

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ**

**ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**



ΔΠΜΣ

Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία

Διπλωματική Εργασία

“ Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

“Λεουτσάκος Σταμάτιος”

“ΜΝΣΝΔ21028»

Επιβλέπων:

“Καθηγητής Ιωάννης Θεοτοκάς”

Πειραιάς

“Απρίλιος” “2023”

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT

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 των πιθανών συνεπειών αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

ΤΡΙΜΕΛΗΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ:

ΜΕΛΟΣ Α΄: Ιωάννης Θεοτοκάς

ΜΕΛΟΣ Β΄: Κωνσταντίνος Χλωμούδης

ΜΕΛΟΣ Γ΄: Ιωάννης Λαγούδης



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, Κο Γιάννη Θεοτοκά για την πολύτιμη συμβολή του αλλά και τις πολύτιμες οδηγίες του κατά τη διάρκεια εκπόνησης αυτής της εργασίας και καθ’ όλη την διάρκεια του μεταπτυχιακού προγράμματος. Θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του Μεταπτυχιακού Προγράμματος για την πολύτιμη μετάδοση γνώσεων και διαφορετικών απόψεων πάνω στα ναυτιλιακά ζητήματα.

Ακόμη, θέλω να ευχαριστήσω τους συναδέλφους που συνεργαστήκαμε στα πλαίσια του προγράμματος και αναπτύξαμε φιλικές σχέσεις. Τέλος, θέλω να ευχαριστήσω την σύντροφό μου και την υπόλοιπη οικογένεια μου που με στήριξαν κατά την διάρκεια του Μεταπτυχιακού.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία μελετάει την συμβολή της Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας στο ναυτικό επάγγελμα, γνωστή και με τα αρχικά MLC-Maritime Labour Convention, την συνεισφορά της στην ναυτιλία και τα αποτελέσματα της εφαρμογής της.

Η Σύμβαση έχει σκοπό την προστασία της ναυτική εργασίας και ορίζει τις υποχρεώσεις για τους πλοιοκτήτες σχετικά με την ανάληψη του κόστους ασθένειας, ατυχήματος και επαναπατρισμού και το πως θα καλύψουν τους ναυτικούς ώστε να αισθάνονται ασφαλείς.

Μέσα από μια σειρά συνεντεύξεων και έπειτα από την διεξαγωγή ερευνάς που συμμετείχαν ναυτικοί (ενεργοί και μη) , η παρούσα εργασία προσπαθεί να φτάσει στο συμπέρασμα αν η σύμβαση MLC και οι αναθεωρήσεις της έχουν συμβάλει στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος.

Λέξεις – Κλειδιά

MLC

ILO

Ναυτικό Επάγγελμα



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Πίνακας Περιεχομένων

Περίληψη.....	v
Πίνακας Περιεχομένων	vi
Πίνακας Σχημάτων.....	viii
Συντμήσεις	ix
2 Εισαγωγή.....	1
2.1 Σκοπός Εργασίας.....	2
2.1.1 Μεθοδολογία Εργασίας.....	2
2.1.2 Περίγραμμα Διπλωματικής	2
3 Marine Labor Convention	3
3.1 Εισαγωγή.....	3
3.2 Τι είναι η σύμβαση MLC	5
3.3 Η ευελιξία της σύμβασης	6
3.4 Η ευημερία των ναυτικών	8
3.5 Ο έλεγχος του λιμένα και η σημασία του.....	10
4 Στοιχεία Έρευνας και Συνεντεύξεων.....	11
4.1 Παρουσίαση Ευρημάτων Έρευνας.....	11
4.1.1 Ηλικία Ερωτηθέντων	11
4.1.2 Τομέας Εργασίας.....	12
4.1.3 Διαδικασία Πρόσληψης	13
4.1.4 Πόσο καλά γνωρίζετε την σύμβαση της MLC.....	13
4.1.5 Πως θεωρείτε την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση.....	14
4.1.6 Οι ισχύοντες κανονισμοί προστατεύουν τους νέους ναυτικούς.....	14
4.1.7 Παραβιάσεις της σύμβασης	15
4.1.8 Παράγοντες που επηρεάζουν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο	19
4.1.9 Σημαντικότερες ρυθμίσεις MLC.....	25
4.1.10 Αξιολόγηση των χώρων ενδιαίτησης και ψυχαγωγίας του πλοίου	26
4.1.11 Ποιότητα σίτισης στο πλοίο.....	28
4.1.12 Η ιατρική περίθαλψη που παρέχεται στο πλοίο και την στείρα(όσο εργάζεστε στο πλοίο)	28
4.1.13 Ναυτική κοινωνική ασφάλιση.....	29
4.1.14 Πρόσβαση στους λιμένες	30
4.1.15 Κατάταξη με σειρά σημαντικότητας των ελάχιστων απαιτήσεων που επιβάλλεται να ικανοποιούν οι χώροι ενδιαίτησης	30
4.1.16 Το σύστημα παράπρονων στο πλοίο.....	31
4.1.17 Η σύμβαση κατά την περίοδο της πανδημίας	32
4.2 Συνεντεύξεις	32
5 Κεφάλαιο Σχολιασμός.....	35
5.1 Δημογραφικά στοιχεία	35
5.2 Ελάχιστες απαιτήσεις	36
5.3 Συνθήκες Εργασίας	36
5.4 Χώροι ενδιαίτησης και τροφοδοσία.....	37
5.5 Υγεία, ναυτική κοινωνία ασφάλιση και welfare	38



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του
ναυτικού επαγγέλματος”

6	Συμπεράσματα	40
	Βιβλιογραφία.....	42
	Παράρτημα Α: Στοιχεία Συνεντευξιαζόμενων.....	44
	Παράρτημα Β: Ερωτηματολόγια.....	44



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Πίνακας Σχημάτων

Γράφημα 3.1 Ηλικίες Ερωτηθέντων.....	12
Γράφημα 3.1.2 Τομέας Εργασίας.....	12
Γράφημα 3.1.3 Διαδικασία Πρόσληψης.....	13
Γράφημα 3.1.4 Πόσο καλά γνωρίζετε την σύμβαση MLC.....	13
Γράφημα 3.1.5 Πως θεωρείτε την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση.....	14
Γράφημα 3.1.6 Οι ισχύοντες κανονισμοί προστατεύουν τους νέους ναυτικούς.....	15
Γράφημα 3.1.7.1 Επαναπατρισμός.....	16
Γράφημα 3.1.7.2 Μη καταβολής μισθού.....	16
Γράφημα 3.1.7.3 Παραβίαση ωραρίων εργασίας.....	17
Γράφημα 3.1.7.4 Μη παροχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.....	18
Γράφημα 3.1.7.5 Εγκαταστάσεις Ψυχαγωγίας.....	18
Γράφημα 3.1.7.6 Τροφοδοσία.....	19
Γράφημα 3.1.8.2 Στρες.....	20
Γράφημα 3.1.8.2 Επικοινωνία.....	20
Γράφημα 3.1.8.3 Ξεκούραση.....	21
Γράφημα 3.1.8.4 Φόρτος Εργασίας.....	21
Γράφημα 3.1.8.5 Πρόσβαση στην ξηρά.....	22
Γράφημα 3.1.8.6 Καριέρα.....	23
Γράφημα 3.1.8.7 Απομόνωση.....	23
Γράφημα 3.1.8.8 Μισθός.....	24
Γράφημα 3.1.8.9 Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη.....	25
Γράφημα 3.1.9 Σημαντικότερες Ρυθμίσεις MLC.....	25
Γράφημα 3.1.10.1 Καπνιστήριο.....	26
Γράφημα 3.1.10.2 Καμπίνες.....	27
Γράφημα 3.1.10.3 Γυμναστήριο.....	27
Γράφημα 3.1.11 Ποιότητα σίτισης στο πλοίο.....	28
Γράφημα 3.1.12 Η ιατρική περίθαλψη που παρέχεται στο πλοίο και την στεριά κατά την ναυτολόγηση...29	
Γράφημα 3.1.13 Ναυτική Κοινωνική Ασφάλιση.....	29



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Γράφημα 3.1.14 Πόσο σημαντική είναι η πρόσβαση στην ξηρά κατά την ναυτολόγηση.....	30
Γράφημα 3.1.15 Σειρά σημαντικότητας χώρων ενδιαίτησης.....	31
Γράφημα 3.1.16 Σύστημα παραπόνων στα πλοία.....	31
Γράφημα 3.1.17 Η σύμβαση την περίοδο του covid.....	32



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Συντμήσεις

MLC	Maritime Labour Convention
IMO	International Maritime Organization
MARPOL	International Convention for the Prevention of Marine Pollution
ILO	International Labour Organization
STCW	Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers
ITF	International Transport Federation
PSC	Port State Control
ISM	International Safety Management
DOC	Document of Compliance
EE	Ευρωπαϊκή Ένωση
AEN	Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

1 Εισαγωγή

Το ναυτικό επάγγελμα αποτελούσε και αποτελεί ένα ιδιαίτερο επάγγελμα γεμάτο προκλήσεις. Ο ναυτικός ζει και εργάζεται μακριά από την χώρα και τους οικείους του ταξιδεύοντας απ’ άκρη σ’ άκρη του κόσμου. Παρα το γεγονός ότι αποτελεί ένα καλά αμειβόμενο επάγγελμα (σε οικονομικούς όρους) , όλο και λιγότεροι το επιλέγουν και όλο και περισσότεροι είναι διατεθειμένοι να το εγκαταλείψουν. Οι προκλήσεις του επαγγέλματος συνέβαλαν στην κατανόηση ότι πρέπει να δημιουργηθεί μια σύμβαση η οποία να παρέχει αυξημένη νομοθετική προστασία στους ναυτικούς. Ακόμη ο χώρος που ζουν και εργάζονται οι ναυτικοί είναι ένας και είναι κοινός, είναι το πλοίο.. Αυτές οι εργασιακές συνθήκες συχνά εκθέτουν τους ναυτικούς σε κινδύνους και οδήγησαν στην επείγουσα ανάγκη να αναζητήσουν και να δημιουργήσουν ένα μέσο το οποίο σκοπό έχει να συμβάλει ουσιαστικά στην καθιέρωση και εφαρμογή ομοιόμορφων ελάχιστων προτύπων παγκοσμίως για τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών.

Έτσι το 2006 στη Γενεύη της Ελβετίας, εγκρίθηκε η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας του “Maritime Labour Convention” από τον ILO . «Ήδη μετά από πέντε επικυρώσεις, οι χώρες που επικύρωσαν (Μπαχάμες, Νορβηγία, Λιβερία, Νήσοι Μάρσαλ και Παναμάς) αντιπροσώπευαν πάνω από το 43 τοις εκατό της συνολικής παγκόσμιας χωρητικότητας (που είναι πάνω από 33 τοις εκατό, η δεύτερη απαίτηση για την έναρξη ισχύος). Από τον Σεπτέμβριο του 2019, η σύμβαση έχει κυρωθεί από 94 κράτη που εκπροσωπούν πάνω από το 94% της παγκόσμιας ναυτιλίας»(Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., & Zhao, M. (2018)).

Έπειτα από την επικύρωση και εφαρμογή της σύμβασης από την εκάστοτε χώρα, η εφαρμογή της ελέγχεται. Τα κράτη μέσω των Port State Control , εκπρόσωποι του ILO καθώς και οι εταιρείες είναι επιφορτισμένοι με τον έλεγχο της εφαρμογής της σύμβασης ναυτικής εργασίας. Τα αποτελέσματα αυτών των επιθεωρήσεων και ελέγχων καταδεικνύουν επίσης τα προβλήματα που πρέπει να αντιμετωπίσουν οι ναυτικοί και πρέπει να αντιμετωπιστούν αποτελεσματικά από τους υπεύθυνους προκειμένου να οδηγήσουν στην πλήρη εφαρμογή της σύμβασης που αποκτά ένα πλήρως ασφαλές και αξιοπρεπές περιβάλλον εργασίας για τους ναυτικούς(Jinyoung Yang ,2017).



