.α.
- Τα άτομα που εργάζονται στις μηχανές, όπως οι μηχανοδηγοί, οι μηχανικοί, οι χειριστές, οι ατμομηχανικοί κ.α.
- Τα άτομα που εκτελούν τις υπόλοιπες εργασίες όπως οι θαλαμηπόλοι, οι ραδιοτηλεγραφετές, οι μάγειροι κ.α.

Η διοίκηση του πλοίου ασκείται από τον πλοίαρχο. Πολλοί θεωρούν ότι ο πλοίαρχος ανήκει στο πλήρωμα του πλοίου όταν ναυτολογείται σε ορισμένο πλοίο. Άλλοι όμως το αμφισβητούν αφού και η ισχύουσα νομοθεσία διαχωρίζει πολλές φορές τον πλοίαρχο από το υπόλοιπο πλήρωμα.

Η ναυτική εργασία εκτελείται στην θάλασσα, όταν το πλοίο ταξιδεύει από ένα προορισμό σε άλλο, όσο και στο ίδιο το λιμάνι, όταν εκτελείται ανεφοδιασμός, επισκευή ή φορτοεκφόρτωση. Η ιδιαιτερότητα του επαγγέλματος του ναυτικού οφείλεται στο γεγονός ότι η εργασία δεν εκτελείται σε ένα σταθερό μέρος, αλλά σε όλη τη Γη, ανάλογα με το δρομολόγιο του πλοίου. Η συνεχής αυτή μετακίνηση του πλοίου στη θάλασσα συνεπιφέρει και πολλούς κινδύνους για τους ναυτικούς όπως οι άσχημες καιρικές συνθήκες, η φουρτούνα κ.α. Οι δυσκολίες αυτές μάλιστα πολλές φορές επιβαρύνουν την ψυχολογία των εργαζομένων με αποτέλεσμα να επηρεάζεται η απόδοση στην εργασία. Στα πλοία ο εργαζόμενος αναγκάζεται να δουλεύει χωρίς ανάπαυση για πολλές ώρες, μακριά από την οικογένειά του και να στερείται τα πλεονεκτήματα της κοινωνικής ζωής. Παρά τις ανέσεις που έχουν στην σύγχρονη εποχή τα περισσότερα πλοία, τα οποία είναι εξοπλισμένα με πολλές σύγχρονες τεχνολογίες και διαδίκτυο δεν παύει η διαβίωση σε αυτό να είναι πληκτική και μονότονη.

Επίσης, το επάγγελμα αυτό χρειάζεται μεγάλη υπευθυνότητα κατά την εκτέλεση της εργασίας τόσο από τη διοίκηση του πλοίου, όσο και από τους



υπόλοιπους εργαζομένους, και ετοιμότητα για να είναι σε θέση να αντιμετωπίσουν αποτελεσματικά όποιο πρόβλημα παρουσιαστεί.

Στην Ελλάδα τα θέματα εργασίας προσδιορίζονται από:

- Τα άρθρα 37-83 του Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου, τα οποία αναφέρονται στον Πλοίαρχο, Στη σύμβαση ναυτολόγησης και στο πλήρωμα.
- Το άρθρο 55, μέρος 2ο του Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που αναφέρεται σε θέματα ναυτικών φυλλαδίων κ.α.
- Τον Νόμο 4005/1929 «Περί τροφοδοσίας πληρωμάτων εμπορικών πλοίων» ο οποίος αναφέρεται στην διατροφή στα πλοία.
- Τον Κανονισμό εργασίας που αναφέρεται στις αρμοδιότητες στα πλοία.
- Τον Ν.Δ. 2651/1953 «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων» το οποίο αναφέρεται στην σύνθεση του πλοίου και στα προσόντα του καθενός κ.α.
- Τις συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας, οι οποίες καθορίζουν τα επιδόματα, τη μισθοδοσία, τις ωριαίες αποζημιώσεις κ.α.

## 2.2 Εργασιακό Περιβάλλον

Ο εργαζόμενος που έχει ναυτολογηθεί σε ένα πλοίο, συμμετέχει σε όλα τα δρομολόγια και παρέχει τις υπηρεσίες του σε αυτό. Σύμφωνα με τις εκάστοτε συμβάσεις που υπογράφονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες, ταξιδεύει για μεγάλο χρονικό διάστημα, κυρίως αν εργάζεται σε ποντοπόρα πλοία, εγκαταλείποντας την ξηρά και την οικογένειά του για αρκετό χρόνο.

Ο ναυτικός κατά το χρονικό διάστημα της ναυτολόγησής του, ασχολείται με διάφορα αντικείμενα που αφορούν όχι μόνο την μεταφορά του πλοίου, αλλά και την συντήρησή του και την λειτουργία του με ασφάλεια. Γίνεται αντιληπτό, ότι εφόσον το πλοίο κινείται ολόκληρο εικοσιτετράωρο, είναι απαραίτητο να εκτελούνται πολλές εργασίες, όλες τις ώρες της ημέρας. Το ωράριο εργασίας στο πλοίο, είναι το ίδιο όπως και όλων των εργαζομένων δηλαδή οκτάωρο με δύο αργίες την εβδομάδα το οποίο πραγματοποιείται είτε με βάρδιες είτε με ενιαίο τρόπο (Σαμπράκος, 1996).

Εκτός από το κανονικό όμως ωράριο και λόγω του ότι το πλοίο ταξιδεύει όλο το εικοσιτετράωρο οι εργαζόμενοι συχνά δουλεύουν υπερωρίες για να καλυφτούν όλες οι ανάγκες που μπορεί να προκύψουν στο πλοίο.

Στα σύγχρονα πλοία γίνονται πολλές προσπάθειες για την διαμόρφωση του χώρου εργασίας, ώστε αυτός να είναι πιο προσιτός και ευχάριστος για τον εργαζόμενο. Πολλά από αυτά διαθέτουν συσκευές προβολής ταινιών, βιβλιοθήκες, επιτραπέζια παιχνίδια, διαδίκτυο, πισίνες.

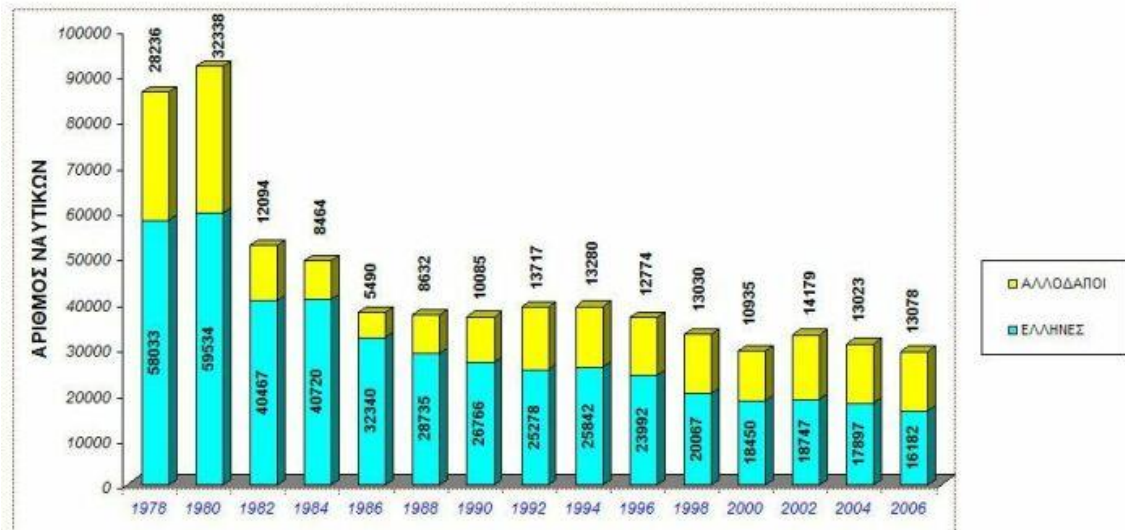
### **2.3 Ναυτιλία και Απασχόληση**

Τα τελευταία χρόνια η εμπορική ναυτιλία παίζει σημαντικό ρόλο μόνο στην οικονομία της χώρας αλλά βοηθά πολύ και στην καταπολέμηση της ανεργίας, αφού βοηθά να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας, τις οποίες καταλαμβάνουν περισσότερο άνθρωποι που ζουν στην ύπαιθρο και στα νησιά και οι οποίοι δυσκολεύονται να βρουν δουλειά στον τόπο τους.

Στην Ελληνόκτητη ναυτιλία εργάζονται γύρω στου 50.000 ναυτικούς και στις ναυτιλιακές εταιρείες και άλλα επαγγέλματα που έχουν σχέση με την ναυτιλία (δικηγόροι, μεσίτες, τραπεζικοί κ.α.) περίπου 100.000 άτομα (Ζέρβας, 2009).

Ο αριθμός όμως των Ελλήνων που βρίσκουν εργασία σε αυτόν τον τομέα μειώνεται συνεχώς είτε γιατί προτιμώνται από τις εταιρείες αλλοδαποί, οι οποίοι πληρώνονται με χαμηλότερο ημερομίσθιο, είτε επειδή τα νέα άτομα αποφεύγουν αυτό το επάγγελμα θέλοντας να ασκήσουν κάποιο άλλο στη στεριά λιγότερο δύσκολο από αυτό. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται η φθίνουσα πορεία του επαγγέλματος, η οποία από το 1980 έως το 2006 περιορίστηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό.

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

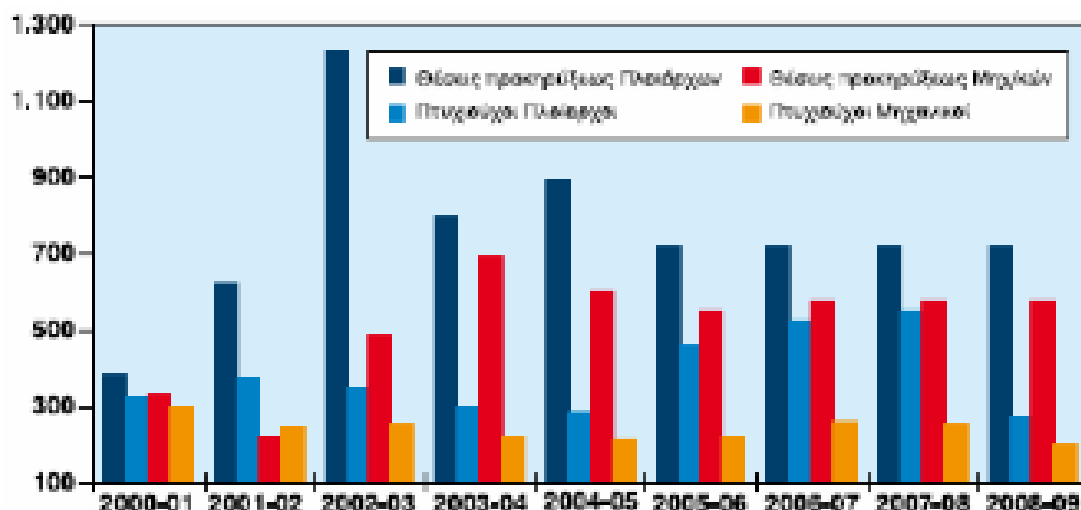


Πηγή: <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=25166>

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προσπαθεί να αναδιαρθρώσει το σύστημα που επικρατεί σήμερα ώστε τα νεαρά άτομα να προτιμούν το επάγγελμα του ναυτικού αλλά και να εκπαιδευτούν όσο το δυνατόν πιο άρτια (Υπουργείο Εμπ.Ναυτ.). Κυρίως δίνεται μεγάλη έμφαση στα προσόντα που χρειάζονται ώστε το επάγγελμα να γίνει ανταγωνιστικό και να αναπτυχθεί όσο το δυνατόν περισσότερο η ελληνική ναυτιλία. Επίσης η ναυτιλία βοηθά στην δημιουργία θέσεων εργασίας στην στεριά όπως σε ασφαλιστικές εταιρείες, σε πρακτορεία, στα ναυπηγεία, στις τράπεζες κ.α.

Σύμφωνα με μελέτη της Drewry Publishing («Annual Report:Manning 2009»), η οποία αναφέρεται στην Ελλάδα και στην εξειδικευμένη εργασία που προσφέρεται στον παγκόσμιο στόλο, υπάρχει στη χώρα μας έλλειμμα σε μηχανικούς και πλοιάρχους περίπου 33.000 ατόμων το 2009 και αναμένεται να φτάσει στο τέλος του 2013 στα 42.700 άτομα. Το έλλειμμα αυτό του εξειδικευμένου προσωπικού προκαλεί πρόβλημα και μεγαλώνει το κόστος λειτουργίας του πλοίου τόσο στην ελληνική όσο και στην παγκόσμια ναυτιλία. Στα πλοία Ελλήνων ιδιοκτητών οι κενές θέσεις εργασίας μηχανικών και πλοιάρχων ανέρχονται σχεδόν στις 4.000-5.000. Κυρίως στα πλοία που ταξιδεύουν με ελληνική σημαία η ζήτηση για τις θέσεις των μηχανικών και των πλοιάρχων είναι

γύρω στις 1.200. Θα μπορούσε να υπολογίσει κανείς ότι οι θέσεις των πλοίαρχων και των μηχανικών θα μπορούσε να καλυφτεί αν αποφοιτούσε για τα επόμενα δέκα χρόνια αρκετά σημαντικός αριθμός ατόμων από τις Ακαδημίες Εμπορικού Ναυτικού της Ελλάδας (Πηγή: [http://www.nee.gr/downloads/173Alpha\\_Bank\\_Nautilia.pdf](http://www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_Nautilia.pdf)).



#### Έλλειμμα σε Έλληνες Ναυτικούς

(Πηγή: [http://www.nee.gr/downloads/173Alpha\\_Bank\\_Nautilia.pdf](http://www.nee.gr/downloads/173Alpha_Bank_Nautilia.pdf))

Παρόλα αυτά, το συνολικό όφελος για την ελληνική οικονομία από τις θαλάσσιες μεταφορές σε όρους απασχόλησης - από την ανάγκη εξυπηρέτησης της ζήτησης για θαλάσσιες μεταφορές καθώς και από την κατανάλωση που οφείλεται στο εισόδημα των εργαζομένων κατά μήκος της αλυσίδας αξίας των θαλάσσιων μεταφορών - είναι πολύ σημαντικό, καθώς εκτιμάται με τη χρήση του υποδείγματος εισροών-εκροών της ελληνικής οικονομίας του IOBE ότι το 2009 ξεπέρασε τα 192 χιλ. άτομα. Τα αντίστοιχα οφέλη στο εισόδημα των νοικοκυριών υπολογίζονται στα €2,7 δισεκ.

#### 2.4 Ναυτική Εργασία και Εκπαίδευση

Βάσει στατιστικών, οι περισσότερες αδικοπραξίες και συνάμα ναυτικά ατυχήματα πηγάζουν από ενέργειες ή παραλείψεις των μελών του πληρώματος.

Παρατηρείται επομένως η σύνδεση του ανθρώπινου σφάλματος με το ατύχημα ή περιστατικό, εξαιτίας αμέλειας, έλλειψης προσοχής, υπερβολικής σιγουριάς, αδυναμίας επικοινωνίας, έλλειψης γνώσεων, εσφαλμένης κρίσης ή εκτίμησης του κινδύνου. Δεν είναι υπερβολικό να ισχυριστεί κάποιος ότι τις πλείονες των περιπτώσεων, πέρα από τα εξωγενή ή εσωγενή αίτια που οδηγούν σε ναυτικά ατυχήματα, συντρέχει και ανθρώπινη υπαιτιότητα.

Ειδικότερα, το μεγαλύτερο μερίδιο ευθύνης φέρουν- το δίχως άλλο- οι Αξιωματικοί οι οποίοι ευθύνονται για τη διακυβέρνηση του πλοίου ή για τη συντήρηση των μηχανημάτων του. Αναπόφευκτα, οι ενέργειες και οι πρωτοβουλίες που αναπτύσσουν οι αξιωματικοί, αλλά και οι παραλείψεις τους αποβαίνουν καθοριστικές τη στιγμή εκδήλωσης του κινδύνου. Παρά λοιπόν τις αναμφισβήτητες επαγγελματικές τους ικανότητες, η ορθή κρίση μπορεί να δώσει τη θέση της στην ανθρώπινη ατέλεια και να προκληθεί μια ναυτική τραγωδία.

Λαμβάνοντας υπ' όψιν τα παραπάνω διαφαίνεται σε ακόμη μεγαλύτερο βαθμό η αναγκαιότητα της εκπαίδευσης του ανθρώπινου δυναμικού που στελεχώνει το πλοίο. Η άμεση και αποτελεσματική αντιμετώπιση απρόβλεπτων πηγών κινδύνου έγκειται στον εφοδιασμό με την απαραίτητη γνώση του πληρώματος ενός πλοίου ούτως ώστε να τεθεί σε λειτουργία ο μηχανισμός πρόληψης των κινδύνων που κρύβει η ναυσιπλοΐα.

Στην Ελλάδα, οι πρώτες προσπάθειες αναβάθμισης της εκπαίδευσης των ναυτικών διαφαίνεται κατά την προεπαναστατική περίοδο στην Ύδρα, όταν και λειτούργησε ναυτικό σχολείο στο συγκεκριμένο νησί. Μεταγενέστερα και δη κατά τη μετεπαναστατική περίοδο εκδόθηκε το ΒΔ 15.12.1836 «περί αστυνομίας της εμπορικής ναυτιλίας». Σύμφωνα με το τελευταίο, ορίζονταν οι όροι απόκτησης διπλώματος πλοιάρχου και κυβερνήτη για συγκεκριμένες κατηγορίες πλοίων, ενώ απαγορευόταν η πρόσληψη πλοιάρχου ο οποίος δεν κατείχε το αντίστοιχο δίπλωμα. Ύστερα, με το ΒΔ 11.04.1867 «περί σύστασης ναυτικών σχολών» προβλέφθηκε η λειτουργία ναυτικών σχολών σε διάφορα νησιά- μεταξύ άλλων στη Σύρο, την Ύδρα και τις Σπέτσες. Ωστόσο, η έλλειψη προγραμματισμού συνετέλεσε στο να μην καρποφορήσει η συγκεκριμένη προσπάθεια μέχρι την έλευση του 1930.