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

1.1 Σκοπός Εργασίας

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να καταγράψει μέσα από την διεξαγωγή έρευνας ,συνεντεύξεων και λαμβάνοντας υπόψιν στοιχεία όπως είναι οι παραλήψεις που επισημαίνονται από τα διάφορα port state controls αν η Ναυτική Σύμβαση Εργασίας και οι αναθεωρήσεις της έχουν βοηθήσει και αν συνεχίζουν να βελτιωθεί το ναυτικό επάγγελμα.

1.1.1 Μεθοδολογία Εργασίας

Τα εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν στην ερευνά μας είναι αυτά των συνεντεύξεων και η χρήση ερωτηματολογίων που είχαν σκοπό να εξάγουν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με την ικανοποίηση και τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί και που αφορούν την Ναυτική Σύμβαση Εργασίας.

Οι συνεντεύξεις που διεξήχθησαν ήταν ημιδομημένες χρησιμοποιήθηκαν δηλαδή μια σειρά ανοιχτού τύπου ερωτήσεων ιδίως για όλους τους συνεντευξιζομενους και με την ίδια σειρά. Η ανάλυση των δεδομένων είναι απλή καθώς το μόνο που πρέπει να κάνει ο ερευνητικής είναι να συγκρίνει τις διαφορετικές απαντήσεις (αν φυσικά υπάρχουν).

Δεύτερο εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε ήταν τα ερωτηματολόγια. Ένα στα ελληνικά και ένα στα αγγλικά καθώς μέρος του δείγματος είναι αλλοδαποί. Μέσα στην έρευνα προσπαθούμε να βρούμε τα εξής :

1. Που συναντάμε ελλείψεις στην MLC;
2. Αν υπάρχει ικανοποίηση σχετικά με τους εφαρμόζοντες κανονισμούς;
3. Αν γίνονται προσπάθειες των συμβαλλόμενων μερών για βελτίωση των συνθηκών;

1.1.2 Περίγραμμα Διπλωματικής

Η παρούσα διπλωματική εργασία παρουσιάζει την εξής δομή:

Στο 1^ο κεφάλαιο παρουσιάζεται ο σκοπός την εργασίας καθώς και ποια εργαλεία χρησιμοποιήθηκαν προκειμένου να φτάσουμε στο ζητούμενο



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Στο 2^ο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην MLC, στην εφαρμογή της συμβάσεις και προβλήματα που έχουν παρατηρηθεί στην εφαρμογή της κάνοντας χρήση της βιβλιογραφίας .

Στην συνέχεια στο τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζονται τα στοιχεία που συγκεντρωθήκαν από τα ερωτηματολόγια και από τις συνεντεύξεις.

Στο 4^ο κεφάλαιο γίνεται σχολιασμός των στοιχείων που συγκεντρωθήκαν. Τέλος στο τελευταίο κεφάλαιο γίνεται μια μικρή ανασκόπηση των όσων προηγήθηκαν και εξάγουμε τα συμπεράσμα μας σχετικά με το εάν η MLC βοηθά στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος.

2 Marine Labor Convention

2.1 Εισαγωγή

Η βιομηχανία της ναυτιλίας επιφέρει πολύ σημαντικά οικονομικά οφέλη στις χώρες καθώς μπορεί να μετακινηθούν τρόφιμα και άλλα αγαθά και να αυξηθούν τα έσοδα μιας χώρας (Mitropoulos, 2020). Η ναυτιλία είναι ένας οικονομικός κλάδος που στηρίζει την καθημερινή ζωή των ατόμων σε όλες τις χώρες καθώς προωθεί την ανταλλαγή αγαθών και υλικών και προωθεί την κατανάλωση τους. Σύμφωνα με την ανάλυση δεδομένων το 2019, το σύνολο του παγκόσμιο ναυτιλιακού εμπορίου, υπολογίζεται ότι ξεπέρασε τα 14 τρισεκατομμύρια δολάρια ΗΠΑ. Περίπου 11 δισεκατομμύρια τόνοι εμπορευμάτων αποστέλλονται κάθε χρόνο. Οι αριθμοί για τα πλοία που υπάρχουν σε παγκόσμιο επίπεδο είναι περίπου 53.000. Η μεταφορά των εμπορευμάτων μέσω της θάλασσας αντιπροσωπεύει περίπου το 80% του συνόλου των διεθνών επιχειρήσεων σε αντίθεση με οποιαδήποτε άλλη μεταφορά εμπορευμάτων (UNCTAD, 2020, όπως αναφέρεται στο Mantoju, 2021).

Οι πρώτες ύλες δίνουν τη δυνατότητα στις χώρες να δημιουργήσουν βιομηχανίες, να κατασκευάσουν πόλεις, σπίτια και να διευκολύνουν τη μετακίνηση του πληθυσμού. Παράλληλα βοηθούν ώστε ορισμένα από τα προϊόντα, που οι χώρες παράγουν, να εξαχθούν στο εξωτερικό. Η ικανότητα αυτή προσθέτει αξία στις αναπτυσσόμενες χώρες ώστε να αναπτυχθεί η ευημερία τους. Μεγάλες ποσότητες εμπορευμάτων, όπως για



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

παράδειγμα προϊόντα πετρελαίου, χημικά προϊόντα, βασικά τρόφιμα (πχ. καφές) μπορούν να μεταφερθούν μέσω των πλοίων. Τα στοιχεία δείχνουν ότι δισεκατομμύρια τόνοι αργού πετρελαίου και δημητριακών αποστέλλονται στον τελικό προορισμό τους μέσω των θαλασμών. Αυτές οι αποστολές δεν θα ήταν εφικτές αν δεν υπήρχαν οι ναυτικοί, που υπολογίζονται περίπου στα 2 εκατομμύρια σε παγκόσμιο επίπεδο (Doumbia - Henry, 2020).

Η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία ανήκει στους πρωτογενείς τομείς της οικονομίας και μπορεί να απασχολήσει ναυτικούς που προέρχονται από διαφορετικές χώρες σε όλο τον κόσμο. Έτσι δημιουργείται το πρόβλημα δικαιοδοσίας, που αφορά το πρωταρχικό μέλημα για την εξακρίβωση των ευθυνών του κράτους, στο οποίο ανήκει το πλοίο (Doumbia – Henry et al., 2006).

Αξίζει να σημειωθεί ότι η ναυτιλία είναι ένας από τους τομείς της οικονομίας που έχει παγκοσμιοποιηθεί. Οι ναυτικοί χρειάζεται να περάσουν ένα μεγάλο μέρος της ζωής τους δουλεύοντας στη θάλασσα μακριά από την κοινωνική τους ζωή. Η έρευνα του Carey (2017) έδειξε ότι η ευπάθεια των ναυτικών συνεχίζεται ακόμα και αν οι πλοιοκτήτες των ναυτιλιακών εταιριών τους εκμεταλλεύονται, τους θυματοποιούν και τους κακομεταχειρίζονται.

Επιπλέον οι Hystad & Eid (2016) διατύπωσαν την άποψη ότι στο χώρο της ναυτιλίας υπάρχουν αρκετοί στρεσογόνοι παράγοντες που επηρεάζουν την καθημερινότητα των ναυτικών. Ενδεικτικά αναφέρεται η εργασία και η διαμονή τους στον ίδιο χώρο, η έλλειψη τροφίμων με θρεπτικά συστατικά ή τα φρέσκα τρόφιμα, η περιορισμένη κοινωνική επαφή και η απομάκρυνση από τα αγαπημένα τους πρόσωπα, η έλλειψη κοινωνικής επαφής για μεγάλες χρονικές περιόδους, οι θόρυβοι μέσα στο σκάφος λόγω των κινητήρων και οι δύσκολες καιρικές συνθήκες. Πολλοί από αυτούς τους παράγοντες θεωρείται ότι είναι χρόνιοι.

Ο Carey (2017) υποστήριξε ότι οι ναυτικοί μπορεί να αγχώνονται και λόγω των θανατηφόρων ατυχημάτων. Η έρευνα τους εξέτασε τα θανατηφόρα ατυχήματα με πλοία από το 1976 ως το 1995 και φάνηκε ότι οι ψαράδες και οι ναυτικοί διέτρεχαν πολύ



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

σοβαρό κίνδυνο να πεθάνουν εν ώρα εργασίας. Οι ψαράδες ήταν πιο πιθανό 52,4 φορές να πεθάνουν ενώ εργάζονται και οι ναυτικοί 26,2 φορές πιο πιθανό.

2.2 Τι είναι η σύμβαση MLC

Ο βασικός στόχος της σύμβασης MLC ήταν να διασφαλιστεί η προστασία των ναυτικών και να διασφαλιστεί το πεδίο ανταγωνισμού των ιδιοκτητών. Ελέγχονται όλες οι πτυχές της προστασίας των ναυτικών και πιο συγκεκριμένα τα καθήκοντα τους, οι ευθύνες και οι υποχρεώσεις τους και οι υποχρεώσεις που έχουν τα κράτη σχετικά με τα εργασιακά θέματα και τις διατάξεις, την πρόσληψη του πληρώματος και τις κοινωνικές ανησυχίες των ναυτικών στα πλοία (ILO, 2010).

Η σύμβαση αναγνωρίστηκε από την 94^η Σύνοδο της Διεθνούς Διάσκεψης Εργασίας στις 23 Φεβρουαρίου 2006. Μέσω αυτής υπαγορεύονται τα δικαιώματα των ναυτικών να έχουν αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας. Για αυτό το λόγο αρκετά συχνά αναφέρεται ως Διακήρυξη δικαιωμάτων των ναυτικών. Τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013 (McConnell, 2011).

Το αποτέλεσμα ήταν η σύμβαση να διαμορφωθεί από τις διεθνείς οργανώσεις των ναυτικών και των πλοιοκτητών και να επιβεβαιωθεί από τις κυβερνήσεις. Η σύμβαση ήταν προσαρμοσμένη με τέτοιο τρόπο ώστε να αναδείξει τα παγκόσμια όργανα για την ποιοτική ναυτιλία. Η σύμβαση ήρθε ως αποτέλεσμα μιας συμπλήρωσης άλλων τριών βασικών συμβάσεων που ήταν γνωστές ως πυλώνες της ναυτιλιακής βιομηχανίας (SOLAS, 1974, STCW, 1978, MARPOL 73/78) (Maunikum, 2007).

Η σύμβαση MLC 2006 έχει αναγνωριστεί διεθνώς ως ένα νομικό κείμενο. Κάθε ναυτικός δικαιούται να έχει ένα ασφαλές εργασιακό περιβάλλον, δίκαιες συμβάσεις εργασίας, δικαίωμα επαναπατριsmού, αξιοπρεπείς ώρες για να ξεκουραστεί κι αντίστοιχες ώρες για να εργαστεί, καλή διαμονή και υπηρεσίες εστίασης, πρόσβαση στη βασική ιατρική περίθαλψη, κοινωνική προστασία και μέτρα πρόνοια. Δεν πρέπει να υπάρχει εξαναγκασμός εργασίας ή οποιοδήποτε είδους διάκρισης. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να συνεργάζονται μεταξύ τους ή να διαπραγματευτούν συλλογικά τα δικαιώματά τους. Σε



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

αυτή την σύμβαση υπάρχουν όλες οι διατάξεις των προηγούμενων συμβάσεων. Με αυτό τον τρόπο επιβεβαιώθηκε η θεσμοθέτηση της αδιάσπαστης συμμόρφωσης σε όλα τα στάδια, στο εθνικό σύστημα ασφαλείας και στο διεθνές σύστημα (Mantoju, 2021).

Επιπλέον οι ναυτικοί με βάση την MLC 2006 είναι υποχρεωμένοι να γνωρίζουν τα ατομικά και επαγγελματικά δικαιώματα σε όλα τα στάδια της εργασίας τους και να ενημερώνονται σωστά για τις ενέργειες που θα μπορούσαν να κάνουν ως ναυτικοί σε περιπτώσεις όπου δημιουργηθούν ποικίλα θέματα. Οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να υποβάλουν νόμιμες καταγγελίες για τυχόν μη συμμόρφωση των διατάξεων (Mantoju, 2021).