Αναλυτικότερα, η χρονιά αυτή σηματοδοτήθηκε από τη λειτουργία της πρώτης κρατικής ναυτικής σχολής πλοιάρχων στην Ύδρα δυνάμει του Ν. 4511/30. Σταδιακά το επάγγελμα του πλοιάρχου απέκτησε κύρος και αίγλη στους

κόλπους της ελληνικής κοινωνίας. Στη συνέχεια, ιδρύθηκαν περισσότερες κρατικές σχολές ναυτικής σε προπτυχιακό και μεταπτυχιακό επίπεδο στο Εμπορικό Ναυτικό. Την εμφάνισή τους έκαναν σχολές ανώτερης και ανώτατης εκπαίδευσης, από τις οποίες αποφοιτούσαν πλοίαρχοι, μηχανικοί και Ραδιοτηλεγραφητές οι οποίοι ανταποκρίνονταν στις τεχνολογικές εξελίξεις της εποχής.

Με το ΝΔ 1383/1973 «περί ιδρύσεως Κέντρων Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού» (ΚΕΣΕΝ) τίθεται ως απαραίτητη προϋπόθεση της μετεκπαίδευσης η πρότερη θαλάσσια υπηρεσία στα πλοία. Έτσι, η κτήση διπλώματος είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τη μετεκπαίδευση η οποία διασφαλίζει την επιτυχή άσκηση των καθηκόντων εκ μέρους των αξιωματικών. Άλλωστε, σε διεθνές επίπεδο δεν περνά απαρατήρητη η προσπάθεια που καταβάλλει ο ΙΜΟ για βελτίωση του υπάρχοντος πλαισίου εντός του οποίου κινείται η ναυτική εκπαίδευση.

Παράδειγμα αποτελεί η παγκόσμια τυποποίηση και πιστοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης μέσω της Διεθνούς Συνθήκης «περί προτύπων εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών». Μια ακόμη σημαντική συνιστώσα είναι αυτή της επάνδρωσης του πληρώματος με τον αναγκαίο αριθμό προσώπων, σύμφωνα πάντοτε με το είδος, την κατηγορία του πλοίου και την περιοχή των πλόων του.

Όσον αφορά τη σύνθεση του προσωπικού του πλοίου αυτή ρυθμίζεται από τις διατάξεις των άρθρων 87-92 του Κεφαλαίου Ε' του ΚΔΝΔ «Σύνθεση του προσωπικού των πλοίων». Κρίνεται απαραίτητη η τήρηση ενός ελάχιστου αριθμού των μελών του πληρώματος ανά κατηγορία πλοίου με ορισμένα τυπικά προσόντα, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις ασφάλειας των πλοίων. Μάλιστα, η διαφοροποίηση της σύνθεσης του πληρώματος, ήτοι ο ελλιπής αριθμός των μελών του πληρώματος ή τα μειωμένα προσόντα, ασκούν αρνητική επίδραση στην αποδοτικότητα του πληρώματος. Επομένως, οι λιμενικές αρχές ή ο εκάστοτε πλοίαρχος οφείλουν να αναστείλουν τους πλόες του πλοίου, εάν δεν πληρούνται οι αναγκαίες προϋποθέσεις της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος.

Ομοίως, δεν ενδείκνυται η συχνή εναλλαγή των αξιωματικών του πληρώματος του πλοίου, ιδιαίτερα του πλοίαρχου, καθώς μπορεί το γεγονός αυτό να επηρεάσει αρνητικά την ασφάλεια του πλοίου. Προς την κατεύθυνση

αποφυγής της παραπάνω κατάστασης, έχει συμπεριληφθεί ειδική ρύθμιση στο Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης Πλοίων, σύμφωνα με την οποία απαγορεύεται η ταυτόχρονη αντικατάσταση Αξιωματικών από τον ίδιο τομέα, ενώ συνάμα είναι υποχρεωτική η παραμονή του παραδίδοντος και παραλαμβάνοντος αξιωματικού στο πλοίο έστω για μικρό χρονικό διάστημα. Τουλάχιστον όσον αφορά τον πλοίαρχο, τον α' μηχανικό και τους αξιωματικούς που καταλαμβάνουν καίριες θέσεις στο πλοίο είναι υποχρεωτική η ενημέρωση από τους προκατόχους τους.

Ανάμεσα στα αίτια των λαθών που απορρέουν από τον ανθρώπινο παράγοντα ξεχωρίζουν: η έλλειψη γνώσεων, η υπερβολική σιγουριά ή η απροσεξία (ειδικά όταν πρόκειται για έμπειρο προσωπικό), καθώς επίσης παράγοντες ψυχικής διάθεσης (κούραση, αδιαθεσία, θυμός, πλήξη κλπ). Τέλος, ένας άλλος παράγοντας που παίζει ενίοτε σημαντικό ρόλο είναι η γλώσσα, καθώς δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις ασυνεννοησίας μεταξύ των μελών του πληρώματος επειδή δεν μιλούσαν την ίδια γλώσσα.

Από τα ανωτέρω οδηγούμαστε στο συμπέρασμα ότι η αναβάθμιση της εκπαίδευσης των μελών του πληρώματος είναι ιδιαιτέρως σημαντική, όχι μόνο στα πλαίσια των προσφερόμενων υπηρεσιών τους στους επιβάτες του πλοίου, αλλά και όσον αφορά την πρόληψη και αποφυγή ναυτικών ατυχημάτων ή διάπραξης αδικοπραξιών. Πέρα όμως από τα μέλη του πληρώματος, δεν πρέπει να παροράται και ο ρόλος των επιβαινόντων. Ιδιαίτερα στις περιπτώσεις των επιβατών σε επιβατηγά πλοία, ο κάθε επιβάτης οφείλει να σέβεται και να ακολουθεί πιστά συγκεκριμένους κανονισμούς.

Για παράδειγμα, ο επιβάτης δεν πρέπει να καπνίζει σε ορισμένους χώρους σεβόμενος την πυρασφάλεια και την εν γένει ασφάλεια του πλοίου. Όμοια, δεν επιτρέπεται να μεταφέρει εύφλεκτες ύλες χωρίς προηγούμενη ειδοποίηση των αρμοδίων εντός του πλοίου. Σε περίπτωση, μάλιστα, όπου συμβεί κάποιο ναυτικό ατύχημα οι επιβάτες πρέπει να ακολουθούν τις οδηγίες του πληρώματος με ψυχραιμία προκειμένου ν' αποφευχθούν καταστάσεις πανικού. Για το λόγο αυτό, προκρίνεται η εκ των προτέρων ενημέρωση των επιβατών πάνω σε ζητήματα πιθανών κινδύνων που μπορεί να εκδηλωθούν κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.



## 2.5 Οργανισμοί και Θεσμοί που Διέπουν τη Ναυτιλιακή Εργασία

Η σύμβαση που ίδρυσε τον οργανισμό (Convention on IMCO, 1948) ορίζει ότι ο IMO έχει άμεση συνεργασία με 4 ομάδες διεθνών οργανισμών, δηλαδή: τα Ενωμένα Έθνη και τα όργανα τους (U.N.), τις εξειδικευμένες οργανώσεις του Ο.Η.Ε. (specialised agencies), τους διακυβερνητικούς οργανισμούς (intergovernmental organisations) και τους ιδιωτικούς οργανισμούς (non -



governmental organisations).

Συχνά λοιπόν στις συνδιασκέψεις του ναυτιλιακού οργανισμού μετέχει ένας μεγάλος αριθμός διακυβερνητικών οργάνων και ιδιωτικών οργανώσεων, με συμβουλευτική αρμοδιότητα, αντιπροσωπεύοντας ένα πλήθος από βιομηχανικά, εμπορικά, περιβαλλοντικά, ασφαλιστικά και εργατικά συμφέροντα στον ευρύτερο χώρο της ναυτιλίας.

Σύμφωνα με το άρθρο 45 της σύμβασης και το άρθρο 57 του Χάρτη των Ενωμένων Εθνών ο IMO αποτελεί την ειδικευμένη υπηρεσία στο πλαίσιο του Ο.Η.Ε. για ναυτιλιακά θέματα. Οι αντιπρόσωποι του Ο.Η.Ε. μπορούν να συμμετέχουν στις διασκέψεις των οργάνων του IMO, χωρίς δικαίωμα ψήφου, και ως αντιστάθμισμα ορισμένοι εμπειρογνώμονες του οργανισμού προσκαλούνται στις συνόδους της γενικής συνέλευσης (General Assembly), του οικονομικού και κοινωνικού συμβουλίου (ECOSOC) και του συμβουλίου κηδεμονιών (Trusteeship Council) του Ο.Η.Ε. με συμβουλευτική αρμοδιότητα (Θεοτοκάς, 2001).



Η νομική βάση των σχέσεων ανάμεσα στον ΙΜΟ και τις εξειδικευμένες οργανώσεις εκφράζεται με το άρθρο 46 της σύμβασης που κατάρτισε τον οργανισμό. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται σε θέματα κοινού ενδιαφέροντος με την ανταλλαγή πληροφοριών και επίσημων εγγράφων και την ίδρυση κοινών επιτροπών (joint working committees). Ειδικότερα:

#### **2.4.1 Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization)**

Δημιουργήθηκε από τη συνθήκη των Βερσαλλιών το έτος 1919, παράλληλα με την Κοινωνία των Εθνών και αποτέλεσε την πρώτη ειδική οργάνωση που συνδέθηκε με τον Ο.Η.Ε το έτος 1946. Τα κράτη-μέλη της είναι 150. Κύριοι σκοποί του οργανισμού είναι η κατάρτιση διεθνών προγραμμάτων που βελτιώνουν τις συνθήκες ζωής και εργασίας, αυξάνουν τις ευκαιρίες απασχόλησης καθώς και τη θέσπιση διεθνών συμβάσεων και κανόνων εργασίας. Σχετικά με τον ναυτιλιακό τομέα ο ΙΛΟ έχει καθιερώσει ένα μεγάλο αριθμό συμβάσεων και συστάσεων που αποτελούν τον Διεθνή Κώδικα των Ναυτικών



**International Labour  
Organization**

(International Code for Seafarers).

Η διεθνής συνδιάσκεψη εργασίας συνέρχεται τακτικά υπό τις πρωτοβουλίες της Ναυτικής Επιτροπής του οργανισμού (Joint Maritime Committee) με σκοπό να μελετήσει ενδεχόμενες προσθέσεις και τροποποιήσεις του κώδικα. Τα θέματα προς συζήτηση αφορούν προσλήψεις ναυτικών,

κατώτατα όρια ηλικίας για το ναυτικό επάγγελμα, ιατρικές εξετάσεις, επαναπατρισμοί, εκπαίδευση στο επάγγελμα, στέγαση πληρωμάτων, μισθοί και ωράρια εργασίας, ναυτιλιακές βιομηχανικές σχέσεις κ.λ.π.

Ο οργανισμός συνεργάζεται με τον IMO κυρίως σε θέματα εκπαίδευση και έκδοσης πιστοποιητικών των πληρωμάτων με τις εργασίες της Κοινής Επιτροπής (IMO/ILO Committee on Training). Ο ILO έχει ενεργοποιηθεί στους τομείς:

- Της προστασίας των λιμενεργατών από ατυχήματα κατά την άσκηση των καθηκόντων τους (1983) και
- Στην επίλυση των προβλημάτων που ανακύπτουν από την εργασία στις βιομηχανίες εξόρυξης πετρελαίου στη θάλασσα. Στην 62η ναυτιλιακή σύνοδο του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας (Γενεύη 1976) υιοθετήθηκαν οι εξής πιο σπουδαίες συμβάσεις:
  - Σύμβαση No. 147 (1976) για τα Ελάχιστα Στάνταρντς στα Εμπορικά Πλοία (Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships), σύμφωνα με την οποία όλοι οι ναυτικοί που βρίσκονται πάνω στο πλοίο πρέπει να πληρούν τις προϋποθέσεις (εκπαίδευση και γνώση αντικειμένου) για να μπορούν να εκτελούν τα καθήκοντά τους.
  - Σύμβαση No. 109 (1958), με τις βελτιώσεις της, σχετικά με τους μισθούς και τις ώρες εργασίας πάνω στο πλοίο.
  - Σύμβαση No. 92 (1949), όπως τροποποιήθηκε με την No 133 (1970) σχετικά με την Στέγαση των πληρωμάτων πάνω στο πλοίο (Convention concerning Crew Accommodation on Board Ship).
  - Σύμβαση No. 145 (1976) για τη Συνεχή Απασχόληση των Ναυτικών (Convention concerning Continuity of Employment of Seafarers ).
  - Σύσταση No. 108 (1958) σχετικά με τις Συνθήκες Εργασίας των Ναυτικών (Recommendations on the Social and Safety Conditions of Seafarers).

(Πηγή: <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/lang--en/index.htm>)

#### **2.4.2 Διεθνές Ναυτιλιακό Επιμελητήριο (*International Chamber of Shipping*)**

Ο οργανισμός ιδρύθηκε το 1948 και προέρχεται από τη Διεθνή Ναυτιλιακή Διάσκεψη (International Shipping Conference, 1921). Αποτελέσμα από 40 περίπου πλοιοκτήτριες εταιρείες, ειδικότερα της Δυτικής Ευρώπης. Ενεργή

συμμετοχή έχουν η Βρετανία, η Γερμανία, η Γαλλία, οι ΗΠΑ και οι δύο Σκανδιναβικές χώρες (Νορβηγία, Σουηδία). Οι αντιπροσωπείες του μετέχουν τακτικά στα συνέδρια της Νομικής Επιτροπής Προστασίας Θαλασσίου



Περιβάλλοντος του IMO, αλλά και στις συνδιασκέψεις του ίδιου του οργανισμού.

Όμως, η μεγαλύτερη επιρροή του παραμένει έξω από το πεδίο δράσης του IMO, δηλαδή στις εθνικές κυβερνήσεις των εταιρειών-μελών. Η δομή του αποτελείται από τις εξής επιτροπές: δεξαμενόπλοιων, εμπορευματοκιβωτίων, ναυτικής ασφάλειας, ναυτιλιακού δικαίου, ναυτιλιακών εγγράφων, ραδιοεπικοινωνίας, και θαλάσσιας ρύπανσης. Οι κύριοι τομείς ενασχόλησης του αφορούν:

- Την ασφάλεια των πλοίων: διαδικασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης σε λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, ατυχήματα και εκρήξεις στα δεξαμενόπλοια, ζητήματα πλοήγησης στην Μάγχη και τη Βόρειο Θάλασσα.
- Την προστασία του θαλασσίου περιβάλλοντος: έκδοση οδηγιών τεχνικής φύσης πχ Load-on-top system, ship to ship transfer, clean sea guide for oil tankers κλπ.
- Την ενοποίηση των ναυτιλιακών εγγράφων και την ανάπτυξη κανόνων για τις πορείες των πλοίων: βελτίωση των διαφόρων τύπων των φορτωτικών αλλά και των υποχρεωτικών πορειών των πλοίων στα στενά του Dover.

(Πηγή: <http://www.ics-shipping.org>)

#### **2.4.3 Διεθνής Ένωση Νηογνωμόνων (International Association of Classification Societies)**

Ο θεσμός των Νηογνωμόνων, εμφανίστηκε πριν από δυο περίπου αιώνες, σαν έκφραση της ανάγκης για έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι σχετικοί κανόνες για την κατασκευή και την συντήρηση των πλοίων, καθώς επίσης για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την ναυτιλία. Οι Νηογνώμονες, είναι γνωστοί διεθνώς σαν «εταιρείες ταξινομήσεως» ή «κατατάξεως πλοίων». Είναι μη κερδοσκοπικοί, ιδιωτικοί ως επί το πλείστον τεχνικοί οργανισμοί, αναγνωρισμένοι τόσο από το κράτος στο οποίο ιδρύθηκαν και λειτουργούν, όσο και από άλλα κράτη (ανάλογα με την ποιότητα

The logo for the International Association of Classification Societies (IACS) consists of the letters 'IACS' in a bold, blue, sans-serif font.

**INTERNATIONAL ASSOCIATION OF CLASSIFICATION SOCIETIES LTD.**

των υπηρεσιών που προσφέρουν, αλλά και με τη φήμη την οποία έχουν).

Η δικαιοδοσία των Νηογνωμόνων καθώς και οι αρμοδιότητές τους αναφέρονται συνοπτικά σαν: Καθορισμός των κανόνων, βάσει των οποίων γίνεται η ταξινόμηση των πλοίων σε κλάσεις. Οι κανόνες αυτοί αποτελούν υπό διαρκή αναθεώρηση, ούτως ώστε να ανταποκρίνονται πάντοτε προς τις απαιτήσεις των τεχνολογικών εξελίξεων.

(Πηγή: <http://www.iacs.org.uk>)

#### **2.4.4 Διεθνής Ένωση Ανεξάρτητων Ιδιοκτητών Δεξαμενόπλοιων (International Association of Independent Tanker Owners)**

Εδρεύει στο Όσλο της Νορβηγίας και έχει μέλη της 300 περίπου εταιρείες δεξαμενόπλοιων που προέρχονται από τα μεγάλα ναυτιλιακά κράτη, ελέγχοντας πάνω από 170 εκ. τόνους σε παγκόσμια χωρητικότητα. Επιχειρήσεις πετρελαιοειδών και κρατικές πλοιοκτήτριες εταιρείες δεν μπορούν να είναι μέλη ένωσης.

Ιδρύθηκε λίγο μετά το τέλος της κρίσης της αγοράς των τάνκερς (1930), αλλά ανέλαβε πρωτοβουλίες όταν μετακόμισε στο Λονδίνο στα μέσα της δεκαετίας του 1950. Δεν έτυχε όμως υποστήριξης των μελών της και 20 χρόνια αργότερα μια ομάδα ανεξαρτήτων ιδιοκτητών δεξαμενοπλοίων από 10 χώρες προχώρησε στην αναβίωση της ένωσης. Η αρχική συμφωνία ήταν η ένωση να έχει χαρακτήρα μη κερδοφόρο και ο κύριος σκοπός της να βασίζεται στην προώθηση των συμφερόντων των μελών της διεθνώς μέσα από τη συνεργασία



# INTERTANKO

με άλλους οργανισμούς και ενώσεις.

Η Intertanko μετέχει τακτικά στις συνεδριάσεις του IMO αλλά και της UNCATAD υποστηρίζοντας συγκεκριμένες θέσεις:

- την έλλειψη ευκολιών υποδοχής στα περισσότερα λιμάνια
- την επίσπευση επικύρωσης της σύμβασης MARPOL από τις πετρελαιοεξαγωγικές χώρες και
- την εξασφάλιση ίσου και δίκαιου μεριδίου ευθύνης για αποζημίωση συνεπεία ρύπανσης από πετρέλαιο, ανάμεσα στον ιδιοκτήτη του φορτίου και τον πλοιοκτήτη.

(Πηγή: <http://www.intertanko.com>)

## 2.5 Ναυτιλία και Οικονομία

Για μια σειρά από λόγους, αλλά κυρίως χάρη στο γεγονός ότι μεγαλύτερο μέρος της διεθνούς και Ελληνικής ναυτιλίας συναλλάσσεται σε παγκόσμιες

ναυλαγορές, ο ρόλος της βιομηχανίας αυτής στην οικονομική ανάπτυξη των ναυτιλιακών χωρών έχει μείνει σχετικά αγνωστός.