Ολοκληρώνοντας την παρούσα υποενότητα, αξίζει να σημειωθεί ότι η σύμβαση MLC 2006 ταξινομείται σε τρεις βασικές κατηγορίες: η πρώτη είναι τα άρθρα που καταδεικνύουν τις γενικές αρχές και τις υποχρεώσεις, που ακολουθούνται από τους κανονισμούς και υπαγορεύουν τους όρους. Η τρίτη και τελευταία κατηγορία είναι ο κώδικας που συμπληρώνει τους κανονισμούς και παρέχει περίπλοκα μέτρα. Ο κώδικας χωρίζεται σε δύο μέρη. Το πρώτο αφορά τα πρότυπα και το δεύτερο τις κατευθυντήριες γραμμές. Και τα δύο μέρη είναι συστηματοποιημένα και ενωμένα μαζί με το αντικείμενο τους. Η MLC χρησιμοποίησε μια κάθετα ολοκληρωμένη στρατηγική ώστε να αποδείξει τον κανονισμό και τις διατάξεις του κώδικα. Έτσι διαμορφώνονται οι κανονισμοί, τα πρότυπα και οι κατευθυντήριες γραμμές (Maunikum, 2007).

2.3 Η ευελιξία της σύμβασης

Η σύμβαση ορίζει με αυστηρότητα τα δικαιώματα των ναυτικών αλλά είναι αρκετά χαλαρή όσον αφορά την εφαρμογή των διατάξεων. Ορίζει τα στοιχειώδη δικαιώματα των ναυτικών σε ένα αξιοπρεπές εργασιακό περιβάλλον και την κατάσταση της ζωής τους μέσα στο πλοίο αλλά θέτε ένα τεράστιο ερώτημα σχετικά με τον τρόπο που τα κράτη μπορούν να εφαρμόσουν αυτά τα αξιοπρεπή πρότυπα εργασίας. Η σύμβαση έχει επιδείξει μεγάλη ευελιξία όσον αφορά την εφαρμογή για τα κράτη που την επικυρώνουν (Mantoju, 2021).



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Ορισμένοι τομείς ευελιξίας είναι η εθνική εφαρμογή που δεν είναι υποχρεωτική μέσω της τήρησης των νόμων του κάθε κράτους. Μπορεί να γίνει με διαφορετικούς τρόπους εκτός αν ορίζεται διαφορετικά στη σύμβαση, που σημαίνει ότι κάθε κράτος μέλος έχει την ελευθερία να λαμβάνει αποφάσεις για το αν θα πρέπει ή όχι να ακολουθήσει μια συγκεκριμένη διάταξη της σύμβασης ή αν θα πρέπει να την ενσωματώσει σε νόμο, κανονισμό ή να την εφαρμόσει μέσω άλλων μέτρων. Στις περιπτώσεις όπου η νομοθεσία δεν επιβάλλεται ρητά από τη σύμβαση, τέτοιες υποθέσεις θα μπορούσαν να αντιμετωπιστούν με άλλα νομικά μέτρα ή ίσως διατάξεις της MLC 2006 (Mantoju, 2021).

Επιπλέον αρκετές από τις υποχρεωτικές και εξειδικευμένες υφιστάμενες συμβάσεις που σχετίζονται με το επάγγελμα του ναυτικού πριν από τη συγκεκριμένη σύμβαση, έθεταν προκλήσεις για ορισμένες πολιτείες. Μερικοί ναυτικοί αντιλήφθηκαν τη συγκεκριμένη σύμβαση ως πιο αδύναμη κι έτσι στερούνταν τις διαδικασίες εφαρμογής. Με αυτό τον τρόπο δεν αλλοιώνονταν σε σημαντικό βαθμό η κατάσταση της ζωής στη θάλασσα (Mantoju, 2021).

Ακόμα ζητήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί δεν περιορίζονται στον έλεγχο ή την ερμηνεία της θερμοκρασίας των υγιεινών και θρεπτικών τροφίμων, τα μεγέθη του πληρώματος, τις τουαλέτες, τις καμπίνες και τα υπόλοιπα μέρη του σκάφους. Η σύμβαση αποτυγχάνει να εξετάσει το θέμα της ώρας ανάπαυσης κατά την ένταξη του πληρώματος στο σκάφος. Αυτά τα θέματα χρειάζεται να αντιμετωπιστούν από την εταιρεία και τη διαχείριση του πληρώματος (Mantoju, 2021).

Επιπροσθέτως, οι έλεγχοι για την τήρηση της σύμβασης είναι αναγκαίοι για όλα τα πλοία των κρατών και για τη διοίκηση τους. Η έκδοση των πιστοποιητικών μπορεί να γίνει για πλοία κάτω των 500 τόνων εκτός κι αν ισχύει το ίδιο που ζητούν οι πλοιοκτήτες. Η συνέλευση αναγνωρίζει ότι μερικές από τις διοικήσεις των κρατών είναι ελεύθερες να χρησιμοποιούν αναγνωρισμένους οργανισμούς, όπως για παράδειγμα η ταξινόμηση των κοινωνιών, η διεξαγωγή των προοπτικών της επιθεώρησης και η πιστοποίηση του σκάφους (Mantoju, 2021).

Οι διατάξεις σχετικά με την κατασκευή και τον εξοπλισμό δεν ισχύουν για πλοία που ναυπηγήθηκαν πριν τη σύμβαση. Τα σκάφη που έχουν ακαθάριστη χωρητικότητα 200



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

τόνους μπορεί να εξαιρεθούν από ορισμένες προϋποθέσεις σχετικά με τη διαμονή των ναυτικών. Υπάρχουν διατάξεις για τα κράτη που δεν έχουν εθνικές οργανώσεις ναυτικών ή οι ιδιοκτήτες των σκαφών δεν είναι ευέλικτοι να εφαρμόσουν τις διατάξεις του MLC 2006 (Mantoju, 2021).

2.4 Η ευημερία των ναυτικών

Η έννοια της ευημερίας στους ναυτικούς προσδιορίζεται από τη Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας (Maritime Labour Convention, MLC) (ILO, 2006). Πολλές πτυχές του ζητήματος παραμένουν ασαφείς, τόσο ως προς τον προσδιορισμό τους όσο και ως προς τη σαφήνεια της έννοιας της ευημερίας, όσο και ως προς την εφαρμογή των διεθνών απαιτήσεων, όπως ορίζει η σύμβαση. Η ευημερία στην περίπτωση της ναυτιλίας, μπορεί να περιλαμβάνει ένα ευρύ φάσμα εννοιών, όπως για παράδειγμα την ευημερία και την υγεία ενός μεμονωμένου ναυτικού, το επίπεδο ικανοποίησης του από την εργασία και την ευημερία της οικογένειά του. Μπορεί να περιλαμβάνει όμως την ευημερία του πληρώματος που εργάζεται είτε στο σκάφος είτε στα λιμάνια και την υγεία και την ασφάλεια του. Επιπλέον είναι δυνατόν να περιλαμβάνει την ευημερία της κοινωνίας, που συνδέεται στενά με την εταιρική κοινωνική ευθύνη και την ευημερία των κοινωνιών που επηρεάζονται από τη ναυτιλιακή δραστηριότητα (Progoulaki et al., 2013).

Επιπροσθέτως, η ευημερία είναι ένα θέμα που μπορεί να επηρεάσει την ικανοποίηση των ναυτικών από την εργασία τους, την παραμονή τους στον ίδιο εργοδότη, τις συνθήκες εργασίας στο επάγγελμα τους και το πόσο ελκυστικό βρίσκουν το επάγγελμα του ναυτικού. Ελάχιστη προσοχή έχει δοθεί στην ευημερία του πληρώματος και στις σχετικές διατάξεις της σύμβασης (Progoulaki et al., 2013).

Η ευημερία του πληρώματος, όπως παρουσιάζεται από τις διατάξεις της σύμβασης, εξαρτάται από τις εγκαταστάσεις στις οποίες εργάζονται και από τις υπηρεσίες που έχουν ως στόχο να τονώσουν τη ψυχολογική ευεξία του πληρώματος, τα ατομικά χαρακτηριστικά των ναυτικών και τα χαρακτηριστικά που προωθούν τη συνεργατικότητα. Όσον αφορά τη ψυχολογική ευεξία σε αυτή συμπεριλαμβάνονται η τηλεόραση και το



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

ραδιόφωνο, η προβολή ταινιών, ο αθλητικός εξοπλισμός, οι βιβλιοθήκες, το τηλέφωνο και το διαδίκτυο (ILO, 1987; 2003).

Στις ενότητες 3 και 4 της σύμβασης περιγράφεται η γενική ιδέα για την ευημερία των ναυτικών που μπορεί να διευρυνθεί ώστε να περιλαμβάνει διατάξεις για αξιοπρεπή καταλύματα και εγκαταστάσεις αναψυχής, ιατρική περίθαλψη πάνω στο σκάφος, επικοινωνία με τους οικείους και εγκαταστάσεις αναψυχής. Οι ναυτικοί χρειάζεται να έχουν κοινωνική ασφάλιση. Η σύμβαση περαιτέρω ορίζει τα δικαιώματα για τις αξιοπρεπείς συνθήκες εργασίας και διαβίωσης επί του πλοίου, την αποφυγή της κατάχρησης και της οικονομικής εκμετάλλευσης, την πρόσβαση στην ιατρική περίθαλψη και την ελευθερία στην ανάπτυξη των διαπροσωπικών σχέσεων (ILO, 2006).

Οι εγκαταστάσεις πρόνοιας και οι υπηρεσίες που προσφέρονται από τις ναυτιλιακές εταιρείες θα υπόκεινται σε έλεγχο και πιστοποίηση ενώ η παροχή των χερσαίων εγκαταστάσεων πρόνοιας δεν θα πραγματοποιείται πλέον (ILO, 2006). Στη διάταξη 4.4. διασφαλίζεται ότι οι ναυτικοί θα έχουν πρόσβαση στις εγκαταστάσεις και τις υπηρεσίες ασφάλειας στην ξηρά για την υγεία και την ευημερία τους. Αντίστοιχες εγκαταστάσεις και υπηρεσίες είναι ένα μείζον ζήτημα για τα κράτη, τις λιμενικές αρχές, τα συνδικάτα των ναυτικών και άλλους ενδιαφερόμενους. Λόγω της έλλειψης των γνώσεων σχετικά με τις υπάρχουσες υπηρεσίες και τις εγκαταστάσεις πρόνοιας, χρειάζεται τα ενδιαφερόμενα μέρη να πληρούν τα πρότυπα MLC.

Κατά συνέπεια κάθε κράτος έχει την ευθύνη να εφαρμόσει τις διατάξεις της σύμβασης. Πιο συγκεκριμένα: «όπου υπάρχουν εγκαταστάσεις πρόνοιας στην επικράτεια της χώρας, πρέπει να είναι διαθέσιμες για χρήση από όλους τους ναυτικούς, ανεξαρτήτως της εθνικότητας τους, της φυλής τους, του χρώματος τους, του φύλου τους, της θρησκείας τους, των πολιτικών τους πεποιθήσεων ή της κοινωνικής τους προέλευσης. Οι υπηρεσίες χρειάζεται να παρέχονται σε όλους τους ναυτικούς ανεξάρτητα από το κράτος στο οποίο ανήκει το σκάφος που εργάζονται» (ILO, 2006: 67).

Ακόμα κάθε κράτος μέλος είναι υπεύθυνο για την προώθηση της ανάπτυξης των εγκαταστάσεων πρόνοια στα λιμάνια της χώρας, την ενθάρρυνση για ίδρυση επιτροπών πρόνοιας, την εποπτεία των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών πρόνοιας με τη



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

συμμετοχή των πλοιοκτητών και των ναυτικών οργανώσεων. Το MLC απαιτεί από τα κράτη μέλη να συνεργαστούν μεταξύ τους ώστε να προωθήσει την ευημερία των ναυτικών στη θάλασσα και στο λιμάνι, να διοργανώσει διεθνή σεμινάρια με θέμα την ευημερία των ναυτικών, να διοργανώσει διεθνείς αθλητικούς αγώνες, συμφωνώντας για την κοινή παροχή εγκαταστάσεων πρόνοιας σε μεγάλα λιμάνια. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να αποφευχθεί η περιττή επικάλυψη από το κοινό και από τις ενδιαφερόμενες οργανώσεις των πλοιοκτητών και των ναυτικών ή άλλες εθελοντικές οργανώσεις (ILO, 2006).

Η σύμβαση MLC τονίζει την ανάγκη σύστασης επιτροπών πρόνοιας στα λιμάνια, τόσο τα περιφερειακά όσο και τα εθνικά, καθήκον των οποίων θα είναι η επανεξέταση της επάρκειας των υπαρχόντων και η ανάγκη για πρόσθετες εγκαταστάσεις και η βοήθεια στους παρόχους κοινωνικής πρόνοιας για το συντονισμό μεταξύ τους. Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου χρειάζεται να αποτελούνται από εκπροσώπους των οργανώσεων των πλοιοκτητών και των ναυτικών, από εκπροσώπους των αρμόδιων αρχών και από εκπροσώπους των εθελοντικών οργανισμών (ILO, 2006).

2.5 Ο έλεγχος του λιμένα και η σημασία του

Ο έλεγχος του λιμένα και η σημασία του αποτελεί μια κρατική σύμβαση στην επιθεώρηση των σκαφών, που έχουν ξένες σημαίες, κι έχουν τερματικό σταθμό διαφορετικό από τη χώρα από την οποία προέρχονται. Έτσι διατηρείται το δικαίωμα να επιβάλλουν τα κατάλληλα μέτρα στα πλοία, που δεν συμμορφώνονται σε διεθνείς κώδικες και συμβάσεις. Οι αξιωματικοί είναι υποχρεωμένοι να επιθεωρούν τα πλοία και να ελέγχουν τη συμμόρφωση με τις διεθνείς συμβάσεις (Mantoju, 2021).

Ο έλεγχος του λιμένα και η σημασία του είναι ένα πολύ ισχυρό εργαλείο εφαρμογής στη συμμόρφωση με το ναυτικό δίκαιο (Carey, 2007). Τα κράτη που έχουν πλοία έχουν επικυρώσει τη σύμβαση και μπορούν να επιθεωρήσουν οποιοδήποτε πλοίο που εισέρχεται στα λιμάνια τους, ανεξάρτητα από τη χώρα προέλευσης τους και το αν έχουν υιοθετήσει ή όχι τη συγκεκριμένη σύμβαση. Οι ναυτικοί μπορούν να κάνουν τα παράπονα τους είτε επί



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

του σκάφους είτε στην ξηρά αν η σύμβαση δεν τηρηθεί και ένα πλοίο μπορεί να κρατηθεί σε ένα λιμάνι ώσπου να λυθούν τα όποια προβλήματα αντιμετωπίζει.

Σύμφωνα με την άποψη του Mantoju (2021) υπάρχει ακόμα ένα τεράστιο κενό ανάμεσα στην πραγματική κατάσταση και στην υλοποίηση των διατάξεων. Όλες αυτές οι συμβάσεις που υλοποιούνται κυρίως σε λιμάνια με καλή υποδομή και αυστηρότερους κανόνες στα λιμάνια. Πολλά λιμάνια με λιγότερη κίνηση δεν ελέγχονται με την ίδια ένταση, γεγονός που οδηγεί σε τεράστια απόκλιση κατά τη σύγκριση του αριθμού των επιθεωρήσεων και των ελλείψεων που σχετίζονται με τη διάταξη.

Ένας ακόμα παράγοντας που μπορεί να περιορίσει τον έλεγχο του λιμένα είναι ο επιλεγμένος αριθμός επιθεωρήσεων σε ένα δεδομένο χρονικό σημείο και ορισμένα μη συμμορφούμενα πλοία που μπορούν να επωφεληθούν από αυτό. Ο περιορισμένος χρόνος στο λιμάνι για τα εμπορευματικά πλοία και τις μη λειτουργικές επιθεωρήσεις της νύχτας, δίνουν ελάχιστο χρόνο σε αυτή τη διάταξη και διεξάγεται η επιθεώρηση του σκάφους (Mantoju, 2021).

3 Στοιχεία Έρευνας και Συνεντεύξεων

3.1 Παρουσίαση Ευρημάτων Έρευνας

Στην παρούσα έρευνα συμμετείχαν 125 ναυτικοί, ενεργοί και μη ενεργοί, οι οποίοι όμως βίωσαν τις αλλαγές που έφερε η εφαρμογή της σύμβασης. Ο πληθυσμός που πήρε μέρος στο δείγμα προέρχεται από την Ελλάδα, τις Φιλιππίνες και χώρες της πρώην Σοβιετικής Ένωσης. Χρησιμοποιήθηκαν δυο ερωτηματολόγια ένα στα αγγλικά και ένα στα ελληνικά με τις ίδιες ακριβώς ερωτήσεις, τα αποτελέσματα των οποίων ενοποιήθηκαν.

Για τα ερωτηματολόγια έγινε χρήση της εφαρμογής Microsoft Forms και στάλθηκαν διαδικτυακά μέσω εφαρμογών κινητής όπως το Whats up καθώς και σε στελέχη ναυτιλιακών και ενώσεων μέσω email.



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

3.1.1 Ηλικία Ερωτηθέντων



Γράφημα 3.1 Ηλικίες Ερωτηθέντων

Μέσος όρος ηλικίας των 125 συμμετεχόντων στην έρευνα ήταν τα 37 έτη. Μεγαλύτερη ήταν η συμμετοχή ατόμων ηλικίας από 21 έως 29 που αποτελούν και το 27% του δείγματος. Ακολουθεί η ηλικιακή ομάδα 30-37 που αποτελεί το 20%. Τρίτη έρχεται η ομάδα με ηλικίες από 46-54 έτη που αποτελεί το 18.4% του δείγματος. Έπονται οι υπόλοιπες τρεις ηλικιακές ομάδες δηλαδή 38-45, 55-62 και από 63 και άνω που αποτελούν το 16%, 11 και 7,6% του δείγματος αντίστοιχα.

3.1.2 Τομέας Εργασίας

● Αξιωματικός Καταστρώματος	43
● Αξιωματικός Μηχανής	42
● Πλήρωμα	12
● Στέλεχος	28



Γράφημα 3.1.2 Τομέας Εργασίας

Το δείγμα των ερωτηθέντων αποτελείται ως επι το πλείστον από αξιωματικούς καταστρώματος και αξιωματικούς μηχανής σε ποσοστό 34% εκάστη. Ακολουθούν τα



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

στελέχη που όπως έχουμε αναφέρει πρόκειται για πρώην ναυτικούς ανεξαρτήτου θέσης που πλέον εργάζονται σε γραφεία εταιριών και αποτελούν το 22% του δείγματος. Το υπόλοιπο 10% του δείγματος ανήκει στα κατώτερα πληρώματα.

3.1.3 Διαδικασία Πρόσληψης

● Από την εταιρία	113
● από γραφείο στελέχωσης	11
● Άλλο	1



Γράφημα 3.1.3 Διαδικασία Πρόσληψης

Στην ερώτηση ποια διαδικασία ακολουθήθηκε προκειμένου να προσληφθούν η συντριπτική τους πλειοψηφία των συμμετεχόντων στην έρευνα αναζήτησαν εργασία απευθείας στην εταιρεία που εργάζονταν, χωρίς τη μεσολάβηση ενδιάμεσου. Συγκεκριμένα, οι 113 από τους 125 (ποσοστό 90%) ήταν σε απευθείας επαφή με την επιχείρηση, ενώ μόνο οι 12 (10%) κατέφυγαν σε πράκτορα πληρωμάτων προκειμένου να αναζητήσουν και να βρουν απασχόληση.

3.1.4 Πόσο καλά γνωρίζετε την σύμβαση της MLC



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.4 Πόσο καλά γνωρίζετε την σύμβαση MLC

Στην συγκεκριμένη ερώτηση οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν πόσο καλά θεωρούν ότι γνωρίζουν την σύμβαση. Το γενικό σύνολο θεωρεί ότι την γνωρίζει καλά, πιο συγκεκριμένα ένα ποσοστό 30% πιστεύει ότι την γνωρίζει πολύ καλά, 29% πιστεύει ότι την γνωρίζει καλά. Μέτρια θεωρεί ότι την γνωρίζει το 25% ενώ σχεδόν καθόλου και καθόλου θεωρούν ότι την γνωρίζουν το 16% και το 4% αντίστοιχα.

3.1.5 Πως θεωρείτε την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση



Γράφημα 3.1.5 Πως θεωρείτε την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση

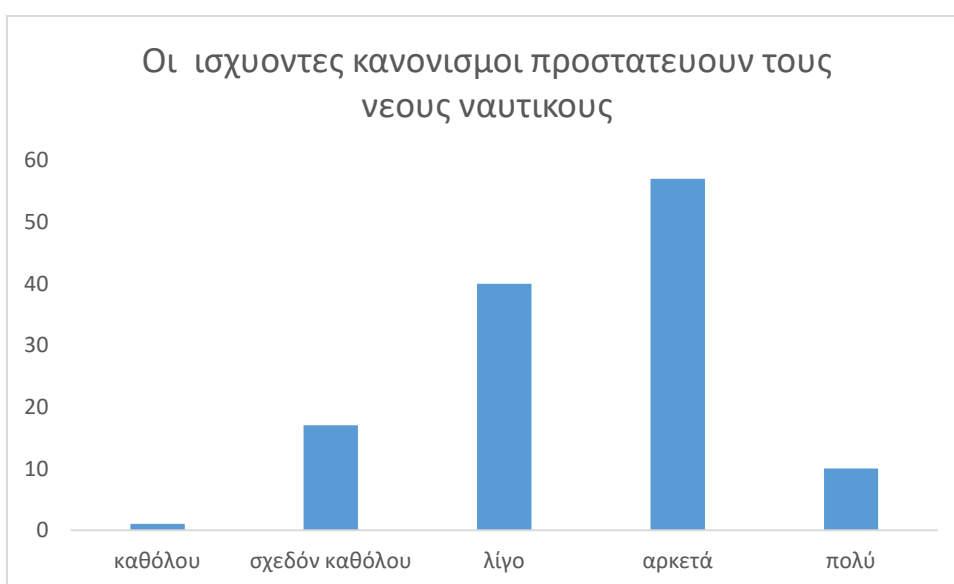


“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Στην ερώτηση πόσο καλή θεωρούν ότι είναι η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση των εργαζομένων στα πλοία το σύνολο των ερωτηθέντων πιστεύει ότι είναι καλή. Πιο συγκεκριμένα το 8% την θεωρεί πλήρη, το 29% πιστεύει ότι είναι καλή ενώ σε ποσοστό 30% πιστεύει ότι είναι αρκετά καλή. Το 30% θεωρεί ότι η εκπαίδευση και κατάρτιση είναι ελλιπής ενώ απολύτως ελλιπή την θεωρεί το 3%.

3.1.6 Οι ισχύοντες κανονισμοί προστατεύουν τους νέους ναυτικούς



Γράφημα 3.1.6 Οι ισχύοντες κανονισμοί προστατεύουν τους νέους ναυτικούς

Στο ερώτημα κατά πόσο οι ισχύοντες κανονισμοί προστατεύουν έναν νεοεισελθών στο ναυτικό επάγγελμα το 8% πιστεύει ότι οι ότι προστατεύεται πολύ, το 46% πιστεύει ότι οι νέοι ναυτικοί προστατεύονται αρκετά από την ισχύουσα νομοθεσία και λίγο πιστεύει ότι προστατεύονται το 32% των ερωτηθέντων. Ενώ σχεδόν καθόλου πιστεύει το 14% και μόλις το 1% πιστεύει καθόλου.

3.1.7 Παραβιάσεις της σύμβασης

Στην ερώτηση αυτή παρατίθενται κάποιες από τις συχνότερες παραβιάσεις της σύμβασης και οι ερωτηθέντες έπρεπε να απαντήσουν πόσο συχνά έχουν ακούσει να συμβαίνει η κάθε μία από αυτές.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

3.1.7.1 Επαναπατρισμός



Γράφημα 3.1.7.1 Επαναπατρισμός

Το δικαίωμα του επαναπατρισμού το 30% του δείγματος δεν έχει ακούσει να παραβιάζεται καθόλου, πολύ σπάνια έχει συμβεί ή έχει ακούσει να συμβαίνει το 24% των ερωτηθέντων. Σπάνια πιστεύει ότι συμβαίνει το 20% των ερωτηθέντων, ενώ συχνά και πολύ συχνά πιστεύουν ότι συμβαίνει το 18% και 8% αντίστοιχα.