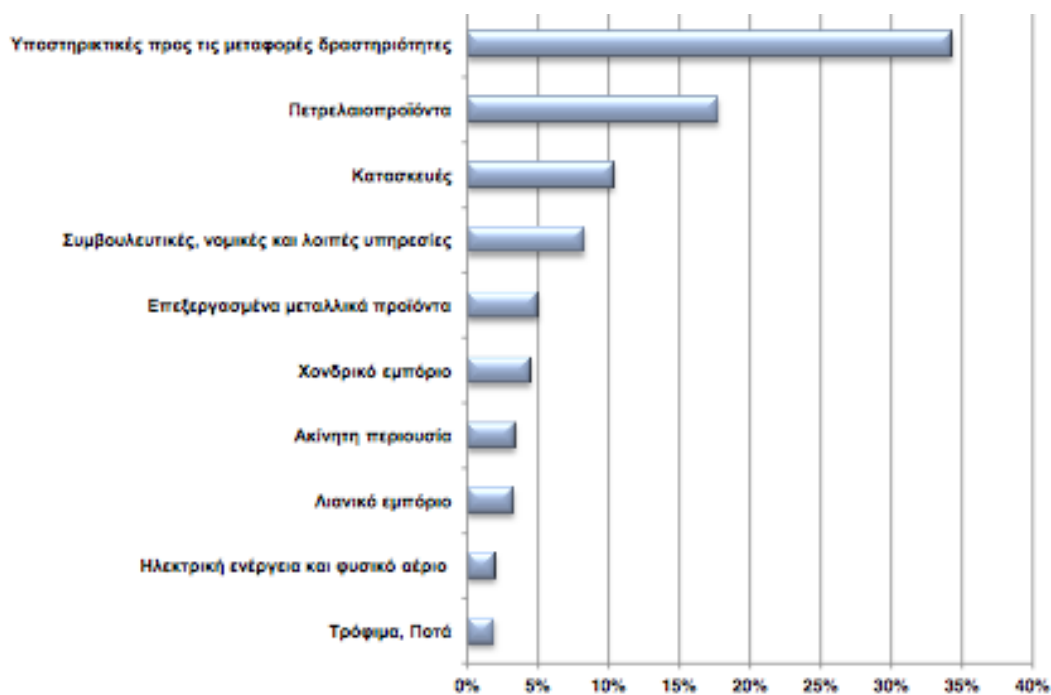
Στο διάστημα του αιώνα μας η διεθνής και ελληνική εμπορική ναυτιλία χαρακτηρίζεται από ταχεία ανάπτυξη. Ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης του Ελληνικού Εμπορικού Στόλου είναι σημαντικά μεγαλύτερος από το μέσο όρο ανάπτυξης του παγκόσμιου στόλου. Έτσι, η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία εξελίσσεται στο διάστημα του αιώνα μας και ιδιαίτερα στο διάστημα των τελευταίων δεκαετιών ως μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές ναυτιλίες στον κόσμο -όσον αφορά τη χωρητικότητά της-. Η υποδομή της όμως μέσα στον ελληνικό χώρο παραμένει υπανάπτυκτη, τα δε σκάφη της δεν αποτελούν μεγέθη μεγάλης κεφαλαιουχικής έντασης (Γουλιέλμος, 1999).

Η θετική συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στο ΑΕΠ της Ελλάδας προπάντων μετά το 2002 αποδίδονται σε δυο παράγοντες (Μητσάκου, 2010):

- Στη θεσμοθέτηση του νόμου 3091/2002 σύμφωνα με τον οποίον οι ναυτιλιακές εταιρίες απαλλάχθηκαν από την πληρωμή του ειδικού φόρου ακίνησης περιουσίας. Με την ψήφιση του νόμου πολλές ναυτιλιακές εταιρίες οι οποίες ήταν εγκατεστημένες σε διάφορα ναυτιλιακά κέντρα, επέστρεψαν τις εγκαταστάσεις τους στην Ελλάδα.
- Στην άνοδο της παγκόσμιας οικονομίας και του εμπορίου κατά τη χρονική περίοδο 2002-2008 η οποία βοήθησε πολύ την ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών διεθνώς και ταυτόχρονα την ανάπτυξη της ναυτιλιακής οικονομίας.

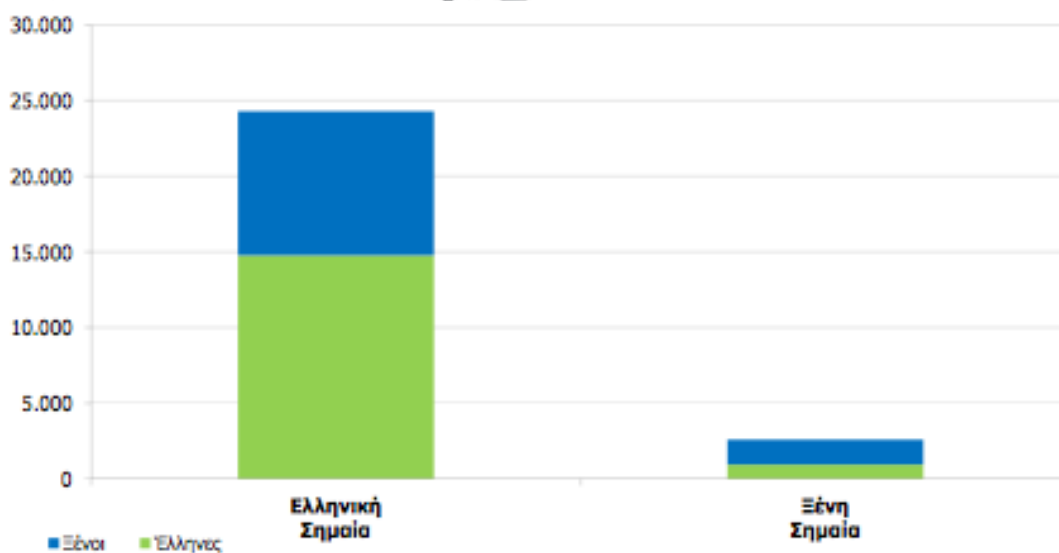
Σε αντίθεση με ότι μπορεί να πιστευτεί από σημαντικό μέρος του διεθνούς και ελληνικού ναυτιλιακού κόσμου, η σχέση ναυτιλιας-κράτους και εθνικής οικονομίας ήταν πάντα αντικειμενικά υπαρκτή και σημαντική για την οικονομική ανάπτυξη του τόπου μας. Με λίγα λόγια, η συμβολή της ναυτιλίας προς την εθνική οικονομία και τα οικονομικά του κράτους μπορεί να συνοψιστεί ως εξής (Σαμπράκος, 1996):

- Εισροή ξένου συναλλάγματος.
- Απασχόληση εργατικού δυναμικού (ναυτεργατικού, διαχειριστικού και επιχειρηματικού).
- Συμβολή στην ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας, χρηματιστικών ιδρυμάτων, ναυτασφαλείων, επιχειρήσεων πρακτόρευσης και προμηθειών φορολογικά και λοιπά έσοδα.



Οι 10 κλάδοι με το υψηλότερο μερίδιο στις αναλώσεις του κλάδου θαλάσσιων μεταφορών

(Πηγή: Ντάντσεβ, Ντεμιάν, 2013)



Κατανομή Ελλήνων/μη Ελλήνων Ενεργών Ναυτικών κατά Σημαία Πλοίου

(Πηγή: Ντάντσεβ, Ντεμιάν, 2013)

Από την άλλη πλευρά, η συμβολή της εθνικής οικονομίας και του κράτους προς την ναυτιλία μπορεί να συνοψισθεί με λίγα λόγια στα παρακάτω (Γεωργαντόπουλος, Βλάχος, 1997):

- Προσφορά ανειδίκευτου και εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού.
- Μέτρα οικονομικής αρωγής, έμμεσης ή άμεσης.
- Μέτρα δημοσιονομικά.
- Μέτρα θεσμικά και διοικητικά.
- Μέτρα κοινωνικού χαρακτήρα.
- Μέτρα ανάπτυξης ναυτιλιακής υποδομής.
- Διαφύλαξη φορτίων.

Από ιστορική άποψη, ως χαρακτηριστικά παραδείγματα θα μπορούσε να αναφέρει κανείς την κρατική συμπαράσταση σε κρίσιμες στιγμές της ελληνικής ναυτιλιακής εξέλιξης: Την ίδρυση της ελληνικής ατμοπλοΐας (1850) και την κυβερνητική βοήθεια για την αγορά των 100 LIBERTIES (1945). Υπάρχει λοιπόν στενή σχέση ανάμεσα στη Ναυτιλία, το Κράτος και την Ελληνική Οικονομία. Το ίδιο συμβαίνει και σε περιπτώσεις άλλων Εθνικών Εμπορικών Ναυτιλιών.

Για μεγάλο χρονικό διάστημα, τόσο η διεθνής όσο και η ελληνική εμπορική ναυτιλία και ιδιαίτερα ο επιχειρηματικός κύκλος, χαρακτηρίζεται από μία σχετικά συντηρητική συμπεριφορά, όσον αφορά τα μέτρα ρύθμισης που λαμβάνονται από κυβερνητικούς και ημι-κυβερνητικούς οργανισμούς.

Η συνεχής προσπάθεια της συντήρησης ενός τρόπου κάποιου εκσυγχρονισμένου καθεστώτος *laisser faire - laisser passer* φαίνεται να αποτελεί έναν από τους κύριους στόχους των διαφόρων εθνικών εφοπλιστικών οργανώσεων, καθώς και του Περιοδικού και του Καθημερινού Τύπου, που εκφράζει τις απόψεις του. Τα παρακάτω ιστορικά γεγονότα ενδέχεται να έχουν συντελέσει σε αυτήν τη συντηρητική επιχειρηματική συμπεριφορά.

Η διεθνής και η ελληνική εμπορική ναυτιλία έχουν αναπτυχθεί μέσα στα πλαίσια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας και μέσα στα πλαίσια αγορών με διεθνείς διαστάσεις, όπου ο κρατικός παρεμβατισμός ή ρύθμιση σε ειρηνικές περιόδους είναι πολύ πιο δύσκολα από ότι σε άλλες περιπτώσεις βιομηχανιών ή μεταφορικών επιχειρήσεων, που λειτουργούν μέσα σε πλαίσια αγορών με εθνικές ή περιφερειακές διαστάσεις. Επιπρόσθετα, στην περίπτωση άλλων



διεθνών μεταφορικών βιομηχανιών, όπως π.χ. οι διεθνείς εναέριες μεταφορές, το εθνικό κράτος μπορεί και έχει παίξει έναν σημαντικά μεγαλύτερο ρόλο στην ανάπτυξή τους, τόσο όσον αφορά τον τομέα των επενδύσεων όσο και τον τομέα της κεφαλαιουχικής συσσώρευσης. Συνεπόμενα, ο κρατικός παρεμβατισμός είναι εξ' αρχής μεγαλύτερος και γίνεται ευκολότερα αποδεκτός.

Τελικά, για μία σειρά από ιστορικούς λόγους, υπάρχει στην παγκόσμια εμπορική ναυτιλία μια μεγάλη παράδοση αυτορύθμισης. Το σύστημα των διασκέψεων, οι νηογνώμονες, η οργάνωση των ναυτασφαλειών, το Βαλτικό Κέντρο, και τα προτεινόμενα σχέδια σταθεροποίησης τοννάζ, αποτελούν μερικά από τα παραδείγματα αυτής της αυτορύθμισης. Παρ' όλα αυτά, όπως αναφέρθηκε, η ναυτιλιακή βιομηχανία έχει αναπτυχθεί μέσα σε ένα περιβάλλον, το οποίο χαρακτηρίζεται από λιγότερη κρατική ρύθμιση από ότι άλλες βιομηχανίες. Επιπρόσθετα, όσον αφορά την ελληνική περίπτωση, θα πρέπει να λάβει κανείς υπόψη του ότι για λόγους ιστορικούς η ελληνική ναυτιλιακή ανάπτυξη χαρακτηρίζεται και από το γεγονός ότι έχει πραγματοποιηθεί έξω από τον ελληνικό χώρο (Γουλιέλμος, 1999).

Όμως σε έναν οικονομολόγο είναι γνωστό ότι οι οικονομίες όλων των χωρών του κόσμου καθώς και η διεθνής οικονομία συμπεριλαμβάνουν και τομείς που αυτορυθμίζονται από το μηχανισμό της αγοράς και δημοσιοοικονομικούς τομείς. Είναι γνωστό ότι μια «Ελεύθερη οικονομία» είναι η οικονομία εκείνη που το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής προορίζεται για την αγορά, η οποία είναι σχετικά ελεύθερη από τον κυβερνητικό παρεμβατισμό. Ως γνωστόν, στην περίπτωση μιας τέτοιας οικονομίας η κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων καθορίζεται από τις αποφάσεις για την παραγωγή, τις πωλήσεις και τις αγορές που λαμβάνονται από τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά που συμμετέχουν στην αγορά αυτή.

Είναι γνωστό επίσης ότι το αντίθετο μιας οικονομίας που ρυθμίζεται από την ελεύθερη αγορά είναι μια οικονομία που σχεδιάζεται από την κεντρική κυβερνητική αρχή. Ως γνωστόν, στην περίπτωση αυτή όλες οι αποφάσεις για την κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων λαμβάνονται από την κεντρική κρατική αρχή και έτσι οι επιχειρήσεις παράγουν και τα νοικοκυριά καταναλίσκουν σύμφωνα με τις αποφάσεις της κεντρικής αρχής. Στην περίπτωση μιας τέτοιας οικονομίας, το μεγαλύτερο μέρος της παραγωγής αφορά τον δημοσιοοικονομικό τομέα (Γεωργαντόπουλος, Βλάχος, 1997).

Όμως μέχρι σήμερα και σε όλο το διάστημα που καλύπτεται από την επιστήμη της οικονομικής ιστορίας δεν υπήρξε ποτέ τέτοιο πράγμα όπως η απόλυτα ελεύθερη οικονομία της αγοράς ή η απόλυτα σχεδιασμένη οικονομία. Στην πραγματικότητα, όλες οι εθνικές οικονομίες αλλά και η διεθνής οικονομία είναι μικτές. Έτσι, μερικές από τις αποφάσεις για την κατανομή των πλουτοπαραγωγικών πόρων λαμβάνονται από τις επιχειρήσεις και τα νοικοκυριά και άλλες από τις κεντρικές κυβερνητικές αρχές. Οι διαφορές που υπάρχουν είναι ουσιαστικά διαφορές βαθμού και στόχων και όχι διαφορές ύπαρξης δύο διαμετρικά αντιτιθεμένων μοντέλων. Με άλλα λόγια, στην περίπτωση μερικών οικονομιών, η επίδραση των κυβερνητικών αρχών είναι σημαντικά μικρότερη από ότι στην περίπτωση άλλων οικονομιών.

Σήμερα οι διεθνείς ναυλαγορές είναι με τον τρόπο τους παράδειγμα μικτής οικονομίας, όπου για μια σειρά από λόγους οι κεντρικές ναυτιλιακές και διεθνείς αρχές παίζουν ολοένα και μεγαλύτερο ρόλο. Θα θεωρούσε κανείς ότι η ιστορική αυτή αλήθεια θα πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη τόσο από τον επιχειρηματικό, όσο και από τον κρατικό παράγοντα, στη διαμόρφωση της πολιτικής τους. Έχει ιδιαίτερη σημασία να γίνει αντιληπτό ότι ζούμε σε μία περίοδο μικτής οικονομίας, όσον αφορά τον διεθνή ναυτιλιακό χώρο.

# Κεφάλαιο 3: Η Στάση των Ναυτιλιακών Εταιριών απέναντι στη Ναυτική Εργασία

Για να καταστεί όμως η ναυτική εργασία πιο ελκυστική όλες οι Ναυτιλιακές χώρες του κόσμου θεσπίζουν διάφορα μέτρα, (στην πραγματικότητα πρόκειται για οικονομικά κίνητρα), απαραίτητα άλλωστε, τελείως διάφορα από εκείνα που λαμβάνονται στην ξηρά.

Τα θέματα της Ναυτικής Εργασίας στην Ελλάδα ρυθμίζονται βασικά από:

- Τον Κ.Ι.Ν.Δ. και ειδικότερα από τα άρθρα 37-83 που αφορούν στον Πλοίαρχο, στο πλήρωμα πλοίου και στη σύμβαση ναυτολόγησης,
- Τον ΚΔΝ μέρος 2ο, άρθρο 55 και μετά στα θέματα ναυτική απογραφή, ναυτικά φυλλάδια κ.λπ.,
- Τις Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας που ισχύουν κάθε φορά και ρυθμίζουν θέματα αμοιβών, επιδομάτων, προσαυξήσεων (υπερωρειών) κ.ά.,
- Τον Κανονισμό Εργασίας επί Πλοίων, (που αφορά αρμοδιότητες),
- Τον Νόμο 4005/1929 "Περί τροφοδοσίας πληρωμάτων εμπορικών πλοίων" όπως έχει τροποποιηθεί και ισχύει σήμερα βάσει του οποίου θεσπίζονται τα εδεσματολόγια στα πλοία.

Το Ν.Δ. 2651/1953 "Περί συνθέσεως των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων" που αφορά σύνθεση αυτών, προσόντα εκάστου κ.λπ. με ειδική σύνθεση για τα νηολογημένα πλοία βάσει του άρθρου 13 του ΝΔ 2687/53 (Ανώνυμος Ναυτιλιακή Εταιρεία).

Η Ναυτική Εργασία στα υπό ελληνική σημαία πλοία και συμβεβλημένα με το NAT εποπτεύεται από την αντίστοιχη Διεύθυνση του [YEN](#) Το σύνολο της νομοθεσίας περί της ναυτικής εργασίας ονομάζεται [Ναυτεργατικό Δίκαιο](#).

Στην ναυτιλιακή επιχείρηση όπως και σε όλες τις επιχειρήσεις η οργανωτική μορφή πριν φτάσει στην σημερινή της μορφή, πέρασε από διάφορα στάδια. Οι στόχοι και μορφή της επιχείρησης είναι οι παράγοντες από τους

οποίους εξαρτάται η οργάνωση της. Βασικό επίσης παράγοντα στην οργάνωση, αποτελεί η Τεχνολογία, οι αρχές Διοίκησης και το μέγεθος της επιχείρησης (Γουλιέλμος, 1999).