3.1.7.2 Μη καταβολή μισθού



Γράφημα 3.1.7.2 Μη καταβολής μισθού



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Στο 62% των ερωτηθέντων δεν του έχει συμβεί ποτέ να μην τους καταβληθεί ο μισθός. Πολύ σπάνια ή και σπάνια έχει συμβεί στο ίδιο ποσοστό του δείγματος δηλαδή το 14%. Το υπόλοιπο 10% μοιράζεται κατά 8% στο συχνά και κατά 2% στο πολύ συχνά.

3.1.7.3 Παραβίαση ωραρίων εργασίας



Γράφημα 3.1.7.3 Παραβίαση ωραρίων εργασίας

Το 13% του δείγματος θεωρεί ότι τα ωράρια εργασίας δεν παραβιάζονται, πολύ σπάνια θεωρεί ότι παραβιάζονται το 12%. Σπάνια παραβιάζεται το ωράριο εργασίας θεωρεί το 24%, ενώ ότι η παραβίαση είναι συχνή πιστεύει το 29%. Τέλος το 22% πιστεύει ότι είναι πολύ συχνή η υπέρβαση των ωραρίων.

3.1.7.4 Μη παραχή ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.7.4 Μη παροχή ιατροφαρμακευτικής περιθαλψης

Σχεδόν οι μισοί 49% ερωτηθέντες δεν έχουν παρατηρήσει να μην παρέχεται ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς. Το 16% πιστεύει ότι συμβαίνει σπάνια και πολύ σπάνια. Συχνά θεωρεί ότι συμβαίνει το 14% των ερωτηθέντων ενώ πολύ συχνά πιστεύετε από το 5% του δείγματος.

3.1.7.5 Εγκαταστάσεις Ψυχαγωγίας



Γράφημα 3.1.7.5 Εγκαταστάσεις Ψυχαγωγίας

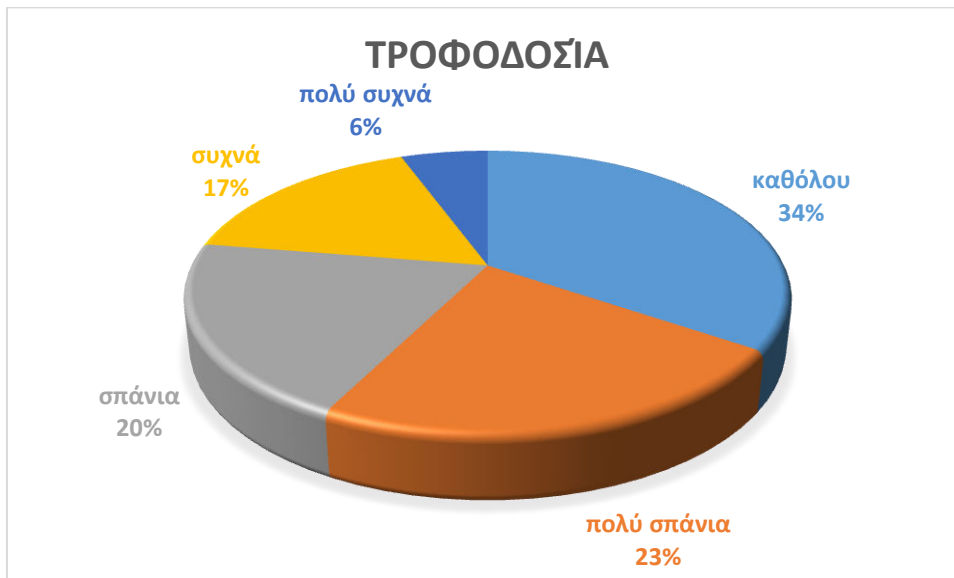


“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Παρατυπίες στις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας επι του πλοίου δεν συμβαίνουν σύμφωνα με το 32% του δείγματος, πολύ σπάνια συμβαίνουν απάντησε το 19% και σπάνια το 26% των ερωτηθέντων. Συχνά συναντά αυτή την παράβαση το 18% και πολύ συχνά το 5%.

3.1.7.6 Τροφοδοσία



Γράφημα 3.1.7.6 Τροφοδοσία

Παραβίαση στις ποσότητες και στην ποιότητα των τροφίμων των ναυτικών δεν συμβαίνει καθόλου σύμφωνα με το 34 % των ερωτηθέντων, πολύ σπάνια θεωρεί το 23% και ότι συμβαίνει. σπάνια πιστεύεται από το 20% του δείγματος. Συχνή παραβίαση την θεωρεί 17% ενώ μόλις το 6% πιστεύει παραβιάζεται πολύ συχνά.

3.1.8 Παράγοντες που επηρεάζουν τις συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο

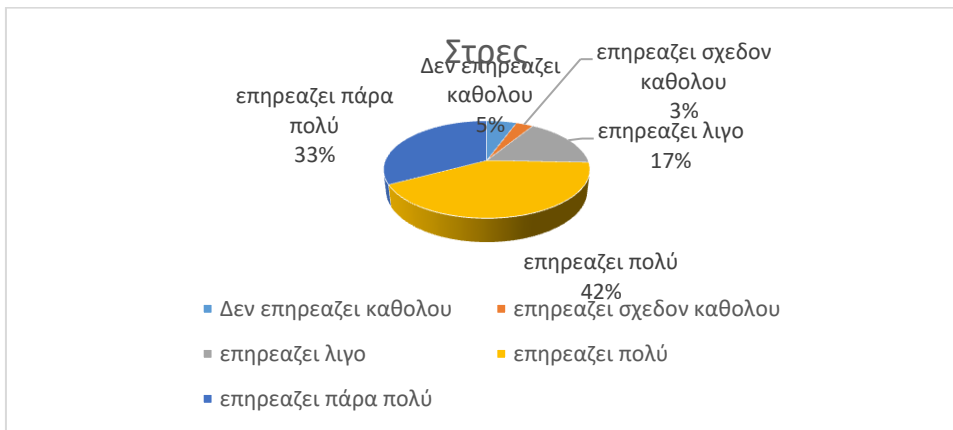
Στην ερώτηση αυτή παρατέθηκαν κάποιοι από τους παράγοντες που δίνετε να επηρεάσουν τις συνθήκες διαβίωσης και εργασίας κατά την ναυτολόγηση, οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να απαντήσουν σε τι βαθμό επηρεάζονται από τους εν λόγω παράγοντες.

3.1.8.1 Στρες



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

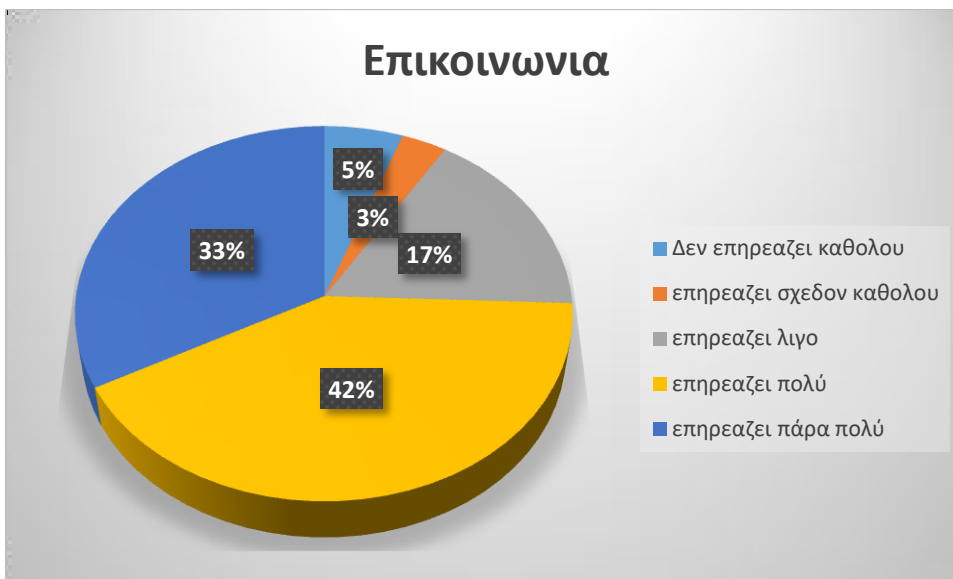
“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.8.2 Στρες

Το 33% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι το στρες επηρεάζει την διαβίωση και την εργασία τους στο πλοίο πάρα πολύ, πολύ πιστεύει ότι επηρεάζεται το 42% και λίγο το 17%. Δεν επηρεάζει σχεδόν καθόλου θεωρεί το 3% και καθόλου το 5%

3.1.8.2 Επικοινωνία



Γράφημα 3.1.8.2 Επικοινωνία

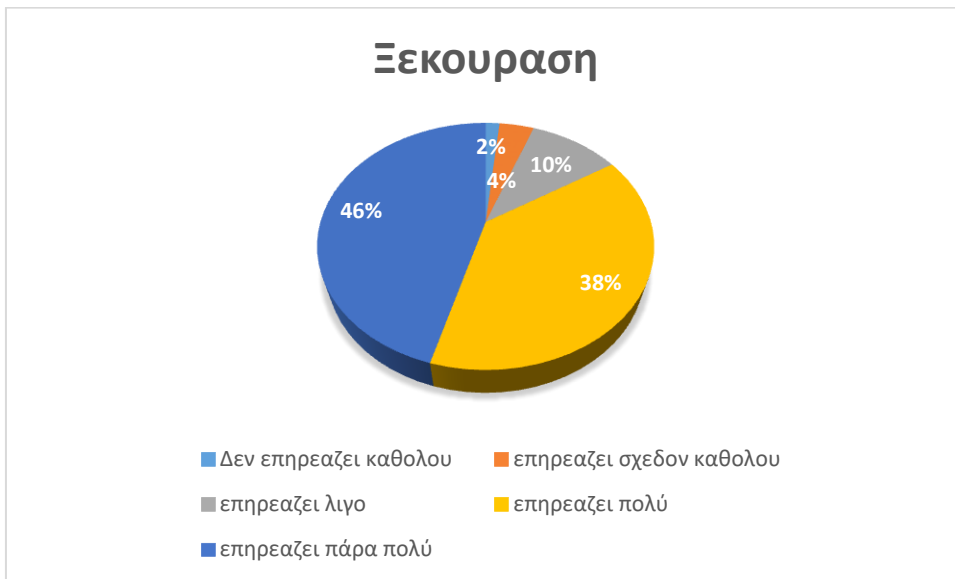
Η επικοινωνία φαίνεται να επηρεάζει πάρα πολύ το 33% των απαντοντων και πολύ το 42%, ενώ λίγο θεωρεί ότι επηρεάζει το 17%. Σχεδόν καθόλου επηρεάζεται το 3% από την έλλειψη επικοινωνίας και καθόλου το 5%.

3.1.8.3 Ξεκούραση



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

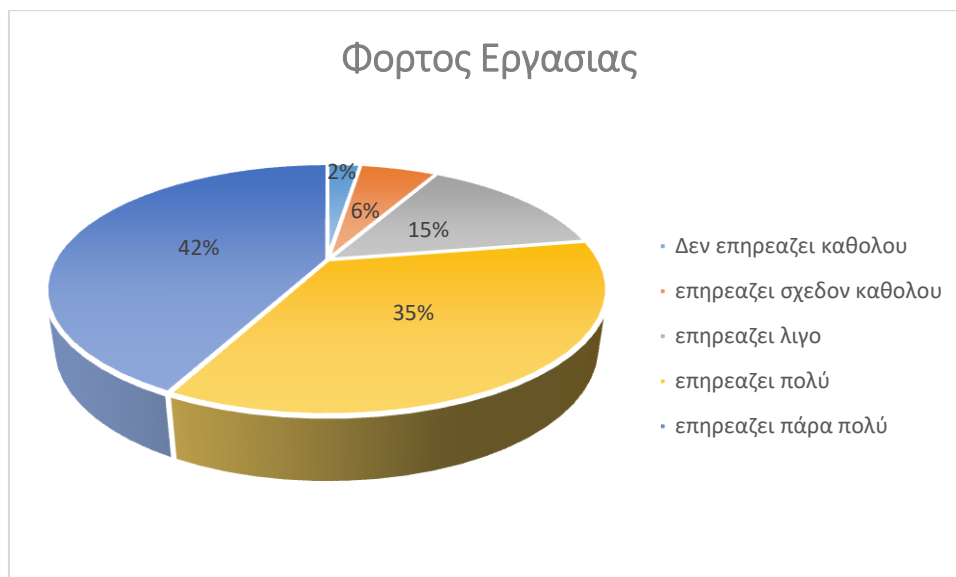
“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.8.3 Ξεκούραση

Το 46% του δείγματος επηρεάζεται πάρα πολύ από την ξεκούραση και το 32% επηρεάζεται πολύ. Λίγο από την έλλειψη ξεκούρασης θεωρεί ότι επηρεάζεται το 10%, το 4% δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου και το υπόλοιπο 2% δεν επηρεάζεται καθόλου

3.1.8.4 Φόρτος εργασίας



Γράφημα 3.1.8.4 Φόρτος Εργασίας

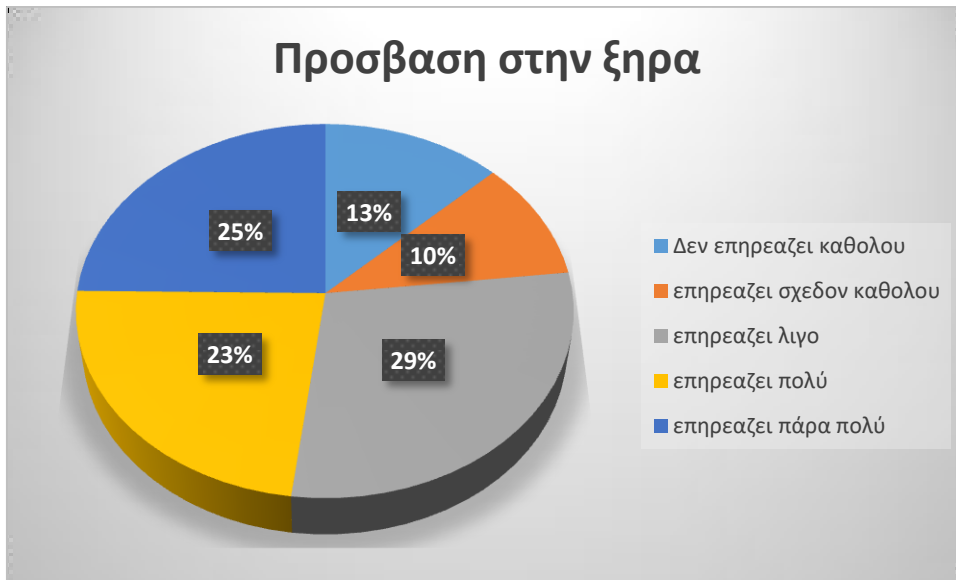
Το 35% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι ο φόρτος εργασίας επηρεάζει την διαβίωση και την εργασία τους στο πλοίο πάρα πολύ, πολύ πιστεύει ότι επηρεάζεται το 42% και λίγο το 15%. Δεν επηρεάζει σχεδόν καθόλου θεωρεί το 6% και καθόλου το 2%



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

3.1.8.5 Πρόσβαση στην ξηρα



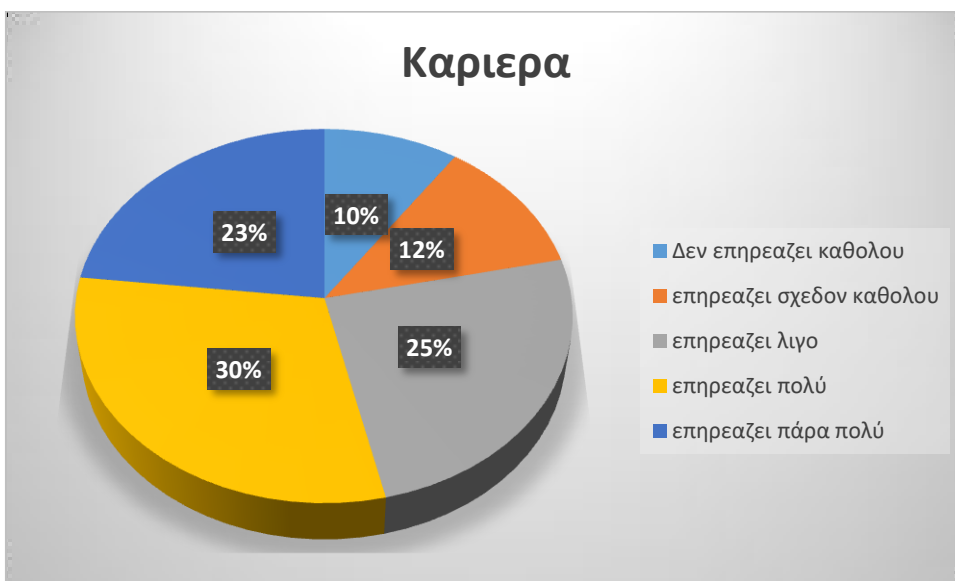
Γράφημα 3.1.8.5 Πρόσβαση στην ξηρά

Η έξοδος σε κάποιον λιμένα επηρεάζει πάρα πολύ το 25% των ερωτηθέντων ενώ πολύ επηρεάζεται το 23%, λίγο δηλώνει ότι επηρεάζεται το 29%. Το 10% δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου και το 13% να μην έχει επηρεάζεται καθόλου από την πρόσβαση σε δραστηριότητες της ξηράς.

3.1.8.6 Καριέρα



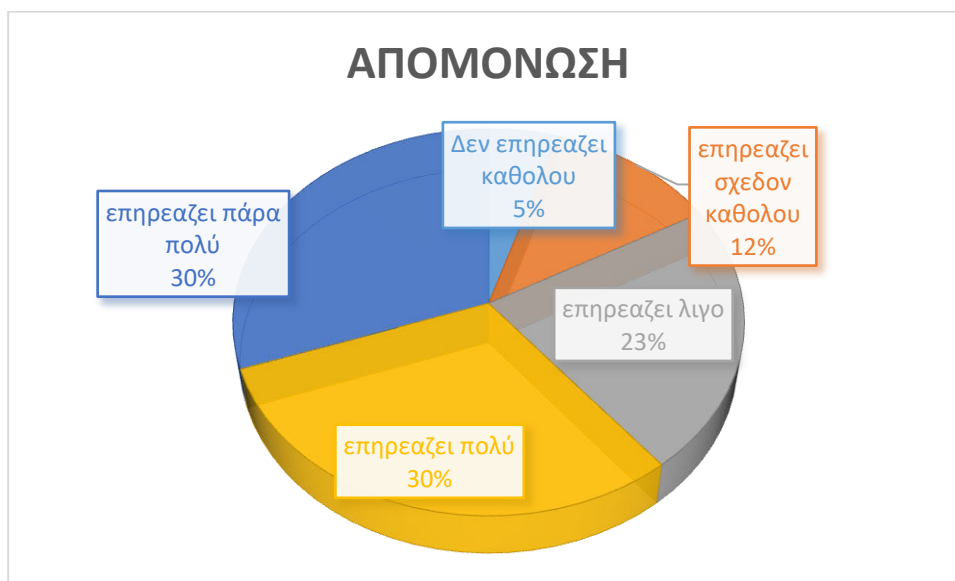
“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,
“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του
ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.8.6 Καριέρα

Το 23% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι η επαγγελματική τους σταδιοδρομία επηρεάζει την διαβίωση και την εργασία τους στο πλοίο πάρα πολύ, πολύ πιστεύει ότι επηρεάζεται το 30% και λίγο το 25%. Δεν επηρεάζει σχεδόν καθόλου θεωρεί το 12% και καθόλου το 10%

3.1.8.7 Απομόνωση



Γράφημα 3.1.8.7 Απομόνωση

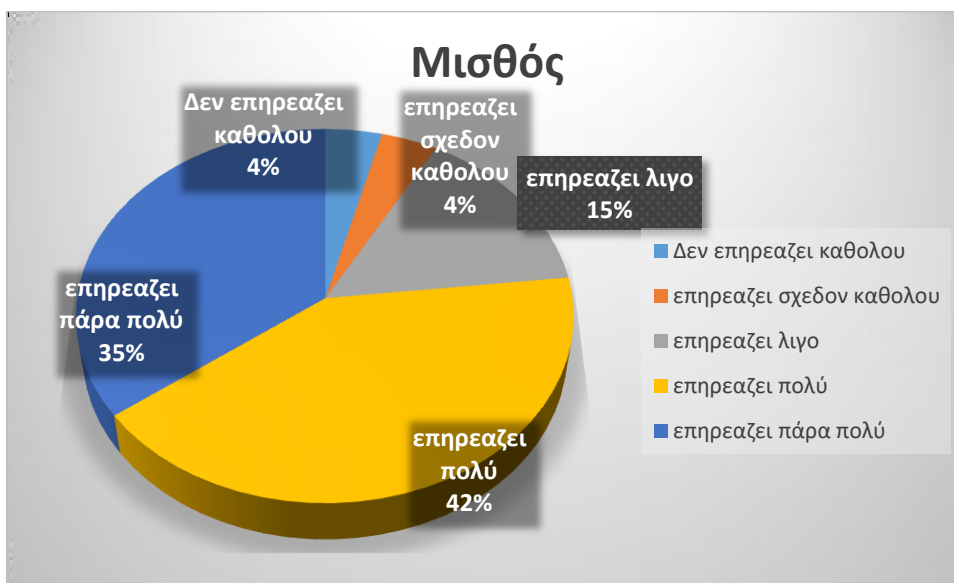


“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Τα πλοία ταξιδεύουν για πολλές μερες διασχίζοντας θαλάσσιες και ωκεανούς, η φύση του πλοίου και του ναυτικού επαγγέλματος είναι συνυφασμένη με την απομονωση. Το 30% των ερωτηθέντων δηλώνει ότι επηρεάζονται παρα πολύ από την απομονωση και το ίδιο ποσοστό δηλώνει ότι επηρεάζεται πολύ, λίγο επηρεάζεται από την απομονωση πιστεύει το 23%. Το 12% των ερωτηθέντων δεν επηρεάζεται σχεδόν καθόλου και το υπολοιπο ποσοστό να δηλώνει ότι δεν επηρεάζεται καθόλου

3.1.8.8 Μισθός



Γράφημα 3.1.8.8 Μισθός

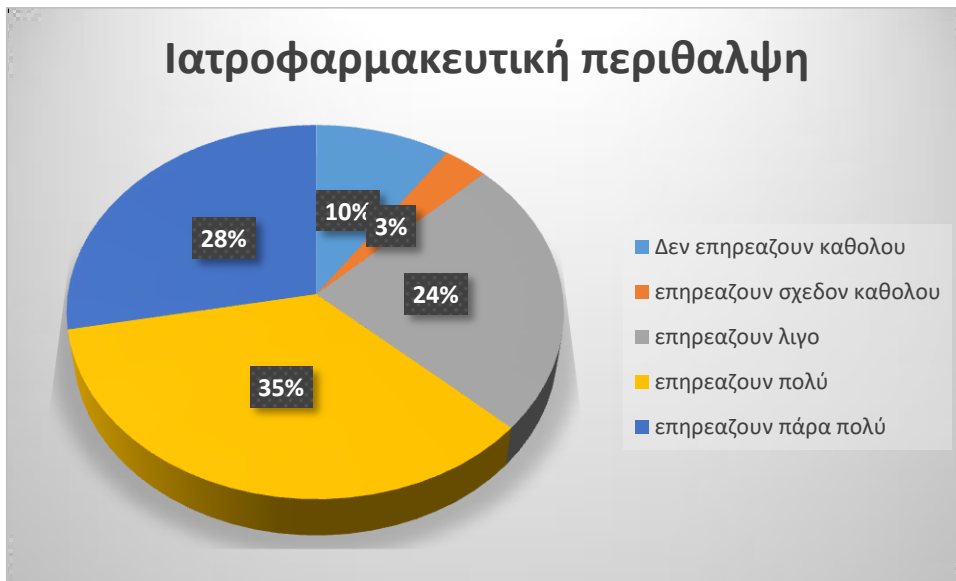
Το 35% των ερωτηθέντων πιστεύουν ότι το ύψος και η έγκυρη καταβολή του μισθού επηρεάζει την διαβίωση και την εργασία τους στο πλοίο πάρα πολύ, πολύ πιστεύει ότι επηρεάζεται το 42% και λίγο το 15%. Δεν επηρεάζει σχεδόν καθόλου και καθόλου θεωρεί το ίδιο ποσοστό 4% .