Πιο κάτω δίνονται τα οργανογράμματα και γίνεται ανάλυση των βασικών μορφών οργάνωσης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε διάφορες εποχές. Διακρίνουμε τρεις περιόδους ανάλογα με το ποια οργάνωση του γραφείου ή του πλοίου κυριαρχούσε στη λήψη αποφάσεων:

#### Κυριαρχία του πλοίου 1920-1960

Στο τέλος της εποχής της πρόωσης των πλοίων με ιστούς, δηλαδή της εποχής της ιστιοφόρου ναυτιλίας, το οργανόγραμμα των ναυτιλιακών



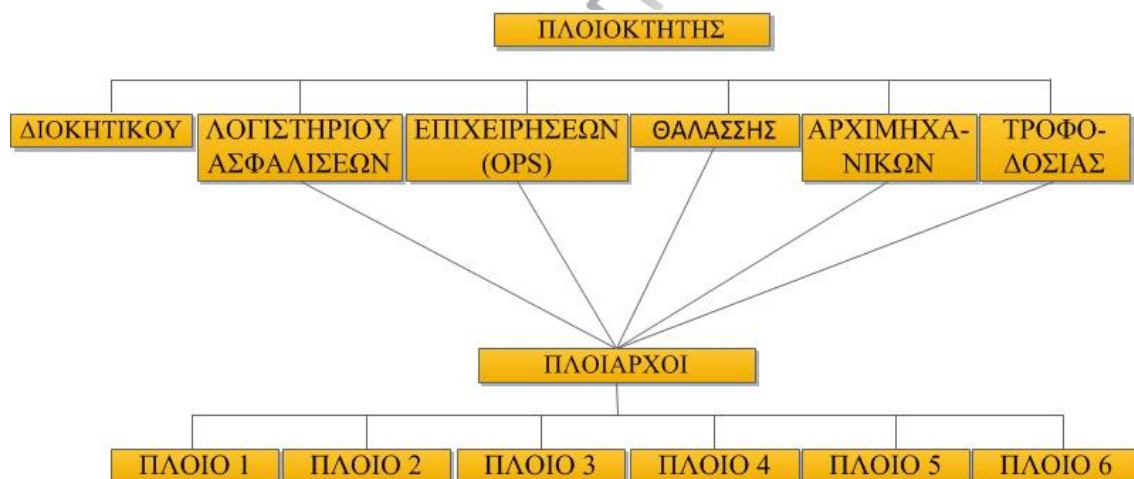
επιχειρήσεων ήταν το ακόλουθο.

Ο πλοιοκτήτης έχει γραμμή επικοινωνίας/ εξουσίας με τους πλοίαρχους κατευθείαν, καθώς και με δυο συγκεντρωτικά τμήματα: ένα θαλάσσης και ένα διοικητικό. Πρόσθετο και σημαντικό δεν έχει κανείς πλην των Πλοιάρχων, απευθείας γραμμή επικοινωνίας και εξουσίας με τα πλοία. Βαθμός επικοινωνίας υπάρχει και από το Διοικητικό Τμήμα και το τμήματα Θαλάσσης προς τους πλοίαρχους και αντίστροφα.

Το οργανόγραμμα αυτό είναι επηρεασμένο από την κατάσταση της Τεχνολογίας στις τηλεπικοινωνίες την εποχή εκείνη καθώς και από τη δύση της πρόωσης των πλοίων. Η οργάνωση αυτή της ιστοφόρου ναυτιλίας έχει συγκεντρωτικό χαρακτήρα και το κύριο βάρος εξουσίας και την εκτέλεση εντολών κλπ στα πλοία φέρουν οι πλοίαρχοι. Τα πλοία έχουν μεγάλη απομόνωση από το διοικητικό και πλοιοκτητικό κέντρο και από το τμήμα των στελεχών θαλάσσης.

Κυριαρχία του γραφείου 1930-1940

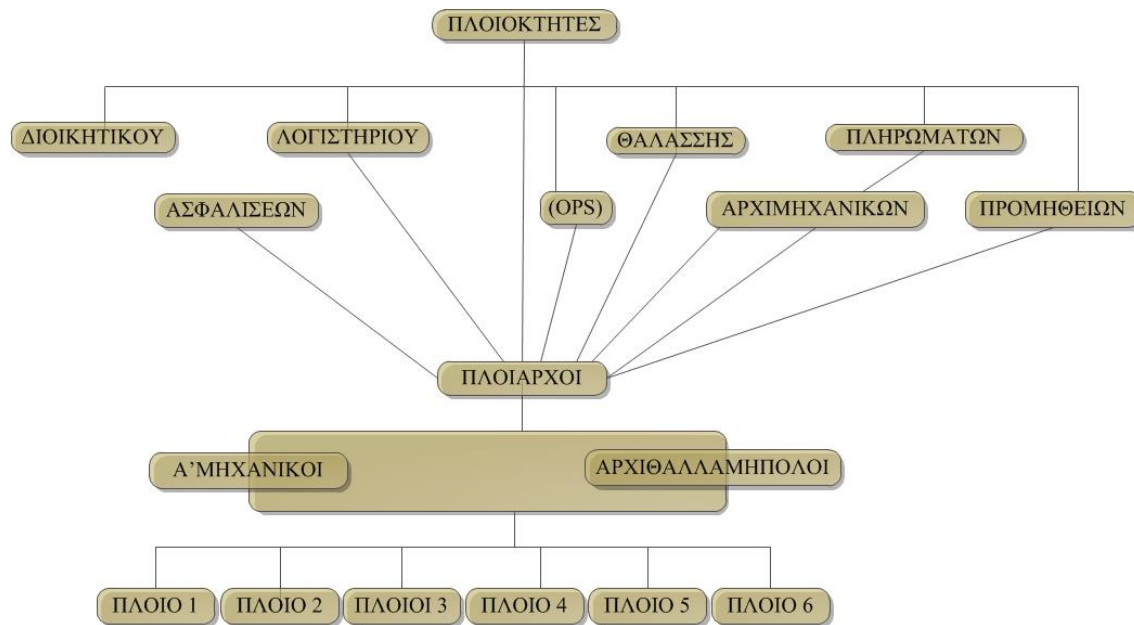
Το ακόλουθο διάγραμμα δίνει το οργανόγραμμα των τυπικών κατά πλειοψηφία, ναυτιλιακών επιχειρήσεων του 1930-1940. Το οργανόγραμμα αυτό έχει ενσωματώσει μεγάλες μεταβολές που έχουν γίνει στην οργάνωση των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων με την είσοδο του ατμού σαν μέσο πρόωσης των πλοίων και τις βελτιωμένες μεθόδους τηλεπικοινωνιών της εποχής.



Κυριαρχία του γραφείου 1960-1970

Η οργάνωση τη δεκαετία αυτή επηρεάστηκε από την αύξηση των απαιτούμενων τεχνικών γνώσεων και των μεγάλων βελτιώσεων στις τηλεπικοινωνίες. Πρόσθετα αναπτύχθηκαν οι τεχνικές ελέγχου. Όλα αυτά είχαν

σαν συνέπεια την ανάπτυξη του αριθμού και του μεγέθους των λειτουργικών



τμημάτων.

Η οργανωτική δομή που ακολουθεί μια ναυτιλιακή εταιρεία καθορίζει την κατανομή των καθηκόντων, τα πρότυπα επαγγελματικής συνεργασίας, και τους τυπικούς συντονιστικούς μηχανισμούς που θα εφαρμοστούν καθώς και ποια πρόσωπα θα δίνουν αναφορά και σε ποιόν. Όπως και στις άλλες επιχειρήσεις, έτσι και εδώ, έχουν καταγραφεί κανόνες και διαδικασίες οι οποίες καθοδηγούν την συμπεριφορά των εργαζομένων. Οι κανόνες αυτοί αναγράφονται στις Διεθνείς Συμβάσεις και εγκυκλίους. Ο πλοιοκτήτης αποφασίζει την εκχώρηση της εξουσίας, αφού ο ίδιος πλήττεται από την απώλεια κεφαλαίου αν κάτι δεν γίνει σωστά (Σαμπράκος, 1996).

Οι εργασιακές σχέσεις που διαμορφώνονται ανάμεσα στην ναυτιλιακή επιχείρηση και τους ναυτικούς, αποτελούν βασικό παράγοντα, καθώς στον κλάδο της ναυτιλίας ο ρόλος του ανθρώπινου παράγοντα είναι σημαντικός. Το ναυτικό επάγγελμα θεωρείται ένα από τα δυσκολότερα, καθώς καλείται να αντιμετωπίσει πολλές φορές δύσκολες καταστάσεις. Επομένως για να αποδώσουν καλύτερα οι εργαζόμενοι θα πρέπει οι ανάγκες και οι επιθυμίες τους να μην αγνοούνται από την πλοιοκτήτρια εταιρεία. Πρέπει να γίνει κατανοητό από τους ιδιοκτήτες των

πλοίων, ότι τα κέρδη τους οφείλονται σε μεγάλο βαθμό στην εργασία των ναυτικών.

Οι δυσμενείς συνθήκες εργασίας του επαγγέλματος, πολλές φορές δημιουργούν διαφωνίες, με συνέπεια το κλίμα να γίνεται αφόρητο.

Οι σχέσεις που δημιουργούνται κατά την ναυτική εργασία είναι (Ζέρβας, 2009):

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

Ο πλοίαρχος αποτελεί τον σύνδεσμο μεταξύ του πληρώματος και της ναυτικής επιχείρησης. Τα καθήκοντά του είναι πολλά και πολλές φορές εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη στην πρόσληψη προσωπικού κατάλληλου για πλήρωμα, ή στην κατάρτιση συμβάσεων εργασίας. Επομένως ο πλοίαρχος αφού εκπροσωπεί τον πλοιοκτήτη, φροντίζει και για την καλύτερη κερδοφορία του.

Οι σχέσεις του πλοίαρχου με τους αξιωματικούς είναι απλά μια σχέση συνεργασίας με σκοπό την επιτυχία των στόχων και καλύτερη δυνατή έκβαση ενός ταξιδιού. Με το πλήρωμα ο πλοίαρχος προσπαθεί από την μία μεριά να έχει σχέση διοίκησης και διοικουμένων και από την άλλη να εκπροσωπεί τα συμφέροντά τους, αφού γνωρίζει ότι χωρίς την συμβολή των εργαζομένων δεν θα επιτευχθούν οι στόχοι. Επομένως φροντίζει ώστε η διαβίωση και οι συνθήκες εργασίας να είναι καλές, για να είναι άριστη και η απόδοση των ναυτικών (Γουλιέλμος, 1999).

Οι αξιωματικοί και το πλήρωμα, αναπτύσσουν και αυτοί μια σχέση διοίκησης και διοικουμένου, όχι όμως την ίδια με αυτή του πλοίαρχου με το πλήρωμα. Οι αξιωματικοί έρχονται καθημερινά σε επαφή με το πλήρωμα και το καθοδηγούν για τις εργασίες που πρέπει να γίνουν ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι. Τα άτομα του πληρώματος μεταξύ τους έχουν φιλικές και συναδελφικές σχέσεις αφού συνεργάζονται στις εργασίες που τους έχουν ανατεθεί και στην περίπτωση που χρειαστεί διεκδικούν τα συμφέροντά τους ενωμένοι.

Όπως σε όλους τους κλάδους εργασίας, έτσι και στον ναυτικό κλάδο, για τα ζητήματα εργασίας εφαρμόζονται οι συλλογικές συμβάσεις εργασίας. Οι συμβάσεις αυτές, έχουν μεγάλη ισχύ και δεσμευτικές για το χρονικό διάστημα



που βρίσκονται σε ισχύ. Γενικά ρυθμίζουν θέματα υπερωριών, επιδομάτων, δώρου Χριστουγέννων και Πάσχα, άδειες και ημέρες αργίας. Σε πολλές περιπτώσεις αναφέρονται και στην επίλυση διαφορών ανάμεσα στο πλήρωμα και τους εφοπλιστές ή τον πλοίαρχο και το πλήρωμα. Την συλλογική σύμβαση έχουν υποχρέωση να τηρούν οι πλοιοκτήτες ή σε άλλη περίπτωση οι αντιπρόσωποί τους, οι πλοίαρχοι και το πλήρωμα των ελληνικών πλοίων (Ζέρβας, 2009).

Μερικές από τις σπουδαιότερες συλλογικές συμβάσεις εργασίας στον ναυτιλιακό κλάδο είναι:

- Πληρωμάτων επιβατικών ακτοπλοϊκών πλοίων
- Πλοίαρχων φορτηγών πλοίων 3000 κ.ο.χ (4500 tdw) και πάνω
- Πλοίαρχων Μεσογειακών φορτηγών πλοίων από 500, 01 έως 3000 κ.ο.χ
- Πλοίαρχων Μεσογειακών και τουριστικών επιβατικών πλοίων (για πλόες εντός και εκτός Μεσογείου)
- Πληρωμάτων ναυαγοσωστικών
- Πληρωμάτων επιβατηγών-τουριστικών θαλαμηγών Ν.438/76
- Πληρωμάτων ρυμουλκών λιμένων εσωτερικού

#### Καθήκοντα πληρώματος

Στα άρθρα 130-135 στο Κεφάλαιο Ι΄ του Ν.Δ. 187/1973 Καθήκοντα του πληρώματος αναφέρονται τα καθήκοντα τα εξής:

- Παράπωνα πληρώματος (Άρθρο 131)  
“Τα μέλη του πληρώματος, αφού προηγουμένως αναφερθούν εις τον πλοίαρχον, και εφ’ όσον υπηρεσιακοί λόγοι δεν εμποδίζουν την έξοδον εκ του πλοίου, δύναται, να παρουσιάζονται ενώπιον της οικείας Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής προς υποβολήν παραπόνων εν σχέσει προς την άσκησιν της εξουσίας του πλοίαρχου ή προς διατύπωσιν παρατηρήσεων επί της καταστάσεως του πλοίου, της αφορώσης την ασφάλειαν αυτού.  
Εφ’ όσον τα υποβληθέντα παράπωνα ήθελον κριθή προδήλως αβάσιμα, οι υποβάλλοντες αυτά διώκονται πειθαρχικώς κατά τα ειδικώτερον οριζόμενα”.
- Άδειες Πληρώματος (Άρθρο 132)  
“Τα μέλη του πληρώματος δεν δύναται να εξέλθουν εις την ξηράν άνευ αδείας του πλοίαρχου ή του νόμιμου αναπληρωτού αυτού, ορίζοντος και την



διάρκειαν της απουσίας των. Ο πλοίαρχος δεν δύναται ν' αρνηθή την παροχήν αιτούμενης αδείας άνευ αποχρώντος λόγου, αφορώντος εις την υπηρεσίαν ή την ασφάλειαν του πλοίου”.

- Υπακοή στις διαταγές των ανωτέρων (Άρθρο 130)  
“Τα μέλη του πληρώματος υπακούουν εις τον πλοίαρχον και τους ανωτέρους των και συμμορφούνται προς τας διαταγάς αυτών, τας αφορώσας εις την εκτέλεσιν της υπηρεσίας και την τήρησιν της πειθαρχίας επί του πλοίου”.
- Καθήκοντα πληρώματος σε περίπτωση κινδύνου (Άρθρο 133)  
“Εν περιπτώσει κινδύνου τα μέλη του πληρώματος συνεργάζονται, συμφώνως προς τας οδηγίας του πλοίαρχου, δια την σωτηρίαν του πλοίου, των επιβαινόντων και του φορτίου, εγκαταλείπουν δε το πλοίον μετά σχετικών διαταγών του πλοίαρχου”.
- Καθήκοντα πληρώματος σε περίπτωση ναυαγίου (Άρθρο 134)  
“Εν περιπτώσει ναυαγίου τα μέλη του πληρώματος, καλούμενα υπό του πλοίαρχου ή της αρμόδιας Αρχής, υποχρεούνται εις άμεσον παροχήν αρωγής προς τους ναυαγησάντας και περισυλλογήν των ναυαγημάτων, μεθ' ο οδηγούνται υπό του πλοίαρχου ενώπιον της πλησιεστέρας Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής δια την διενέργειαν προανακρίσεως”.

#### Καθήκοντα πλοίαρχου

Στο Κεφάλαιο Θ' του Ν.Δ 187/1973 άρθρα 104-129 «Εξουσία και καθήκοντα του Πλοίαρχου» αναφέρονται οι αρμοδιότητες του πλοίαρχου οι οποίες είναι:

- Συγκρότηση του Πληρώματος (άρθρο 105)  
“Ο πλοίαρχος συγκροτεί το πλήρωμα του πλοίου κατά τας κρατούσας περί συμβάσεως των πληρωμάτων διατάξεις, λαμβάνων υπ' όψιν τας οδηγίας του εφοπλιστού ή του αντιπροσώπου αυτού, και φροντίζει δια την εγγραφήν του συγκροτηθέντος πληρώματος υπό της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής εις το ναυτολόγιον.  
Ο πλοίαρχος απολύει οιονδήποτε μέλος του πληρώματος εμφανιζόμενος μετά του απολυομένου ενώπιον της οικείας λιμενικής ή προξενικής αρχής. Εάν εις τον λιμένα πλοίαρχος δύναται να προβή εις απόλυσιν μελών του

πληρώματος προβαίνων εις σχετικήν εγγραφήν εν τω ημερολογίω γεφύρας και ναυτικώ φυλλαδίω του ναυτικού, υποχρεούμενος όπως αίτηση την βεβαίωσιν της εν λόγω πράξεως και την εγγραφήν της απολύσεως εις το ναυτολόγιον, εις τον πρώτον λιμένα κατάπλου ένθα εδρεύει λιμενική ή προξενική αρχή”.

- Βεβαίωση για την ικανότητά του (Άρθρο 106)

“Προ του απόπλου ο πλοίαρχος βεβαιούται περί του ότι το πλοίο είναι ικανόν δια τον επιχειρούμενων πλούν, ότι φέρει τα απαραίτητα εφόδια, τα προβλεπόμενα υπό των υφισταμένων κανονισμών ή διαταγών της αρμόδιας αρχής, ότι το πλήρωμα είναι νομίμως συντεθειμένον και ότι το φορτίον είναι κανονικώς και καλώς εστοιβαγμένον, προκειμένου δε περί επιβατηγού πλοίου και ότι τούτο δεν παρέλαβε πέραν του επιτρεπομένου ανώτατου αριθμού επιβατών”.

- Εφοδιασμός (Άρθρο 107)

“Ο πλοίαρχος μεριμνά εγκαίρως δια την προμήθειαν επαρκών και καταλλήλων τροφίμων και ύδατος εν όψει του πλού”.

- Ναρκωτικά και οينوπνευματώδη ποτά (Άρθρο 108)

“Ο πλοίαρχος μεριμνά όπως μη εισκομίζονται εις το πλοίον του ναρκωτικά εκτός των επιτρεπομένων δι’ ιατρικήν χρήσιν και κατόπιν αδείας του, επίσης δε και οينوπνευματώδη ποτά υπέρ το αναγκαίον μέτρον.

Τα κατά παράβασιν των ανωτέρω εισκομιζόμενα κατάσχονται υπό του πλοίαρχου και παραδίδονται το ταχύτερον εις την λιμενικήν ή προξενικήν αρχήν, ενεργούσαν περαιτέρω κατά τας οδηγίας του Υπουργείου”.

- Όπλα και εύφλεκτα ή επικίνδυνα υλικά (Άρθρο 109)

“Ο πλοίαρχος φροντίζει όπως μη εισκομίζονται άνευ αδείας του εις το πλοίον όπλα και εύφλεκτοι ή επικίνδυνοι ύλοι.

Τα κατά παράβασιν των ανωτέρω εισκομιζόμενα κατάσχονται υπό του πλοίαρχου, διατάσσοντος την φύλαξιν ή την καταστροφήν αυτών κατά τας περιστάσεις. Τα δυλαχθέντα παραδίδονται το ταχύτερον εις την λιμενικής ή προξενικήν αρχήν, ενεργούσαν εν προκειμένω κατά τας οδηγίας του Υπουργείου”.

- Αναγκαστική αποβίβαση επιβατών (Άρθρο 111)

“Ο πλοίαρχος δύναται να ζητήσει παρά της Λιμενικής ή Προξενικής Αρχής την αποβίβασιν επιβάτου, διαταράσσοντος σοβαρώς την τάξιν εν τω πλοίω

ή παρέχοντος βασίμους ενδείξεις περί του ότι η περαιτέρω παραμονή του δύναται να δημιουργήση κινδύνους δια τους επιβαίνοντας, το πλοίον ή το φορτίον”.

- Παραλαβή επαναπατριζόμενων (Άρθρο 112)

“Ο πλοίαρχος υποχρεούνται να παραλαμβάνη επί του πλοίου, επί σκοπώ παλινοστήσεως, τους έλληνας ναυτικούς, οίτινες ευρίσκονται εγκαταλελειμένοι εις μέρος ένθα δεν υφίσταται Ελληνική Προξενική Αρχή.

Η υποχρέωσις αυτή υφίσταται δια τον πλοίαρχον και προκειμένου περι απόρων γενικώς ελλήνων πολιτών, ναυτικών ή μη, ευρισκομένων εν τη αλλοδαπή, εφ’ όσον η οικεία Προξενική Αρχή ήθελε κρίνει αναγκαίαν την παλινόστησιν των, επιτρέπουν δε τούτο αι ειδικαί συνθήκαι εκτελέσεως του πλοίου.

Ο αριθμός των προσώπων, άτινα υποχρεούται ο πλοίαρχος να παραλάβη προς παλινόστησιν, ως και της καταβολής των εξόδων συντηρήσεως και μεταφοράς ρυθμίζονται δια Π. Διατάγματος εκδιδομένου προτάσει των Υπουργών Κοινωνικών Υπηρεσιών και Ναυτιλίας - Μεταφορών και Επικοινωνιών, μετά γνώμην του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού”.

- Κυβέρνηση του ταξιδιού (Άρθρο 113)

“Ο πλοίαρχος έχει την κυβέρνησιν του πλοίου, τηρών τους κανονισμούς προς αποφυγήν συγκρούσεως πλοίων και τας εις την ασφαλείαν της ναυσιπλοΐας εν γένει αναφερομένας διατάξεις, διευθύνει δε αυτοπροσώπως το πλοίον κατά τον είσπλουν εις τους λιμένας και όρμους και κατά τον έκπλουν εξ αυτών, κατά την διέλευσιν δια διωρύγων και στενών και κατά πάσαν γενικώς περίπτωσιν ιδιαίτερος δυσχερούς πλού”.

- Τήρησις βιβλίων και ναυτλιακών εγγράφων (Άρθρο 114)

“Ο πλοίαρχος συντάσσει το ημερολόγιον της γέφυρας επιμελείται δε όπως τηρώνται κανονικώς και ευρίσκονται επί του πλοίου και πάντα τα άλλα κεκανινισμένα βιβλία και έγγραφα.

Ο πλοίαρχος μεριμνά όπως ευρίσκονται εις την βιβλιοθήκην του πλοίου, προσιτά εις παν μέλος πληρώματος, αντίτυπον του παρόντος Κώδικος και της εκάστοτε ισχύουσης συλλογικής συμβάσεως εργασίας”.

- Διαθήκη επί του πλοίου (Άρθρο 116)

“Ο πλοίαρχος τηρεί τας περι διαθηκών επί εμπορικών πλοίων διατάξεις του Αστικού Κώδικος”.

## Κεφάλαιο 4: Ναυτική Εργασία και Διεθνής Συνθήκες

Εκτός από την εγχώρια νομοθεσία σε ζητήματα δικαίου της θάλασσας και της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας βρίθκει και η διεθνής, κυρίως μέσω διεθνών Συνθηκών και κανόνων. Η ύπαρξη και αναγκαιότητα της διεθνούς νομοθεσίας ερείδεται στην διεθνή ομοιομορφία των κανόνων δικαίου, στη διεθνοποίηση του ναυτικού δικαίου και στην ανάγκη διασφάλισης της ασφαλούς ναυσιπλοΐας.

Σε διεθνές, λοιπόν, επίπεδο πολυσήμαντη είναι η παρουσία του ΟΗΕ και πολυάριθμων οργανισμών και υπηρεσιών. Έτσι, το 1897 στις Βρυξέλλες συστήνεται η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή- μέλος της οποίας κατέστη το 1911 και η Ελλάδα- που έχει ως αποστολή της τη διεθνοποίηση των κανόνων που διέπουν το ναυτικό δίκαιο. Η Διεθνής Ναυτική Επιτροπή προήλθε από την ίδρυση της Ένωσης Διεθνούς Δικαίου (Διεθνής Νομική Ένωση) και μεταξύ των έργων της συγκαταλέγονται τα εξής (Μυλωνόπουλος, 2000):

- Οι κανόνες Υόρκης- Αμβέρσας που πραγματεύονται τον κανόνα των γενικών αβαριών.
- Οι κανόνες της Χάγης, με πεδίο δράσης τις απαλλακτικές ρήτρες των φορτωτικών.
- Τα περί συγκρούσεως των πλοίων, περί επιθαλάσσιας αρωγής, περί ναυτικών προνομίων, περί ναυτικού εργατικού δικαίου κλπ.

Αξιομνημόνευτη είναι και η παρουσία του «Διακυβερνητικού Ναυτιλιακού Συμβουλευτικού Οργανισμού» (Intergovernmental Maritime Consultative Organisation, IMCO), ο οποίος το 1982 μετονομάστηκε σε «Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό» (IMO). Σκοπός του Οργανισμού αυτού είναι η προαγωγή της συνεργασίας μεταξύ των κρατών στον τομέα της ναυσιπλοΐας και η εγγύηση υψηλότερων επιπέδων ναυτικής ασφάλειας. Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός εδρεύει στο Λονδίνο, επιτελεί συμβουλευτικό και γνωμοδοτικό έργο και προωθεί τη διεθνή συνεργασία σε ζητήματα διεθνούς ναυτικού δικαίου, όσον αφορά το τεχνικό τους κομμάτι κατά κύριο λόγο.

Κατόπιν πρωτοβουλίας του ΙΜΟ, το 1960 υπογράφηκε η Διεθνής Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση», η οποία κυρώθηκε από την Ελλάδα με το ΠΔ 4258/1962. Η συγκεκριμένη Διεθνής Συνθήκη αποτελεί τον ακρογωνιαίο λίθο των διεθνών συμβάσεων όσον αφορά τη ναυτική ασφάλεια και χαρακτηρίζεται ως ο καταστατικός χάρτης της. Με τη Συνθήκη αυτή, λοιπόν, ρυθμίζονται θέματα σχετιζόμενα με την ασφάλεια των πλοίων στα πεδία: «Κατασκευής και υποδιαίρεσης», «Σωστικών μέσων», «Ραδιοεπικοινωνιών», «Μεταφοράς σιτηρών», «Πυρηνοκίνητων πλοίων», «Ασφάλειας ναυσιπλοΐας», «Μεταφοράς επικίνδυνων φορτίων», «Ασφαλούς διαχείρισης των πλοίων», «Μέτρων ασφαλείας ταχυκίνητων πλοίων», «Ειδικών μέτρων για την αναβάθμιση της ασφαλείας ναυσιπλοΐας» και «Πρόσθετων μέτρων ασφαλείας για πλοία φορτίων χύδην».

Η σημαντικότερη επιτροπή, η οποία λειτουργεί υπό την αιγίδα του ΙΜΟ, είναι η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας (Maritime Safety Committee). Η Επιτροπή αυτή μελετά τις προτάσεις που υποβάλλονται εκ μέρους των κρατών, τις επεξεργάζεται και εν συνεχεία υιοθετεί νέους κανονισμούς ή τροποποιεί τους ήδη υπάρχοντες. Εξάλλου, εντός της προαναφερθείσας Επιτροπής λειτουργούν και άλλες υποεπιτροπές με ευρύ φάσμα αντικειμένων, όπως: ασφάλεια της ναυσιπλοΐας, καταμέτρηση, σχεδίαση και εξοπλισμός των πλοίων, σωστικά μέσα, προστασία κατά της πυρκαγιάς, ναυπηγική υποδιαίρεση και ευστάθεια, ρύπανση της θάλασσας, ραδιοεπικοινωνίες, μεταφορά επικίνδυνων φορτίων κ.ά.

Η Διεθνής Συνθήκη «περί Γραμμής Φορτώσεως- Load Line» υπεγράφη το 1966 και δυνάμει αυτής καθορίζεται το μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα, μέχρι το οποίο μπορεί να φορτωθεί το πλοίο προκειμένου να εκτελέσει το δρομολόγιό του με ασφάλεια. Περαιτέρω, ο Διεθνής Κώδικας Σημάτων υιοθετήθηκε το 1965 και περιλαμβάνει στο ρυθμιστικό του πεδίο σήματα κινδύνου, καταστάσεις ανάγκης, ναυτικά ατυχήματα, βοηθήματα ναυσιπλοΐας κλπ.

Ενδιαφέρον παρουσιάζουν και οι «Διεθνείς Κανονισμοί προς Αποφυγή Συγκρούσεως στη θάλασσα» (International Regulations for Preventing Collisions at Sea), οι οποίοι υπογράφηκαν το 1972 και κυρώθηκαν από την Ελλάδα το 1974 με το ΝΔ 93/74. Στο σκοπό των Κανονισμών αυτών συγκαταλέγεται η αποφυγή του κινδύνου συγκρούσεως και όχι μόνο η αποφυγή της σύγκρουσης στη θάλασσα. Μάλιστα, οι «Διεθνείς Κανονισμοί προς Αποφυγή Συγκρούσεως

στη θάλασσα» όχι μόνο εισάγουν υποδείξεις στους πλοιάρχους, αλλά και επιτακτικούς κανόνες.

Τέλος, το νομικό πλαίσιο επικουρείται από τα σύγχρονα επικοινωνιακά μέσα και τα συστήματα ελέγχου της θαλάσσιας κυκλοφορίας (κυρίως σε πολυσύχναστες περιοχές). Κατ' αυτό τον τρόπο αναβαθμίζονται οι προσφερόμενες υπηρεσίες όσον αφορά τη διασφάλιση της ναυσιπλοΐας. Προς αυτή την κατεύθυνση, ουσιαστικό ρόλο διαδραματίζουν «Η Διεθνής Σύμβαση Ραδιοτηλεπικοινωνιών» (η οποία σήμερα είναι γνωστή ως «Διεθνής Σύμβαση Επικοινωνιών») και ο «Κανονισμός των Διεθνών Τηλεπικοινωνιών».

Μέχρι σήμερα, έχουν υπάρξει διάφοροι νόμοι για την κύρωση Διεθνών Συμβάσεων Εργασίας, κάποιοι από αυτούς είναι:

- ✓ Ν. 2974/2001 - Κύρωση της 180 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας “για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων” και του πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων.

“Αυτή η Σύμβαση έχει εφαρμογή σε κάθε θαλασσοπλοούν πλοίο που ανήκει σε Δημόσιο ή σε ιδιώτη και είναι νηολογημένο στην επικράτεια οποιουδήποτε Μέλους για το οποίο η Σύμβαση έχει τεθεί σε ισχύ και απασχολείται κανονικά σε εμπορικές ναυτιλιακές δραστηριότητες. Για το σκοπό αυτό της Σύμβασης, πλοίο εγγεγραμμένο στα νηολόγια δυο Μελών θεωρείται ότι είναι νηολογημένο στην επικράτεια του Μέλους του οποίου τη σημαία φέρει.” (Άρθρο 1).

“Τα όρια των ωρών εργασίας ή ανάπαυσης θα έχουν ως ακολούθως:

- Οι μέγιστες ώρες εργασίας δεν θα υπερβαίνουν τις:
  - 14 ώρες εντός οποιασδήποτε 24ωρης περιόδου, και
  - 72 ώρες εντός οποιασδήποτε περιόδου επτά ημερών
- Οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν θα είναι λιγότερες από:
  - 10 ώρες εντός οποιασδήποτε 24ωρης περιόδου, και
  - 77 ώρες εντός οποιασδήποτε περιόδου επτά ημερών

Οι ώρες ανάπαυσης μπορούν να κατανεμηθούν σε όχι περισσότερες από δυο περιόδους, μια εκ των οποίων θα είναι τουλάχιστον εξάωρης διάρκειας και το διάστημα μεταξύ διαδοχικών περιόδων ανάπαυσης δεν θα υπερβαίνει τις 14 ώρες.

Γυμνάσια συγκέντρωσης, πυρόσβεσης και σωσιβίων λέμβων και γυμνάσια οριζόμενα από τους εθνικούς νόμους και κανονισμούς και από τα διεθνή όργανα θα διεξάγονται κατά τρόπο που θα ελαχιστοποιεί τη διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης και δεν θα επιφέρει κόπωση.

Σε καταστάσεις όπου ο ναυτικός βρίσκεται σε άμεση διάθεση για υπηρεσία, όπως στην περίπτωση μη επιτηρούμενου μηχανοστασίου, στο ναυτικό θα παρέχεται επαρκής συμπληρωματική περίοδος ανάπαυσης, εφόσον η κανονική περίοδος ανάπαυσης διακόπτεται από κλήσεις για εργασία. ... “ (Άρθρο 5). “Καθένα πρόσωπο ηλικίας κάτω των 16 ετών δεν θα εργάζεται σε πλοίο” (Άρθρο 12).

“Κανένας ναυτικός ηλικίας μικρότερης των 18 ετών δεν θα εργάζεται τη νύκτα.” (Άρθρο 6).

✓ Ν. 1639/1986 - Κύρωση της 71 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για τις Συντάξεις των Ναυτικών.

“Το συνταξιοδοτικό σύστημα πρέπει να πληροί έναν από τους ακόλουθους όρους:

- Οι συντάξεις που προβλέπονται από το σύστημα:
  - Πρέπει να καταβάλλονται σε ναυτικούς που έχουν συμπληρώσει ορισμένο χρόνο θαλάσσιας υπηρεσίας, με τη συμπλήρωση του 55ου ή 60ου έτους της ηλικίας τους, σύμφωνα με τα καθοριζόμενα από το σύστημα.
  - Πρέπει μετά τον προϋπολογισμό και οποιαδήποτε άλλης συνταξιοδοτικής παροχής κοινωνικής ασφάλισης που καταβάλλεται ταυτόχρονα στο συνταξιούχο, να μην είναι κατώτερες από ποσό που αντιπροσωπεύει για κάθε έτος θαλάσσιας υπηρεσίας, 1,5% της μισθοδοσίας του, με βάση την οποία καταβλήθηκαν εισφορές γι’ αυτόν κατά το εν λόγω έτος, όταν το σύστημα προβλέπει τη συνταξιοδότηση στο 55ο έτος ή 2% όταν το σύστημα προβλέπει τη συνταξιοδότηση στο 60ο έτος.
- Το σύστημα πρέπει να προβλέπει συντάξεις, των οποίων η οικονομική εξυπηρέτηση μετά το συνυπολογισμό ασφαλίσεως που καταβάλλεται συγχρόνως στο συνταξιούχο, καθώς και της εξυπηρετήσεως



οποιασδήποτε παροχής κοινωνικής ασφάλισης που καταβάλλεται στους κληρονόμους (όπως προβλέπεται από την εθνική νομοθεσία) του αποθανόντος συνταξιούχου απαιτεί εισφορές απ' όλες της πηγές όχι κατώτερες από το 10% της συνολικής μισθοδοσίας, με βάση την οποία καταβλήθηκαν οι εισφορές που απαιτούνται από το σύστημα.

Οι ναυτικοί συλλογικά δεν πρέπει να εισφέρουν περισσότερο από το μισό της συντάξεως που καταβάλλεται με το σύστημα” (Άρθρο 3).

- ✓ Ν. 1131/1981 - Περί Κυρώσεως της υπ' αριθ. 73 Διεθνούς Συμβάσεως “περί ιατρικής εξετάσεως ναυτικών”.

“Ουδέν πρόσωπον έφ' ου εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβασις δύναται να ναυτολογηθή επί πλοίου έφ' ου εφαρμόζεται η σύμβασις αυτή, εάν δεν προσκομίση πιστοποιητικόν βεβαιούν ότι είναι σωματικώς κατάλληλος εις την πρόκειται να απασχοληθή εργασίαν και υπογεγραμμένον παρ' ιατρού, ή εις την περίπτωσιν πιστοποιητικού αφορώντος αποκλειστικώς την όρασιν, παρά προσώπου εξουσιοδοτημένου παρά της αρμοδίας αρχής να χορηγή, τοιαύτα πιστοποιητικά.

Πάντως, εντός διετίας από της ημερομηνίας θέσεως εν ισχύι της παρούσης Συμβάσεως δια χώραν τινά, οι ναυτικοί ταύτης δύνανται να ναυτολογηθώσιν έφ' όσον αποδείξουν ότι κέκτηνται κατά τα δύο προ της ναυτολογήσεως έτη αρκετήν υπηρεσίαν επί θαλασσοπλοούντος πλοίου έφ' ου εφαρμόζεται η παρούσα Σύμβασις.” (Άρθρο 3).

“Η αρμοδία αρχή κατόπιν συνεννοήσεως μετά των ενδιαφερομένων εφοπλιστικών και ναυτεργατικών οργανώσεων θα καθορίση την φύσιν της ενεργουμένης ιατρικής εξετάσεως και τας ενδείξεις ας θα περιέχη η ιατρική βεβαίωσις.