3.1.8.9 Ιατροφαρμακευτική περιθαλψη



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

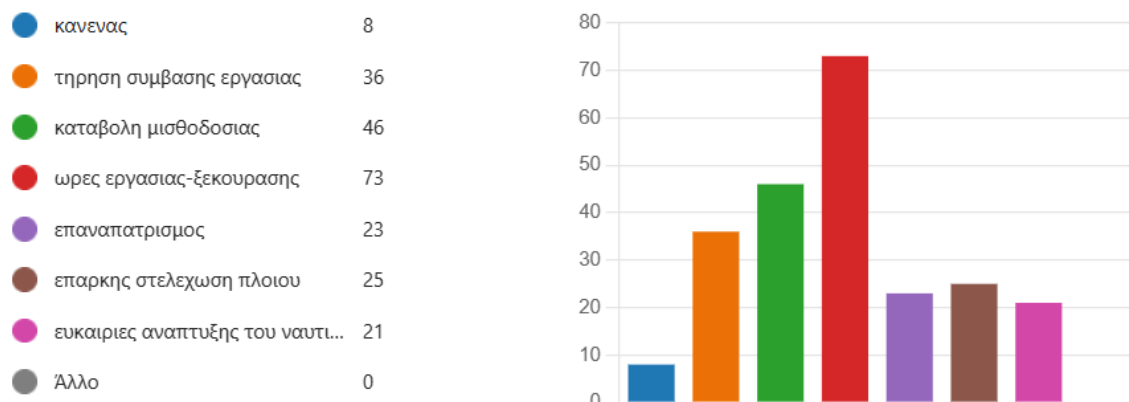
“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.8.9 Ιατροφαρμακευτική Περίθαλψη

Η ανησυχία για ιατροφαρμακευτική περίθαλψη επηρεάζει πάρα πολύ το 28% των ερωτηθέντων και 35% τους επηρεάζει πολύ. Λίγο θεωρεί το 24% ότι επηρεάζεται, ενώ σχεδόν καθόλου δηλώνει το 3%. Τέλος το υπόλοιπο 10% δηλώνει ότι δεν επηρεάζει καθόλου ο παραπάνω παράγοντας.

3.1.9 Σημαντικότερες ρυθμίσεις MLC



Γράφημα 3.1.9 Σημαντικότερες Ρυθμίσεις MLC

Μεγάλο μέρος του δείγματος, σε ποσοστό 58%, πιστεύει ότι ο σημαντικότερη ρύθμιση της σύμβασης MLC είναι οι ώρες εργασίας και ξεκούρασης, ακολουθεί η εμπρόθεσμη καταβολή της μισθοδοσίας, τρίτο κατά σειρά είναι η τήρηση της υπογεγραμμένης



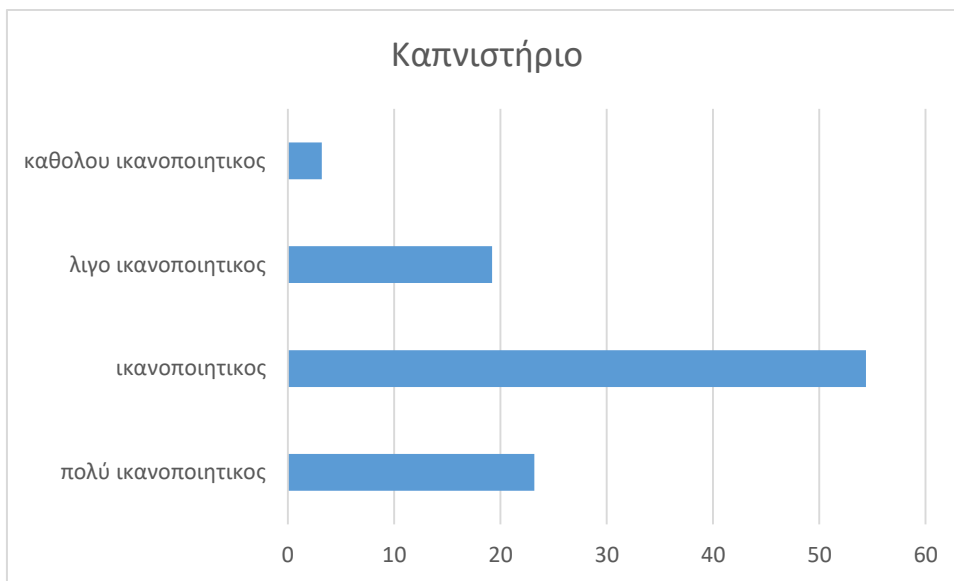
“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

σύμβασης ενώ έπονται με μικρές διαφορές επαναπατρισμός, επαρκής στελέχωση πλοίου και ευκαιρίες ανάπτυξης των ναυτικών.

3.1.10 Αξιολόγηση των χώρων ενδιαίτησης και ψυχαγωγίας του πλοίου

3.1.10.1 Καπνιστήριο



Γράφημα 3.1.10.1 Καπνιστήριο

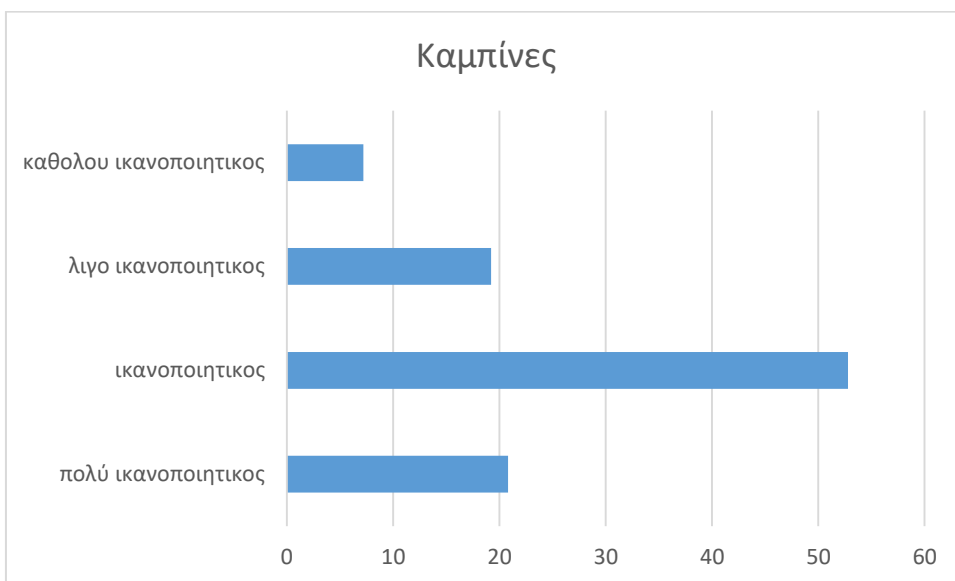
Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων είναι ικανοποιημένοι με τα καπνιστήρια των πλοίων αφού το 55% δηλώνει ικανοποιημένο και το 23% πολύ ικανοποιημένο. Λίγο ικανοποιημένο δηλώνει με τους χώρους των καπνιστηρίων το 19% και καθόλου μόλις το 3%.

3.1.10.2 Καμπίνες



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

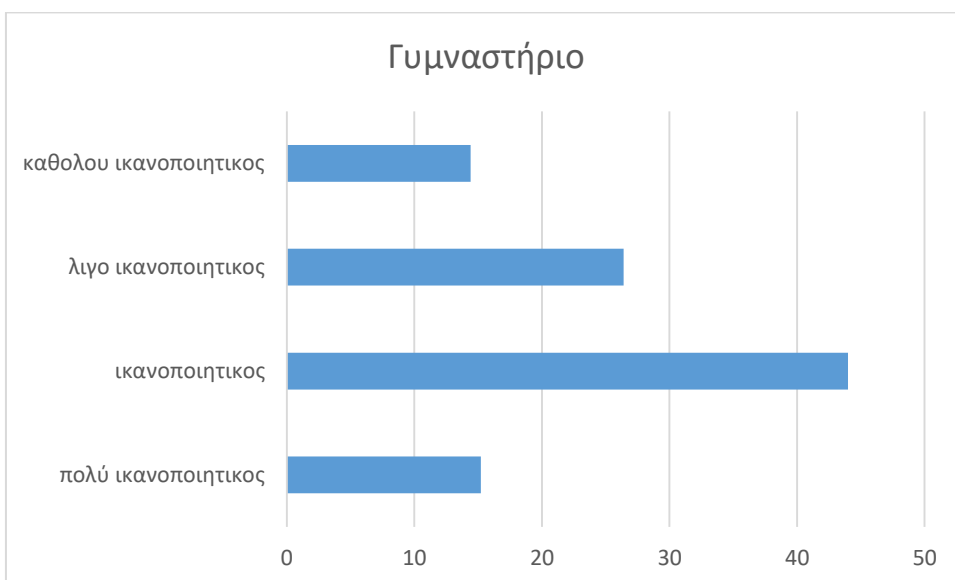
“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.10.2 Καμπίνες

Αντίστοιχα ποσοστά με εκείνα του καπνιστήριου συγκεντρώνει η ικανοποίηση για τις καμπίνες. Πιο συγκεκριμένα ποσοστό άνω του 50% δηλώνει ικανοποιημένο ενώ το 21 % πολύ ικανοποιημένο. Λίγη ικανοποίηση δήλωσε το 19% ενώ το υπόλοιπο ποσοστό (8%) δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο.

3.1.10.3 Γυμναστήριο



Γράφημα 3.1.10.3 Γυμναστήριο

Ικανοποιημένοι με το γυμναστήριο πάνω στο πλοίο δηλώνουν σε ποσοστό 44% οι συμμετέχοντες ενώ πολύ ικανοποιημένοι είναι το 15%. Από την άλλη λίγο ικανοποιημένο

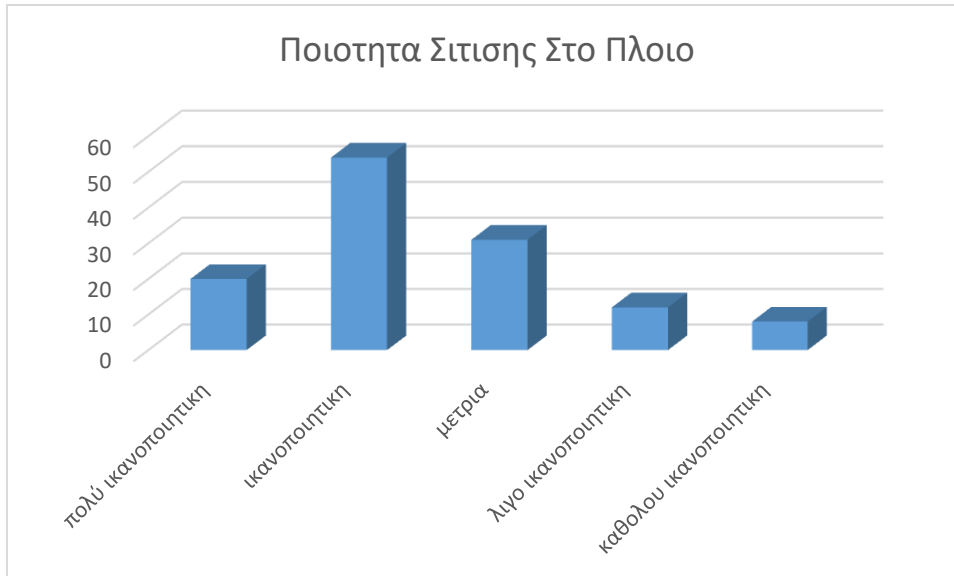


“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

με τον χώρο είναι το 26% του δείγματος και καθόλου ικανοποιημένο είναι το 15% του δείγματος.