Δια τον καθορισμόν της φύσεως της εξετάσεως δέον να λαμβάνεται υπ' όψιν η ηλικία του υπό εξέτασιν προσώπου ως και η φύσις της αναληφθησομένης εργασίας.

Ειδικώτερον η ιατρική βεβαίωσις δέον να πιστοποιή:

- α) Ότι η ακοή και η όρασις του υποψηφίου και εφ' όσον πρόκειται περί προσώπου χρησιμοποιηθησομένου εις υπηρεσίαν καταστρώματος (εξαιρέσει του προσωπικού ορισμένων ειδικοτήτων, ούτινος η ικανότης δια την αναληφθησομένην εργασίαν δεν επηρεάζεται δυσμενώς εκ του



δαλτονισμού) η αντίληψις των χρωμάτων είναι ικανοποιητικά. β) Ότι ο υποψήφιος δεν πάσχει εκ νοσήματος επιδεινούμενου ή καθιστώντας αυτόν ανίκανον προς θαλασσίαν υπηρεσίαν ή επικινδύνου δια την υγείαν του λοιπού πληρώματος.” (Άρθρο 4).

- ✓ Ν. 486/1976 - Περί κυρώσεως της υπ. αριθ. 134 Διεθνούς Συμβάσεως Εργασίας “περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών”.

“Εις εκάστην ναυτικήν χώραν, η αρμοδία αρχή, δέον όπως λαμβάνη τα αναγκαία μέτρα ώστε τα εργατικά ατυχήματα να αποτελέσουν αντικείμενον καταλλήλων ερευνών και εισηγήσεων, καταρτισθούν δε και αναλυθούν λεπτομερείς στατιστικά επί των εν λόγω ατυχημάτων.

Πάντα τα εργατικά ατυχήματα δέον όπως επισημαίνωνται αι δε στατιστικά δέον όπως μη εις τα θανατηφόρα ατυχήματα ή τα ατυχήματα κατά τα οποία εθίγη αυτό τούτο το πλοίον.

Αι στατιστικά δέον όπως αναφέρονται εις τον αριθμόν, την φύσιν, τα αίτια και τας συνεπείας των εργατικών ατυχημάτων και όπως καθορίζουν εις ποίον διαμέρισμα του πλοίου π.χ. γέφυρα, μηχαναί, ή χώρος της γενικής υπηρεσίας και εις ποίον μέρος π.χ. εις την θάλασσαν ή τον λιμένα συνέβη το ατύχημα.

Η αρμοδία αρχή δέον όπως αναλαμβάνη έρευναν περί των αιτίων και περιστάσεων υπ’ ας έλαβον χώραν τα εργατικά ατυχήματα τα οποία προκαλούν απωλείας ανθρωπίνων υπάρξεων ή σοβαράς σωματικής βλάβας, ως και περί πάντων των λοιπών ατυχημάτων, τα οποία καθορίζονται ειδικώς υπό της εθνικής νομοθεσίας.” (Άρθρο 2).

“Προς τον σκοπόν εξευρέσεως σταθεράς βάσεως δια την πρόληψιν ατυχημάτων οφειλομένων εις ειδικούς κινδύνους του ναυτικού επαγγέλματος, δέον όπως γίνη έρευνα επί της εν γένει εξελίξεως των κινδύνων των ατυχημάτων τούτων, ως ούτοι εξάγονται υπό των στατιστικών.” (Άρθρο 3).

“Διατάξεις δια την πρόληψιν των ατυχημάτων δέον να προβλέπωνται υπό της νομοθεσίας, υπό συλλογών πρακτικών οδηγιών, ή υπό ετέρων καταλλήλων κειμένων.

Αι διατάξεις αύται δέον όπως αναφέρονται εις πάντας τους γενικούς όρους τους σχετικούς με την πρόληψιν των ατυχημάτων και την υγιεινήν της

εργασίας, οι οποίοι δύνανται να εφαρμοσθούν εις την ναυτικήν εργασία και πρέπει να καθορίζουν τα ληπτέα μέτρα δια την πρόληψιν ατυχημάτων προσιδιαζόντων εις το ναυτικόν επάγγελμα.

Αι διατάξεις αύται δέον όπως αναφέρονται ιδία εις τα ακόλουθα σημεία:

- α) γενικούς και βασικούς όρους
- β) κατασκευαστικά χαρακτηριστικά του πλοίου,
- γ) μηχανάς,
- δ) ειδικά μέτρα ασφαλείας υπό το κατάστρωμα και επ' αυτού,
- ε) μέσα φορτοεκφορτώσεως,
- στ) πρόληψιν και κατάσβεσιν των πυρκαϊών,
- ζ) αγκύρας, αλύσους και σχοινία,
- η) επικίνδυν φορτία και έρμα,
- θ) ατομικόν εξοπλισμόν προστασίας.” (Άρθρο 5)

✓ Α.Ν. 366/1968 - Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως “περί των υποχρεώσεων του εφοπλιστικού εν περιπτώσει ασθενείας ατυχήματος ή θανάτου των ναυτικών”.

✓ Ν. 4318/1963 - Περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 58 Διεθνούς Συμβάσεως “περί κατωτάτου ορίου ηλικίας εισδοχής των παιδων εις το ναυτικόν Επάγγελμα”.

“Παίδες ηλικίας μικροτέρας των δέκα πέντε ετών δεν θα προσλαμβάνωνται ή εργάζωνται επί πλοίων εξαιρουμένων των πλοίων επί των οποίων χρησιμοποιούνται μόνον μέλη της ίδιας αυτών οικογενείας.

Εν τούτοις η εθνική νομοθεσία δύναται να προβλέπη προκειμένου περί παιδων ηλικίας ουχί κατωτέρας των δέκα τεσσάρων ετών την έκδοσιν πιστοποιητικού επιτρέποντος την επί πλοίων απασχόλησιν αυτών εις ας περιπτώσεις εκπαιδευτική ή άλλη τις ενδεδειγμένη Αρχή προσδιοριζόμενη υπό της εθνικής νομοθεσίας αφού λάβη υπ' όψιν την υγείαν και σωματικήν κατάστασιν του παιδος καθώς και τα άμεσα ή έμμεσα πλεονεκτήματα υπέρ αυτού εκ της προτεινομένης απασχολήσεως, βεβαιωθή ότι η τοιαύτη απασχόλησις θα είναι επωφελής δια τον παιδα” (Άρθρο 2).

“Προς ευχερή έλεγchon της εφαρμογής διατάξεων της παρούσης Συμβάσεως πας πλοίαρχος δέον όπως τηρή μητρώον όλων των επί του πλοίου του απασχολουμένων προσώπων ηλικίας κάτω των 16 ετών, ή χωριστόν

κατάλογον εις το ναυτολόγιον μετ' ενδείξεως της ημερομηνίας γεννήσεως εκάστου” (Άρθρο 4).

✓ Ν. 4316/1963 - Περί κυρώσεως της Διεθνούς Συμβάσεως “περί εγγράφων ταυτότητος ναυτικών”

✓ Ν.Δ. της 23-9/1925 - Περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 7 Διεθνούς Συμβάσεως “περί ελαχίστου ορίου ηλικίας εισδοχής παιδων εν τη ναυτική εργασία”.

“Οι κάτω των 14 ετών δεν δύναται να χρησιμοποιώνται εις εργασίας επί πλοίων οποιαδήποτε κατηγορίας, εξαιρέσει εκείνων επί των οποίων εργάζονται μόνον μέλη της αυτής οικογενείας.” (Άρθρο 2).

“Αι διατάξεις του άρθρου 2 δεν εφαρμόζονται εις την εργασία παιδων υπηρετούντων επί πλοίων χρησιμευόντων ως σχολών, υπό τον όρον να εγκρίνηται και επιτηρήται υπό δημόσιας αρχής η τοιαύτη εργασία αυτών” (Άρθρο 3).

✓ Ν.Δ. της 23-9/1925 - Περί κυρώσεως των υπ' αριθ. 9 Διεθνών Συμβάσεων “περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς”.

“Η εξεύρεσις εργασίας εις ναυτικούς δεν δύναται ν' αποτελέση αντικείμενον εμπορίου εξασκουμένου προς κερδοσκοπίαν παρ' οιοδήποτε προσώπου, εταιρείας ή ιδρύματος. Ουδεμία εξεύρεσις εργασίας δύναται να δώση αφορμήν εις πληρωμήν αμοιβής τινος αμέσως ή εμμέσως εκ μέρους ναυτικών οιοδήποτε πλοίου προς πρόσωπον τι, εταιρείαν ή ίδρυμα.

Εν εκάστη χώρα δια νόμου θέλουσι θεσπισθή ποιναί δια πάσαν παράβασιν των διατάξεων του παρόντος άρθρου” (Άρθρο 2).

“Κατ' εξαίρεσιν των διατάξεων του άρθρου 2, εις παν πρόσωπον, εταιρείαν ή ίδρυμα, ενεργούν ήδη προς επικερδή σκοπόν το εμπόριον εξευρέσεως εργασίας, δύναται να επιτραπή προσωρινώς, αδεία της Κυβερνήσεως, η εξακολούθησις του εμπορίου τούτου, υπό τον όρον ίνα αι εργασίαι αυτού τεθώσιν υπό τον έλεγχο της Κυβερνήσεως προς περιφρούρησιν των δικαιωμάτων πάντων των ενδιαφερομένων μερών.

Έκαστον Μέλος, επικυρούν την παρούσαν Σύμβασιν, υποχρεούται να λάβη πάντα τα αναγκαία μέτρα προς κατάργησιν όσον οίόν τε το ταχύτερον, του εμπορίου εξευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς, του ασκούμενου προς κερδοσκοπίαν” (Άρθρο 3).

## **4.1 Συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας Σ.Σ**

Οι Συλλογικές Συμβάσεις ναυτικής εργασίας (Σ.Σ.) αποτελούν συμφωνίες που συνομολογούνται μεταξύ συνδικαλιστικών φορέων εργοδοτών - εφοπλιστών και εργαζομένων ναυτικών, βάσει των οποίων ρυθμίζονται θέματα που αφορούν γενικά τη ναυτική εργασία επί των πλοίων, όπως κύριους και πρόσθετους όρους εργασίας, αμοιβές, τρόπους επίλυσης διαφορών κ.λπ.

### **4.1.1 Έκδοση**

Οι Σ.Σ. βασίζονται στον Α.Ν. 3276/44 "Περί συλλογικών συμβάσεων εν τη ναυτική εργασία" όπως τροποποιήθηκε μεταγενέστερα. Αυτές αφού επικυρωθούν από το ΥΕΝ στη συνέχεια δημοσιεύονται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως στο τεύχος Β'. Συνήθως η χρονική διάρκεια ισχύος αυτών είναι ετήσια. Μετά τη λήξη της ισχύος της Σ.Σ. και εφόσον οι ενδιαφερόμενες οργανώσεις δεν καταλήξουν σε συμφωνία για τη σύναψη νέας Σ.Σ. ο νόμος παρέχει στον αρμόδιο Υπουργό (ΥΕΝ), μετά από εξουσιοδότηση του Υπουργικού Συμβουλίου, να κανονίζει απευθείας τα διάφορα ρυθμιζόμενα από τη Σ.Σ. θέματα, είτε παρατείνοντας την ισχύ τους, είτε να καθορίζει όρους σύμβασης ναυτικής εργασίας διάφορους από εκείνους των διαλαμβανόμενων στη λήξασα Σ.Σ.

### **4.1.2 Εφαρμογή**

Γενικά οι Σ.Σ. αποτελούν ένα σύνολο υποχρεώσεων τόσο στην ναυτική εργοδοσία (πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, πλοίαρχους), όσο και τους ναυτικούς κάθε ειδικότητας, ανεξάρτητα αν μετέχουν στα συνδικαλιστικά σωματεία που συνομολογούν και υπογράφουν αυτές, ή δρουν μεμονωμένα (εργοδοσία και ναυτικοί). Η εφαρμογή αυτών αφορά μόνο στα υπό ελληνική σημαία εμπορικά πλοία με δυνατότητα επέκτασής τους και σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία,

εφόσον υφίσταται συμφωνία του πλοιοκτήτη και της Π.Ν.Ο.. Η παράβαση των σχετικών διατάξεων των συλλογικών συμβάσεων συνεπάγει ποινικές και πειθαρχικές κυρώσεις στους υπεύθυνους.

#### **4.1.3 Είδη Σ.Σ.**

Για κάθε τύπο πλοίου υπογράφεται και δημοσιεύεται ιδιαίτερη συλλογική σύμβαση ναυτικής εργασίας, χωριστή δηλαδή για επιβατηγά, πορθμεία, ποντοπόρα φορτηγά, δεξαμενόπλοια, κρουαζιερόπλοια κ.λπ. και αυτό λόγω των διαφορών, μεγέθους πλοίου, αντικειμένου μεταφοράς, και επικινδυνότητα αυτού, διάρκειας πλόων κ.λπ. που επηρεάζουν βασικά τη σύνθεση και τις αμοιβές του πληρώματος.

#### **4.1.4 Ρυθμίσεις**

Ειδικότερα οι συλλογικές συμβάσεις ρυθμίζουν:

1. το μισθολόγιο ανά κατηγορία εργασίας, προσαυξήσεις και τα επιδόματα
2. τις πρόσθετες αμοιβές (υπερωρίες)
3. τις ώρες εργασίας, εν πλω και εν όρμω (λιμένα)
4. την ενδιαίτηση και τροφοδοσία του πληρώματος,
5. τις προβλεπόμενες άδειες
6. τους ειδικούς μισθούς λόγω ασθενείας των ναυτικών
7. τις εργασίες που παρέχουν ή δεν παρέχουν δικαίωμα υπερωριών
8. τις δικαιούμενες προκαταβολές έναντι μισθού των ναυτικών
9. τον τρόπο επίλυσης τυχόν διαφορών και
10. τη χρονική διάρκεια της ισχύος της Σ.Σ.

# Κεφάλαιο 5: MLC (Maritime Labour Convention) - Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας

## 5.1 Τι είναι το MLC

Πρόκειται για μια ολοκληρωμένη διεθνής σύμβαση εργασίας, η οποία εγκρίθηκε από τη Διεθνή Συνδιάσκεψη Εργασίας της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), σύμφωνα με το άρθρο 19 του Συντάγματός, σε μια ναυτιλιακή σύνοδο, τον Φεβρουάριο του 2006 στη Γενεύη της Ελβετίας. Εκθέτει τα δικαιώματα των ναυτικών για αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και συμβάλλει στη δημιουργία συνθηκών θεμιτού ανταγωνισμού για τους εφοπλιστές. Προορίζεται να είναι εφαρμόσιμη σε παγκόσμια κλίμακα, εύκολα κατανοητή, εύκολα προσαρμόσιμη και να επιβάλλεται ομοιόμορφα σε όλα τα μέλη. Η Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας, 2006 έχει σχεδιαστεί για να γίνει μια παγκόσμια νομική πράξη που θα είναι ο «τέταρτος πυλώνας» του διεθνούς ρυθμιστικού καθεστώτος για την ποιοτική ναυτιλία, συμπληρώνοντας τις βασικές συμβάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO), όπως η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (1974), όπως τροποποιήθηκε (SOLAS), η Διεθνή Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών (1978), όπως τροποποιήθηκε (STCW) και η Διεθνή Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία , 73/78 (MARPOL) (MLC, 2006).

Η MLC 2006 περιλαμβάνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο παγκόσμιων προτύπων, βασιζόμενη σε στοιχεία της ήδη υπάρχουσας ναυτικής εργασίας (Συμβάσεις και Συστάσεις), που εγκρίθηκε από τη ΔΟΕ το 1920 έως το 1996. Η Σύμβαση "ενοποιεί" και αναθεωρεί το υφιστάμενο διεθνές δίκαιο σε όλα αυτά τα θέματα.

Σε πλοία που φέρουν τις σημαίες των χωρών που δεν ασκούν αποτελεσματική δικαιοδοσία και έλεγχο, όπως απαιτείται από το διεθνές δίκαιο,

οι ναυτικοί πρέπει συχνά να εργάζονται κάτω από απαράδεκτες συνθήκες, σε βάρος της ευημερίας, της υγείας και της ασφάλειάς τους, και της ασφάλειας των πλοίων στα οποία εργάζονται. Δεδομένου ότι οι ναυτικοί είναι αναγκασμένοι να δουλεύουν πολλές ώρες εκτός της χώρας καταγωγής τους και κάτω από αντίξοες συνθήκες, οι πλοιοκτήτες είναι απαραίτητο να τηρούν τις διεθνείς συμβάσεις. Φυσικά, τα πρότυπα αυτά θα πρέπει επίσης να εφαρμόζονται και σε εθνικό επίπεδο, ιδίως από τις κυβερνήσεις που έχουν πλοία και τους επιτρέπουν να φέρουν τη σημαία της χώρας τους. Η διεθνής αυτή σύμβαση αναφέρεται στην εξασφάλιση της ασφάλειας και της ασφάλειας των πλοίων και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Είναι επίσης σημαντικό να γίνει κατανοητό ότι υπάρχουν πολλά κράτη σημαίας με εφοπλιστές που είναι υπερήφανοι για την παροχή αξιοπρεπών συνθηκών εργασίας στους ναυτικούς των πλοίων τους.

Αυτές οι χώρες και οι πλοιοκτήτες αντιμετωπίζουν αθέμιτο ανταγωνισμό και υπονομεύεται από τους εφοπλιστές που λειτουργούν υποβαθμισμένα πλοία. Η απόφαση της ΔΟΕ να κινηθεί προς τα εμπρός για να δημιουργηθεί η Σύμβαση Ναυτικής εργασίας ήταν το αποτέλεσμα ενός κοινού ψηφίσματος το 2001 από τις διεθνείς οργανώσεις ναυτικών και πλοιοκτητών. Στη συνέχεια υποστηρίχθηκε από τις κυβερνήσεις. Τονίστηκε ότι η ναυτιλιακή βιομηχανία είναι η "πρώτη πραγματικά παγκόσμια βιομηχανία του κόσμου», η οποία «απαιτεί μια διεθνή ρυθμιστική αντίδραση από κατάλληλα παγκόσμια πρότυπα που ισχύουν για το σύνολο του κλάδου». Η βιομηχανία ζήτησε από την ΔΟΕ να αναπτύξει "ένα μέσο το οποίο θα συγκεντρώνει σε ένα ενιαίο κείμενο το υφιστάμενο σύνολο των μέσων της ΔΟΕ, όπως αποδεικνύεται δυνατόν να επιτευχθεί «κατά προτεραιότητα», προκειμένου να βελτιωθεί η συνάφεια των εν λόγω προτύπων ως προς τις ανάγκες όλων των ενδιαφερομένων μερών του τομέα της ναυτιλίας". Θεωρήθηκε ότι ο πολύ μεγάλος αριθμός των υφιστάμενων ναυτικών συμβάσεων, πολλές από τις οποίες είναι πολύ λεπτομερείς, κατέστησε δύσκολο για τις κυβερνήσεις να επικυρώσουν και να εφαρμόσουν όλα τα υπάρχοντα διεθνή πρότυπα εργασίας.

Πολλές από τις υπάρχουσες συμβάσεις ναυτικής εργασίας ήταν ήδη ξεπερασμένες και δεν αντανάκλουσαν τις σύγχρονες συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί των πλοίων. Επιπλέον, υπήρχε η ανάγκη να αναπτυχθεί ένα πιο αποτελεσματικό σύστημα εφαρμογής και συμμόρφωσης, που θα βοηθήσει να εξαλειφθούν τα υποβαθμισμένα πλοία και θα μπορούσε να λειτουργήσει στο



πλαίσιο του καθιερωμένου διεθνούς συστήματος για την επιβολή των διεθνών προτύπων για την ασφάλεια των πλοίων και την ασφάλεια και την προστασία του περιβάλλοντος που εγκρίθηκε στο πλαίσιο του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ). Η ΜLC, 2006, σχεδιάστηκε για να αντιμετωπίσει ειδικά αυτές τις ανησυχίες. Περισσότερη προστασία των ναυτικών θα επιτευχθεί με την έγκαιρη επικύρωση και εφαρμογή σε εθνικό επίπεδο της νέας σύμβασης από την συντριπτική πλειοψηφία των μελών της ΔΟΕ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών (MLC, 2006).

Η ΜLC αναφέρεται σε όλα τα πρόσωπα που απασχολούνται ή προσλαμβάνονται ή εργάζονται υπό οποιαδήποτε ιδιότητα στο πλοίο και στους οποίους εφαρμόζεται η Σύμβαση. Ο ορισμός αυτός περιλαμβάνει επομένως όχι μόνο το πλήρωμα που συμμετέχει στην πλοήγηση ή τη λειτουργία του πλοίου, αλλά και, για παράδειγμα, το προσωπικό του ξενοδοχείου που εργάζεται στο πλοίο. Θα μπορούσαν να υπάρχουν περιπτώσεις όπου δεν είναι σαφές εάν μια κατηγορία εργαζομένων πρέπει να θεωρούνται ως «ναυτικοί» που καλύπτονται από τη Σύμβαση. Το άρθρο ΙΙ, παράγραφος 3, αντιμετωπίζει αυτή την κατάσταση. Σε περίπτωση αμφιβολίας, η αρμόδια εθνική αρχή πρέπει να αποφανθεί σχετικά με το ζήτημα μετά από διαβούλευση με τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών. Το 2006, όταν το Διεθνές Συνέδριο Εργασίας εξέδωσε την ΜLC, ενέκρινε επίσης ψήφισμα σχετικά με την πληροφόρηση σχετικά με τις επαγγελματικές ομάδες.

Η σύμβαση αποτελείται από δεκαέξι άρθρα, τα οποία περιέχουν γενικές διατάξεις, καθώς και τον κώδικα. Ο κώδικας αποτελείται από πέντε τίτλους κατά τον οποίο οι ειδικές διατάξεις ομαδοποιούνται ως εξής (Ν. 4078/2012):

- Τίτλος 1: Ελάχιστες απαιτήσεις για τους ναυτικούς να εργαστούν σε πλοίο
- Τίτλος 2: Όροι απασχόλησης
- Τίτλος 3: Διαμονή, εγκαταστάσεις αναψυχής, τροφίμων και εστίασης
- Τίτλος 4: προστασία της υγείας, την ιατρική περίθαλψη, την πρόνοια και την κοινωνική ασφάλιση και πρόνοια
- Τίτλος 5: Συμμόρφωση και επιβολή

Για κάθε τίτλο, υπάρχουν γενικά πρότυπα, τα οποία διευκρινίζονται περαιτέρω στο υποχρεωτικούς κανονισμούς, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές. Οι κατευθυντήριες γραμμές σχηματίζουν γενικά μια μορφή εφαρμογής του κανονισμού, σύμφωνα με τις απαιτήσεις, αλλά τα κράτη είναι ελεύθερα να έχουν



διαφορετικά μέτρα εφαρμογής. Οι κανονισμοί θα πρέπει κατ' αρχήν να εφαρμόζονται πλήρως, αλλά μια χώρα μπορεί να εφαρμόσει μια «ουσιαστικά ισοδύναμη ρύθμιση», την οποία θα πρέπει να δηλώσει κατά την επικύρωση.

Οι ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο παρόν τμήμα του κώδικα χωρίζεται σε 4 μέρη και συνοψίζονται παρακάτω (N. 4078/2012):

- Ελάχιστες απαιτήσεις ηλικίας: η ηλικία minimum είναι 16 ετών (18 για νυχτερινή εργασία και εργασία σε επικίνδυνες περιοχές).
- Ιατρική Fitness: οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι υγιείς για τα καθήκοντα που εκτελούν. Οι χώρες θα πρέπει να εκδίδουν ιατρικά πιστοποιητικά όπως ορίζεται στην STCW (ή χρησιμοποιήστε ένα παρόμοιο πρότυπο).
- Εκπαίδευση: Οι ναυτικοί θα πρέπει να εκπαιδευτούν για τα καθήκοντά τους.
- Πρόσληψη / τοποθέτηση υπηρεσίας από κράτη μέλη στα πλοία που φέρουν τη σημαία των κρατών μελών με κατάλληλες διαδικασίες τοποθέτησης, καταχώρισης και δικαίωμα διαδικασιών καταγγελίας.

## 5.2 Λόγοι Εφαρμογής MLC

Οι βασικοί στόχοι της MLC είναι οι εξής (N. 4078/2012):

- Να εξασφαλίσει η συνολική παγκόσμια προστασία των δικαιωμάτων των ναυτικών.
- Να δημιουργήσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού για τις χώρες και τους εφοπλιστές. Να παρέχει αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, την προστασία τους από τον αθέμιτο ανταγωνισμό από την πλευρά των υποβαθμισμένων πλοίων.

## 5.3 Μελλοντική Επέκταση της Εφαρμογής

Η MLC 2006 έχει δύο τύπους διαδικασιών τροποποίησης. Και οι δύο τύποι διαδικασιών τροποποίησης - σύμφωνα με το άρθρο XIV για τη σύμβαση στο σύνολό της, καθώς και το άρθρο XV για τροποποιήσεις παρά μόνο στον κώδικα. Το άρθρο XIV το οποίο αναφέρεται σε μια διαδικασία επικύρωσης Express είναι παρόμοια με την παρούσα διαδικασία της ΔΟΕ για την αναθεώρηση των συμβάσεων. Το τμήμα της σύμβασης, το οποίο αναμένεται να χρειάζεται ενημέρωση από καιρό σε καιρό, και συγκεκριμένα στον Κώδικα σχετικά με την

τεχνική και την λεπτομερή εφαρμογή των βασικών υποχρεώσεων που απορρέουν από τη σύμβαση, μπορεί να τροποποιηθεί σύμφωνα με την ταχεία διαδικασία που προβλέπονται στο άρθρο XV. Η διαδικασία αυτή, η οποία βασίζεται σε κάποιο βαθμό από την διαδικασία που ήδη έχει εδραιωθεί σε άλλο οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών, του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (ΙΜΟ), θα επιτρέψει αλλαγές στον κώδικα για να τεθεί σε ισχύ και να επικυρωθεί, για όλες ή σχεδόν όλες της χώρες, εντός τριών έως τεσσάρων ετών από τη στιγμή που προτείνεται. Αυτό θα οδηγήσει σε μια σύμβαση που θα είναι πιο ενημερωμένη από την υφιστάμενη. Μια επικύρωση από τα μέλη δεν θα δεσμεύονται από την τροποποίηση του Κώδικα και δεν θα τεθεί σε ισχύ σύμφωνα με το άρθρο XV της Σύμβασης, αν εκφραστεί επίσημη διαφωνία εντός προθεσμίας συνήθως δύο ετών (MLC, 2006).

#### **5.4 MLC και η εφαρμογή της από το Ναυτικό**

Η MLC, είναι ένα διεθνές νομικό μέσο και δεν εφαρμόζεται άμεσα για τους πλοιοκτήτες, τα πλοία και τους ναυτικούς. Αντ' αυτού, όπως όλες οι διεθνείς νομοθεσίες, εξαρτάται από την εφαρμογή από τις χώρες μέσω της εθνικής τους νομοθεσίας ή άλλων μέτρων. Η MLC, καθορίζει τα ελάχιστα πρότυπα που πρέπει να εφαρμόζονται από όλες τις χώρες που την έχουν επικυρώσει. Τα πρότυπα αυτά πρέπει να αντικατοπτρίζονται στα εθνικά πρότυπα ή απαιτήσεις και να υπόκεινται στον συνήθη ρόλο εποπτείας λαμβάνοντας από την Επιτροπή Εμπειρογνομόνων το πλαίσιο του εποπτικού συστήματος της ΔΟΕ.

#### **5.5 Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα**

Κατ' αρχάς, το MLC, έχει σχεδιαστεί για να επιτύχει ένα υψηλότερο επίπεδο κύρωσης από τις προηγούμενες συμβάσεις. Στόχος της MLC, ήταν να επιτευχθεί καθολική επικύρωση, η οποία καλύπτει ακόμα και τους ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία που δεν έχουν επικυρώσει τη Σύμβαση. Καλύπτει επίσης όλα τα άτομα που εργάζονται στη θάλασσα. Μέχρι τώρα δεν ήταν σαφές ότι όλοι αυτοί οι άνθρωποι, ιδιαίτερα, για παράδειγμα, εκείνοι που εργάζονται σε πλοία, αλλά δεν εμπλέκονται άμεσα στην πλοήγηση ή τη λειτουργία του πλοίου, όπως το προσωπικό, θα μπορούσαν να θεωρηθούν ναυτικοί.

Η MLC, αποσκοπεί επίσης να δημιουργήσει μια συνεχή «ευαισθητοποίηση συμμόρφωσης» σε κάθε στάδιο, από τα εθνικά συστήματα προστασίας μέχρι το διεθνές σύστημα. Η MLC ξεκινά με τα ατομικά δικαιώματα των ναυτικών, οι οποίοι πρέπει να είναι σωστά ενημερωμένοι για τα δικαιώματά τους και τα ένδικα μέσα σε περίπτωση καταγγελίας για μη συμμόρφωση με τις απαιτήσεις της σύμβασης και οι οποίοι έχουν δικαίωμα να κάνουν καταγγελίες, τόσο για το κατάστρωμα του πλοίου όσο και στην ξηρά. Συνεχίζει με τους εφοπλιστές. Εκείνοι που κατέχουν ή εκμεταλλεύονται πλοία 500 GT και άνω, τα οποία εκτελούν διεθνή δρομολόγια ή δρομολόγια μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, που απαιτούνται για την ανάπτυξη του εμπορίου και την πραγματοποίηση των σχεδίων τους να εξασφαλίζουν ότι θα τηρούνται οι ισχύοντες εθνικοί νόμοι, κανονισμοί ή άλλα μέτρα που αναφέρονται στην MLC, 2006. Οι εφοπλιστές δηλώνουν ότι οι πλοίαρχοι είναι υπεύθυνοι για την εκτέλεση των σχεδίων και την τήρηση των κατάλληλων βιβλίων ως απόδειξη για την εφαρμογή των απαιτήσεων της Σύμβασης. Στο πλαίσιο της τροποποίησης των ευθυνών της για τις επιθεωρήσεις εργασίας για πλοία 500 GT ή άνω που εκτελούν διεθνή δρομολόγια ή δρομολόγια μεταξύ λιμένων του εξωτερικού, το κράτος σημαίας θα επανεξετάσει τα σχέδια των πλοιοκτητών και θα ελέγξει και θα πιστοποιήσει ότι πράγματι υλοποιούνται. Τα πλοία θα έχουν την υποχρέωση να φέρουν πιστοποιητικό ναυτικής εργασίας και δήλωση συμμόρφωσης ναυτικής εργασίας επί του πλοίου.

Τα κράτη σημαίας θα πρέπει να εξασφαλίσουν ότι οι εθνικές νομοθεσίες και κανονισμοί για την εφαρμογή των προτύπων της σύμβασης τηρούνται και σε μικρότερα πλοία που δεν καλύπτονται από το σύστημα πιστοποίησης. Τα κράτη σημαίας θα διενεργούν τακτικές αξιολογήσεις της ποιότητας της αποτελεσματικότητας των εθνικών τους συστημάτων συμμόρφωσης, καθώς και τις εκθέσεις τους στη ΔΟΕ, και σύμφωνα με το άρθρο 22 του Συντάγματος θα πρέπει να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την επιθεώρηση και τα συστήματα πιστοποίησης, συμπεριλαμβανομένων των μεθόδων αξιολόγησης της ποιότητας. Το γενικό σύστημα ελέγχου του κράτους σημαίας συμπληρώνεται από τις διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται σε χώρες που είναι επίσης πηγή εφοδιασμού του κόσμου των ναυτικών. Το σύστημα ενισχύεται περαιτέρω από προαιρετικά μέτρα για τις επιθεωρήσεις σε ξένα λιμάνια (MLC, 2006).

## 5.6 Περιγραφή της Σημερινής Κατάστασης

Υπάρχουν πολλά νέα χαρακτηριστικά στο MLC. Η όλη δομή της σύμβασης διαφέρει από εκείνη των παραδοσιακών συμβάσεων της ΔΟΕ. Είναι οργανωμένη σε τρία κύρια μέρη: τα άρθρα που αναφέρονται για πρώτη φορά από τις γενικές αρχές και τις υποχρεώσεις. Ακολουθούν οι πιο λεπτομερείς κανονισμοί και ο κώδικας (με δύο μέρη: τα μέρη Α και Β). Οι κανονισμοί και τα πρότυπα (Μέρος Α) και οι κατευθυντήριες γραμμές (Μέρος Β) στον κώδικα ορίζονται σε πέντε τίτλους, οι οποίοι καλύπτουν ουσιαστικά το ίδιο θέμα. Υπάρχουν μερικά νέα θέματα, ιδίως στον τομέα της επαγγελματικής ασφάλειας και υγείας που ανταποκρίνονται στα σύγχρονα προβλήματα, όπως οι επιπτώσεις του θορύβου και των κραδασμών στους εργαζόμενους ή άλλους κινδύνους στο χώρο εργασίας, αλλά σε γενικές γραμμές, η σύμβαση αποβλέπει στη διατήρηση των προτύπων στις τρέχουσες πράξεις στο σημερινό τους επίπεδο, αφήνοντας σε κάθε χώρα μεγαλύτερη ευχέρεια στη διαμόρφωση της εθνικής τους νομοθεσίας για την ίδρυση αυτού του επιπέδου προστασίας.

Οι διατάξεις σχετικά με τη σημαία επιθεώρησης του κράτους, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης των "αναγνωρισμένων οργανισμών" βασίζεται στη σύμβαση της ΔΟΕ για τη ναυτική επιθεώρηση εργασίας. Οι δυνατότητες για επιθεωρήσεις σε ξένους λιμένες βασίζονται στις υφιστάμενες θαλάσσιες συμβάσεις, ιδίως σύμφωνα με το Αρ. 147 της Σύμβασης 147. Ωστόσο, η MLC, 2006 στηρίζεται στις συμβάσεις για να αναπτύξει μια πιο αποτελεσματική προσέγγιση για τα σημαντικά θέματα, σύμφωνα με άλλες διεθνείς θαλάσσιες συμβάσεις που καθιερώνουν πρότυπα για την ποιοτική ναυτιλία σε σχέση με θέματα όπως η ασφάλεια των πλοίων και η ασφάλεια και η προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Μια από τις πιο καινοτόμες πτυχές της MLC, όσον αφορά τις εν λόγω συμβάσεις της ΔΟΕ, είναι η πιστοποίηση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών και των συνθηκών εργασίας στα πλοία (MLC, 2006).

# Συμπεράσματα

Η ναυτιλία όπως προκύπτει από όσα αναφέρθηκαν στην εργασία αποτελεί μια βιομηχανία αναγκαία για τα κράτη διεθνώς. Το μεγαλύτερο μέρος των θαλάσσιων μεταφορών διεθνώς γίνεται μέσω θαλάσσης. Η ταχύτητα της διακίνησης των αγαθών παγκοσμίως έχει εντυπωσιακή άνοδο κυρίως λόγω της μείωσης του κόστους. Η ναυτιλία αποτελεί για τις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες, έναν από τους κυρίαρχους τομείς της οικονομίας, με παγκόσμια προσφορά, και με ποικίλες μορφές δραστηριότητας.

Στην Ελλάδα η εμπορική ναυτιλία, εκτός από την συμβολή της στην εθνική οικονομία της χώρας, αποτελεί και σημαντικό παράγοντα ασφαλείας, καθώς συνδέει την ηπειρωτική χώρα με πολλά νησιά. Σε διεθνές επίπεδο ο εμπορικός στόλος της χώρας, κατέχει το 10% του παγκόσμιου στόλου, και η ναυτιλία αποτελεί ένα τομέα στον οποίο η Ελλάδα μπορεί και έχει κάποια διαπραγματευτική ισχύ και λαμβάνει μέρος στον ελεύθερο ανταγωνισμό. Η βασική συνδρομή της ναυτιλίας στην οικονομία είναι το συνάλλαγμα που προσφέρει. Αυτό προκύπτει από τα ποσά που δαπανούνται για τις επισκευές των πλοίων και τον ανεφοδιασμό, τους μισθούς των ναυτικών κα. Αξιόλογη επίσης είναι και η συνεισφορά της ναυτιλίας στην δημιουργία και διατήρηση θέσεων εργασίας στα καράβια αλλά και στα ναυτιλιακά γραφεία και σε άλλες υπηρεσίες της ξηράς.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρει ότι ο ελληνικός στόλος «κινείται κυρίως στο εξωτερικό δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει σημαντικό μεταφορικό έργο για τέτοιου μεγέθους χωρητικότητα. Κατά συνέπεια, το ελληνικό πλοίο εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων και είναι, ως εκ τούτου, ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την προστασία της δικής τους ναυτιλίας».

Όμως το επάγγελμα του ναυτικού λόγω των αντίξωων συνθηκών εργασίας δεν προτιμάται από τα νέα άτομα με αποτέλεσμα να παρουσιάζονται

προβλήματα στις ναυτικές εταιρίες. Σύμφωνα με μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου «Για να επιτευχθεί αυτό, το ναυτικό επάγγελμα, πρέπει να καταστεί ελκυστικό στους νέους ώστε να υπάρχει προσέλευση και παραμονή σε αυτό. Εάν κάτι ανάλογο δεν καταστεί δυνατό, η ελληνόκτητη ναυτιλία ολοένα και θα διεθνοποιείται ως προς την επάνδρωση, θέτοντας μακροχρονίως ερωτηματικά για την διατήρηση της θέσης της στις διεθνείς αγορές».

Σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη της διεθνούς ναυτιλίας αποτελεί η στήριξη των προσπαθειών του IMO και η ενδυνάμωση της πραγματοποίησης των διεθνών προτύπων και κανόνων, συμπεριλαμβανομένων και των πρωτοβουλιών της IMO για ποινές στα κράτη που δεν ακολουθούν τις απαιτήσεις των διεθνών συμβάσεων. Τα πλοία όλων των εθνικοτήτων ταξιδεύουν στις ίδιες θάλασσες ακολουθώντας κάποιους κοινούς διεθνείς κανόνες, αντιμετωπίζουν παρόμοιες συνθήκες εργασίας, και ελέγχονται από κανόνες που έχουν ορίσει οι διεθνείς οργανισμοί.

Επίσης σύμφωνα με την IMO θα πρέπει όλοι οι ναυτικοί να έχουν το ίδιο επίπεδο επαγγελματικής ικανότητας. Σύμφωνα με την μελέτη του Πανεπιστημίου Αιγαίου η «ναυτική εκπαίδευση πρέπει να εκσυγχρονιστεί, να βελτιωθεί από πλευράς ποιότητας και να γίνει πιο παραγωγική σε αριθμό αποφοίτων ώστε να καλύπτεται το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησης».

Η νέα Σύμβαση εργασίας, η οποία ψηφίστηκε το 2006 στην Ελβετία αποτελεί μια καινοτόμο ενέργεια η οποία εξασφαλίζει σε όλους τους ναυτικούς και τα πλοία σε όποιο κράτος και αν ανήκουν, μια ασφαλή και κόσμια εργασία δίνοντας επίσης και κάποια προνόμια στο επάγγελμα. «Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας είναι ο παγκόσμιος καταστατικός χάρτης των ναυτικών. Είναι η δέσμευση στις αρχές της αξιοπρεπούς εργασίας και διαβίωσής τους επί των πλοίων που θα γίνονται σεβαστές παντού» Έχει γίνει αποδεκτό από τα μέλη του ILO ότι δεν γίνεται να υπάρξει ταύτιση της ποιοτικής ναυτιλίας και των άθλιων συνθηκών εργασίας. Οι νέοι κοινοί κανόνες για εξασφάλιση κόσμιας εργασίας βοηθούν τον ανταγωνισμό και την συνεργασία.

Με την νέα αυτή Σύμβαση οι διαχειριστές και οι πλοιοκτήτες επιβάλλεται να συμμορφωθούν στους νέους κανονισμούς, αφού παρέχεται στους εργαζομένους η δυνατότητα καταγγελίας. Ρυθμίζει θέματα που έχουν σχέση με την εργασία των ναυτικών πάνω στα πλοία, τις συνθήκες εργασίας, τις ώρες εργασίας, τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών με ότι αναφέρεται στις συμβάσεις

εργασίας. Παρέχεται επίσης στους εργαζόμενους, σύμφωνα με τις διατάξεις, καλές συνθήκες εργασίας, ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, προστασία της υγείας, κοινωνική ασφάλιση, και ιατρική φροντίδα.

Η σύμβαση αποτελείται από κανονισμούς και άρθρα που ακολουθούνται από ένα διμερή κώδικα και χωρίζονται σε πέντε τίτλους.

- Τίτλος 1: Ελάχιστες προδιαγραφές ναυτικής εργασίας,
- Τίτλος 2: Συνθήκες απασχόλησης,
- Τίτλος 3: Ενδιαίτηση, ψυχαγωγικές εγκαταστάσεις, τρόφιμα και τομέας εστίασεως,
- Τίτλος 4: Προστασία υγείας και κοινωνικής ασφάλισης και
- Τίτλος 5: Συμμόρφωση και επιβολή.

Στόχος της Σύμβασης είναι η εξασφάλιση διεθνούς και ομοιόμορφης προστασίας των δικαιωμάτων των εργαζομένων στην ναυτιλία, και στην προσέλκυση στο επάγγελμα νέων ανθρώπων.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς



# Βιβλιογραφία

## Ελληνική Βιβλιογραφία

2. Βλάχος, Γ.Π., Νικολαΐδης, Μ. & Τσάκος, Π. (1999). Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης. Αθήνα: Τζέι & Τζέι Ελλάς.
3. Βλάχος, Γ.Π. & Αλεξόπουλος, Α.Β. (1996). Διεθνείς Οργανισμοί και Ναυτιλιακή Πολιτική. Αθήνα: Σταμούλης.
4. Γεωργαντόπουλος, Ε. & Βλάχος, Γ. (1997). Ναυτιλιακή Οικονομική. Αθήνα: Τζέι & Τζέι Ελλάς.
5. Γουλιέλμος, Α. (1999). Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων. Αθήνα: Σταμούλης.
6. Ζέρβας, Ν. (2009). Εργασιακές Σχέσεις στα υπο Ελληνική Σημαία Φορτηγά Ποντοόρα Πλοία. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων (MBA).
7. Θεοτοκάς, Ι. (2001). Εισαγωγή στις Ναυτιλιακές Σπουδές. Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
8. Κιάντου, Α. (Σακκάς, 2011) (1993). Ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα: Σακκουλα.
9. Κιάντου-Παμπούκη, Α. (1993). Ναυτικό Δίκαιο. Αθήνα: Σακκουλα.
10. ΚΙΝΔ, Άρθρο 37-83. Διαθέσιμο στο: [http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟ\\_ΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ/tabid/259/language/el-GR/Default.aspx](http://www.ministryofjustice.gr/site/kodikos/Eυρετήριο/ΚΩΔΙΚΑΣΙΔΙΩΤΙΚΟ_ΥΝΑΥΤΙΚΟΥΔΙΚΑΙΟΥ/tabid/259/language/el-GR/Default.aspx), Πρόσβαση 27/05/2013.
11. Μεταξάς, Β. (1988). Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής. Αθήνα: Παπαζήσης.
12. Μητσάκου, Ε. (2010). Το ζήτημα της απασχόλησης στην Ελληνική Ναυτιλία. Προβλήματα και Προοπτικές Βελτίβσης. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Ναυτιλία.
13. Ντάντσεβ, Σ. & Ντεμιάν, Η. (2013). Η Συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές. Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών



14. Σακκάς, Ι. (2011). Ιστορία της Μεσογείου: Μέσοι και Νεότεροι Χρόνοι. Πανεπιστημιακές Σημειώσεις, Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
15. Σαμπράκος, Ε. (1996). Ακτοπλοία και Αερομεταφορές: Ανταγωνισμός και Συμπληρωματικότητα. Πανεπιστήμιο Πειραιώς: Κέντρο Ερευνών.

#### Ξένη Βιβλιογραφία

1. Chapman, S.E. (1994). Ship Management under pressure. International Ship Management, 4.
2. Jacobson, D. & Andreoso, C. (1996). Industrial Economics and Organisation: a European Perspective. McGraw Hill.
3. Kotler, P. & Keller, K.L. (2010). Μάρκετινγκ Μάνατζμεντ. Αθήνα: Κλειδάριθμος.
4. MLC (2006). Maritime Labour Convention. Switzerland: International Labour Organization.
5. Perry, G. (1994). The right place at the right price-locations for ship management. International Management, 4.
6. Robins, S.P. (1994). Management. Prentice Hall.

#### Νόμοι

1. Ν. 2974/1996. Κύρωση της 180 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας “για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων” και του πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων. Διαθέσιμος στο: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/a293\\_2001.1127732732069.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/a293_2001.1127732732069.pdf), Πρόσβαση: 29/05/2013.
2. Ν. 1639/1986. Κύρωση της 71 Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας για τις συντάξεις των ναυτικών. Διαθέσιμο στο: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/109a\\_86.1151060188877.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/109a_86.1151060188877.pdf), Πρόσβαση: 29/05/2013.
3. Ν. 1131/1981. Περί κυρώσεως της υπ’ αριθ. 73 Διεθνούς Συμβάσεως “περί ιατρικής εξετάσεως ναυτικών”. Διαθέσιμο στο: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/a39\\_81.1131011479235.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/a39_81.1131011479235.pdf), Πρόσβαση: 30/05/2013.

4. Ν. 486/1976. Περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 134 Διεθνούς Συμβάσεως Εργασίας “περί προλήψεως των εργατικών ατυχημάτων των ναυτικών”. Διαθέσιμο στο: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/321-76.1111994303076.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/321-76.1111994303076.pdf), Πρόσβαση: 30/05/2013.
5. Ν.Δ. της 23-9/1925. Περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 7 Διεθνούς Συμβάσεως “περί ελαχίστου ορίου ηλικίας εισδοχής παιδων εν τη ναυτική εργασία”. Διαθέσιμο στο: <http://www.ypakp.gr/uploads/files/2403.pdf>, Πρόσβαση 30/05/2013.
6. Ν. 4318/1963 - Περί κυρώσεως της υπ' αριθ. 58 Διεθνούς Συμβάσεως “περί κατωτάτου ορίου ηλικίας εισδοχής των παιδων εις το ναυτικόν Επάγγελμα”. Διαθέσιμο στο: <http://www.ypakp.gr/uploads/files/2406.pdf>, Πρόσβαση: 30/05/2013.
7. Ν.Δ. της 23-9/1925 - Περί κυρώσεως των υπ' αριθ. 9 Διεθνών Συμβάσεων “περί ευρέσεως εργασίας εις ναυτικούς”. Διαθέσιμο στο: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/DSE9.1116935195336.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/DSE9.1116935195336.pdf), Πρόσβαση: 30/05/2013.
8. Ν.Δ. της 29-9/1973. Περί Κώδικος Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Διαθέσιμο στο: [http://www.sysmed.gr/images/stories/nomouesia/nd\\_187\\_1973.pdf](http://www.sysmed.gr/images/stories/nomouesia/nd_187_1973.pdf), Πρόσβαση: 30/05/2013.
9. Ν. 1383/1973. Περί ιδρύσεως Κέντρων Επιμορφώσεως Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ). Διαθέσιμο στο: <http://www.pemen.gr/files/PDF/N%20D%201383.pdf>, Πρόσβαση: 31/05/2013.
10. Π.Δ. 137/2012. Αποδοχή τροποποιήσεων της Διεθνούς Σύμβασης “Για πρότυπα εκπαίδευσης, έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών, 1978. Διαθέσιμο στο: [http://www.elinyae.gr/el/lib\\_file\\_upload/137a\\_12.1340880813828.pdf](http://www.elinyae.gr/el/lib_file_upload/137a_12.1340880813828.pdf), Πρόσβαση: 31/05/2013.

#### Εικόνες

1. ILO Λογότυπο:  
<http://www.un.ba/stranica/International%20Labour%20Organization>
2. IMO Λογότυπο: <http://tfig.unece.org/contents/org-imo.htm>

3. International Chamber of Shipping:  
[http://www.agelef.co.uk/information\\_links/information\\_links.htm](http://www.agelef.co.uk/information_links/information_links.htm)
4. International Association of Classification Societies: <http://www.iacs.org.uk>
5. International Association of Association of Independent Tanker Owners:  
<http://www.intertanko.com/Membership/Articles-of-Association/>

#### Διαδίκτυο

1. ΕΛ.Ι.Ν.Τ. (2012). Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας τίθεται σε Εφαρμογή. Διαθέσιμο στο: <http://www.elint.org.gr/news/articles/175-the-international-maritime-labour-convention-is-implemented.html>, Πρόσβαση: 01/06/2013.

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΠΡΩΤΟ: ΑΠΟΦΑΣΗ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

« Council Decision of 7 June 2007 authorising Member States to ratify, in the interests of the European Community, the Maritime Labour Convention, 2006, of the International Labour Organisation  (2007/431/EC) THE COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION, Having regard to the Treaty establishing the European Community, and in particular Article 42 in conjunction with the first sentence of the first subparagraph of Article 300(2) and the first subparagraph of Article 300(3) thereof, Having regard to the proposal from the Commission, Having regard to the opinion of the European Parliament [1], Whereas: (1) The Maritime Labour Convention, 2006, of the International Labour Organisation (hereinafter referred to as the Convention and the ILO, respectively) was adopted on 7 February 2006 by the maritime session of the International Labour Conference of the ILO convened in Geneva.  (2) The Convention brings a major input in the shipping sector at international level in promoting decent living and working conditions for seafarers and fairer competition conditions for operators and shipowners and it is therefore desirable that its provisions should be applied as soon as possible.  (3) The Convention lays the foundations for an international maritime labour code by setting minimum labour standards.	Απόφαση του Συμβουλίου της 7ης Ιουνίου 2007 για την εξουσιοδότηση των κρατών μελών να επικυρώσουν, προς το συμφέρον της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας του 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας  (2007/431/ΕΚ) ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, και ιδίως το άρθρο 42 σε συνδυασμό με την πρώτη πρόταση του πρώτου εδαφίου του άρθρου 300 παράγραφος 2 και το πρώτο εδάφιο του άρθρου 300 παράγραφος 3, την πρόταση της Επιτροπής, τη γνώμη του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου [1], Εκτιμώντας τα ακόλουθα: (1) Η σύμβαση ναυτικής εργασίας (2006) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (εφεξής "σύμβαση" και "ΔΟΕ") εγκρίθηκε στις 7 Φεβρουαρίου 2006 από τη ναυτιλιακή σύνοδο της Διεθνούς διάσκεψης Εργασίας της ΔΟΕ που συγκλήθηκε στη Γενεύη.  (2) Η σύμβαση αυτή αποτελεί μια σημαντική συμβολή στη διεθνή ναυτιλία προωθώντας αξιοπρεπείς όρους διαβίωσης και εργασίας για τους ναυτικούς καθώς και δικαιότερους όρους ανταγωνισμού για τους επιχειρηματίες και πλοιοκτήτες και, ως εκ τούτου, οι διατάξεις της είναι επιθυμητό να τεθούν σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατό.  (3) Η σύμβαση θέτει τα θεμέλια για έναν διεθνή κώδικα ναυτικής εργασίας καθορίζοντας ελάχιστα πρότυπα εργασίας.
---	---

- (4) The Community seeks to achieve the establishment of a level playing field in the maritime industry. (4) Η Κοινότητα επιδιώκει να επιτύχει την καθιέρωση ίσων όρων ανταγωνισμού στον τομέα της ναυτιλίας.
- (5) Article 19, paragraph eight of the ILO Constitution states that "in no case, shall the adoption of any Convention or Recommendation by the Conference, or the ratification of any Convention by any Member, be deemed to affect any law, award, custom or agreement which ensures more favourable conditions to the workers concerned than those provided for in the Convention or Recommendation". (5) Το άρθρο 19 παράγραφος 8 του καταστατικού της ΔΟΕ αναφέρει ότι "η έγκριση οποιασδήποτε συμβάσεως ή συστάσεως από τη διάσκεψη, ή η επικύρωση οποιασδήποτε συμβάσεως από οποιοδήποτε μέλος, δεν θεωρείται σε καμία περίπτωση ότι επηρεάζει οποιοδήποτε δίκαιο, απόφαση, έθιμο ή συμφωνία η οποία εξασφαλίζει ευνοϊκότερους όρους στους οικείους εργαζόμενους από εκείνους που προβλέπονται από τη σύμβαση ή τη σύσταση".
- (6) Some provisions of the Convention fall within the Community's exclusive competence as regards the coordination of social security schemes. (6) Ορισμένες διατάξεις της σύμβασης εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα της Κοινότητας στον τομέα του συντονισμού των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης.
- (7) The Community cannot ratify the Convention, as only states can be parties thereto. (7) Η Κοινότητα δεν μπορεί να επικυρώσει τη σύμβαση δεδομένου ότι μόνο κράτη μπορούν να είναι συμβαλλόμενα μέρη της.
- (8) The Council should therefore authorise the Member States which are bound by the Community rules on the coordination of social security schemes based on Article 42 of the Treaty to ratify the Convention in the interests of the Community, under the conditions laid down in this Decision, (8) Ως εκ τούτου, το Συμβούλιο θα πρέπει να εξουσιοδοτήσει τα κράτη μέλη, τα οποία δεσμεύονται από τους κοινοτικούς κανόνες σχετικά με τον συντονισμό των συστημάτων κοινωνικής ασφάλισης βάσει του άρθρου 42 της συνθήκης, να επικυρώσουν τη σύμβαση προς το συμφέρον της Κοινότητας, υπό τους όρους που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση,

HAS ADOPTED THIS DECISION:

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ  
ΑΠΟΦΑΣΗ:

Article 1

Άρθρο 1

Member States are hereby authorised to ratify, for the parts falling under Community competence, the Maritime Labour Convention, 2006, of the International Labour Organisation, adopted on 7 February 2006.

Τα κράτη μέλη εξουσιοδοτούνται να επικυρώσουν, για τα τμήματά της που εμπίπτουν στην κοινοτική αρμοδιότητα, τη σύμβαση ναυτικής εργασίας (2006) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, η οποία εγκρίθηκε στις 7 Φεβρουαρίου 2006.

Article 2

Άρθρο 2

Member States should make efforts to take the necessary steps to deposit their instruments of ratification of the Convention with the Director-General of the International Labour Office as soon as possible, preferably before 31 December 2010. The Council will review the progress of the ratification before January 2010.

#### Article 3

This Decision is addressed to the Member States in accordance with the Treaty establishing the European Community.

Done at Luxembourg, 7 June 2007.

For the Council

The President

M. Glos

[1] Opinion delivered on 14 March 2007 (not yet published in the Official Journal).

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να καταβάλουν προσπάθειες ώστε να προβούν στις αναγκαίες ενέργειες για την κατάθεση των οικείων εγγράφων επικύρωσης της σύμβασης στον γενικό διευθυντή του Διεθνούς Γραφείου Εργασίας το συντομότερο δυνατό, και κατά προτίμηση πριν από τις 31 Δεκεμβρίου 2010. Το Συμβούλιο θα επανεξετάσει την πρόοδο της διαδικασίας επικύρωσης πριν από τον Ιανουάριο του 2010.

#### Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη σύμφωνα με τη συνθήκη για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας.

Λουξεμβούργο, 7 Ιουνίου 2007.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

M. Glos

[1] Γνώμη που διατυπώθηκε στις 14 Μαρτίου 2007 (δεν έχει ακόμα δημοσιευθεί στην Επίσημη Εφημερίδα).

Πανεπιστήμιο Πειραιώς