3.1.11 Ποιότητα σίτισης στο πλοίο



Γράφημα 3.1.11 Ποιότητα σίτισης στο πλοίο

Στην συγκεκριμένη ερώτηση το δείγμα κλήθηκε να δηλώσει τον βαθμό ικανοποίησής του από την ποιότητα της τροφοδοσίας πάνω στα πλοία. Πολύ ικανοποιημένοι δήλωσαν σε ποσοστό 16% ενώ η πλειοψηφικά και σε ποσοστό 54% είναι ικανοποιημένοι με την ποιότητα σίτισης πάνω στα πλοία. Η ποιότητα σίτισης είναι μέτρια πιστεύει το 25%, λίγο ικανοποιημένοι και καθόλου δηλώνουν το 10% και 6% αντίστοιχα.

3.1.12 Η ιατρική περίθαλψη που παρέχεται στο πλοίο και την στεία(όσο εργάζεστε στο πλοίο)



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.12 Η ιατρική περίθαλψη που παρέχεται στο πλοίο και την στεριά κατά την ναυτολόγηση

Πολύ ικανοποιημένο δήλωσε το 17% του δείγματος σχετικά με την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη που δύναται να έχει όσο καιρό είναι ναυτολογημένο, το 38% να δηλώνει ότι είναι η ιατρική περίθαλψη κατά την ναυτολόγηση είναι ικανοποιητική. Μέτρια την θεωρεί το 22 % των ερωτηθέντων, λίγο ικανοποιημένο είναι το 18% , ενώ το 5% δήλωσε ότι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο.

3.1.13 Ναυτική κοινωνική ασφάλιση





“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Γράφημα 3.1.13 Ναυτική Κοινωνική Ασφάλιση

Την δυσαρέστηση του σχετικά με την ναυτική κοινωνική ασφάλιση εξέφρασε το 20% του δείγματος, ακόμη λίγη ικανοποίηση υπάρχει στο 14% των ερωτηθέντων. Ικανοποιημένο είναι το 40% του δείγματος, το 23% απάντησε αρκετά ενώ ένα 6% δήλωσε ότι είναι πολύ ικανοποιημένο

3.1.14 Πρόσβαση στους λιμένες



Γράφημα 3.1.14 Πόσο σημαντική είναι η πρόσβαση στην ξηρά κατά την ναυτολόγηση

Ιδιαίτερως σημαντική είναι η πρόσβαση σε εγκαταστάσεις των λιμένων(καφέ, εστιατόρια, εμπορικά καταστήματα)δήλωσε το 38% και άλλο ένα 21% πιστεύει ότι είναι αρκετά σημαντική. Το 23% των ερωτηθέντων δήλωσε ότι δεν είναι μείζονος σημασίας η πρόσβαση στην ξηρά ενώ το 12% του δείγματος δήλωσε ότι είναι λίγο σημαντική ενώ ένα 6% δεν το θεωρεί καθόλου σημαντικό.

3.1.15 Κατάταξη με σειρά σημαντικότητας των ελάχιστων απαιτήσεων που επιβάλλεται να ικανοποιούν οι χώροι ενδιαίτησης



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”



Γράφημα 3.1.15 Σειρά σημαντικότητας χώρων ενδιαίτησης

Οι ερωτηθέντες κλήθηκαν να ταξινομήσουν με σειρά σημαντικότητας τις ελάχιστες απαιτήσεις για τους χώρους ενδιαίτησης. Σημαντικότερη συνθήκη βάση των απαντήσεων είναι ο αερισμός ακολουθούν με ισοψηφία η απομόνωση από τους θορύβους και ο κλιματισμός. Μικρότερης σημαντικότητας κρίνονται οι απαιτήσεις για τον φωτισμό και της απομόνωσης από τους κραδασμούς.

3.1.16 Το σύστημα παράπλων στο πλοίο



Γράφημα 3.1.16 Σύστημα παραπόνων στα πλοία

Η σύμβαση ναυτικής εργασίας υποχρεώνει τις εταιρείες να διαθέτουν ένα σύστημα παραπόνων στα πλοία τους. Από την ύπαρξη και την εφαρμογή του συστήματος το 24% των ερωτηθέντων δηλώνει πολύ ικανοποιημένο, το 29% είναι αρκετά ικανοποιημένο και το 19% ικανοποιημένο. Το 18% του δείγματος το πιστεύει ότι το εν λόγω σύστημα είναι μάλλον ελλιπές ενώ το 10% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο με την εφαρμογή του.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

3.1.17 Η σύμβαση κατά την περίοδο της πανδημίας



Γράφημα 3.1.17 Η σύμβαση την περίοδο του covid

Κατά την υγειονομική κρίση οι ερωτηθέντες σε ποσοστό 44% πιστεύουν ότι η εφαρμογή της σύμβασης επηρεάστηκε πολύ. Ίδιο ποσοστό ,22% η καθεμία, συγκεντρώνουν οι πεπειθήσεις ότι επηρεάστηκε αρκετά και ότι επηρεάστηκε λίγο . Το υπόλοιπο ποσοστό (13%) θεωρεί ότι η σύμβαση δεν επηρεάστηκε καθόλου από τον κορονοϊό.

3.2 Συνεντεύξεις

Οι συνεντεύξεις ήταν πέντε στον αριθμό και έγιναν σε διάστημα δυο εβδομάδων. Η διάρκεια των συνεντεύξεων ήταν μια με μιάμιση ώρα έκαστην. Άξιο αναφοράς είναι η “ταύτιση” των απόψεων όλων των συνεντευξιαζομένων.

Στις συνεντεύξεις για τη συλλογή των δεδομένων, η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν η ημιδομημένη συνέντευξη, στην οποία περιλαμβάνονταν ερωτήσεις ανοιχτού τύπου.

Η σύμβαση ήρθε να φέρει τάξη στο χάος αναφέρθηκε επι λέξει στην συνέντευξη και όλες οι απόψεις συνέκλιναν προς αυτή την φράση. Η MLC έφερε μαζί της εργασιακά δικαιώματα που ειδικά στις υπό ανάπτυξη χώρες δεν υπήρχαν. Συμβάσεις εργασίας, ωράρια εργασίας, ώρες ξεκούρασης, θέματα μισθοδοσίας, κατώτερα όρια εργασίας είναι



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

μερικοί από τους καινοτομίες που η MLC έφερε από το 2006 που άρχισε να ψηφίζεται. Εφαρμόστηκε δηλαδή ένα κανονιστικό πλαίσιο με επίκεντρο τον ναυτικό.

Κράτη με ναυτική παράδοση όπως η Ελλάδα, η Αγγλία, η Ολλανδία και άλλες βέβαια εφαρμόζαν πολλά από αυτά που η σύμβαση ανέφερε οπότε δεν υπήρξε καμία δυσκολία στην εφαρμογή της. Ήταν η πρώτη φορά που μια σύμβαση στα εργασιακά του ναυτικού επαγγέλματος έθετε κανόνες τόσο μεθοδευμένα και εμπειριστατώμενα

Η MLC έχοντας υπογραφεί από το σύνολο των κρατών που υπάγονται στον IMO, ανάγκασε και χώρες που δεν την είχαν υπογράψει να βελτιωθούν ανεβάζοντας τα standards τους και εν συνέχεια στις μέρες μας άμα μια εταιρεία δεν έχει το DoC δεν δύναται να ναυλώσει τα караβιά της.

Βελτίωση με την MLC υπήρξε στις τροφοδοσίες των πλοίων και στην θέσπιση ωρών ξεκούρασης και εργασίας.

Οι άνθρωποι που εργάζονται στις ναυτιλιακές ανέφεραν πως κάθε μεγάλη εταιρεία φροντίζει να ελέγχει και να διορθώνει την εφαρμογή της σύμβασης. Ο πλοίαρχος, ο πρώτος μηχανικός, επισκέψεις από αρχιμηχανικούς- αρχικαπετάνιους, external audit, complain form και άλλα είναι μερικοί από τους τρόπους ελέγχου.

Σχετικά με την δύσκολη περίοδο της πρόσφατης υγειονομικής κρίσης, ιδιαίτερα στις αλλαγές πληρωμάτων, οι εταιρείες προσπάθησαν για το καλύτερο. Αποκλίσεις των διαδρομών των πλοίων σε χώρες που επέτρεπαν τις αλλαγές, επιπλέον επιδόματα και επικοινωνία για τους ναυτικούς, 24 γραμμή ψυχολογικής υποστήριξης των ναυτικών, επικοινωνία με τις οικογένειες των ναυτικών είναι μόνο ορισμένα από τα μετρά που έλαβαν οι εταιρείες.

Έχοντας σαν προτεραιότητα τους ανθρώπους τους και πέρα από τα κόστη ιδιαίτερα των αεροπορικών εισιτηρίων (και γενικότερα του επαναπατρισμού) , οι εταιρείες προσπάθησαν για το καλύτερο σε όλη αυτή την πρωτόγνωρη εμπειρία.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Τέλος όλοι συμφώνησαν ότι τόσο ο ΙΜΟ και όσο η σύμβαση της ναυτικής εργασίας παρ. ‘όλα τα επιπλέον μετρά που έλαβαν για να επηρεαστεί το δυνατόν λιγότερο το ναυτικό επάγγελμα από τον covid στάθηκαν ανίσχυροι μπροστά στα κράτη με πιο χαρακτηριστικό παράδειγμα αυτό της Κίνας.



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

4 Κεφάλαιο Σχολιασμός

Στο κεφάλαιο αυτό σχολιάζονται τα αποτελέσματα που προκύπτουν τόσο από την έρευνα που παρουσιάστηκε στο 3^ο Κεφάλαιο όσο και από τις συνεντεύξεις που διεξήχθησαν, οι οποίες παρουσιάζονται συμπυκνωμένες στο ίδιο κεφάλαιο.

Ο σχολιασμός γίνεται σε ενότητες. Η πρώτη ενότητα είναι τα δημογραφικά στοιχεία της ερευνάς, η δεύτερη ενότητα αφορά τις ελάχιστες απαιτήσεις των ναυτικών ώστε να εργαστούν σε πλοία. Στην 3^η ενότητα σχολιάζονται οι συνθήκες εργασίας. Στην τέταρτη ενότητα εξάγουμε συμπεράσματα σχετικά με τους χώρους ενδιαίτησης και την τροφοδοσία. Τέλος αναφέρονται όλα τα υπόλοιπα στοιχεία που αφορούν την υγεία και την ναυτική κοινωνική ασφάλιση.

4.1 Δημογραφικά στοιχεία

Στην έρευνα που διεξήχθη έλαβαν μέρος άνθρωποι ηλικίας από 23 μέχρι 61 χρόνων. Μέσος ορός ηλικίας ήταν τα 37 έτη γεγονός που δηλώνει το νεαρό της ηλικίας αρκετών συμμετεχόντων στην έρευνα πάρα το γεγονός ότι αρκετοί από τους συμμετέχοντες είναι πρώην ναυτικοί που εργάζονται σε γραφεία.

Αξιωματικοί είτε πρόκειται για καταστρώματος είτε μηχανής αλλά και στελέχη αποτέλεσε το μεγαλύτερο μέρος του δείγματος. Οι αξιωματικοί προέρχονταν από την Ελλάδα, τις Φιλιππίνες και την Ρωσία, τα στελέχη ήταν Έλληνες και τα πληρώματα κατάγονταν από τις Φιλιππίνες και την Πολωνία.

Εκ των συμμετεχόντων η συντριπτική πλειοψηφία έχει προσληφθεί απευθείας από την εταιρεία γεγονός που δηλώνει την πολιτική των εταιρειών να στελεχώνονται σύμφωνα με τα δικά τους standards και ανάγκες. Ακόμη ένα επιπρόσθετο στοιχείο είναι ότι οι μεγαλύτερη μερίδα των συμμετεχόντων ήταν Έλληνες, που σε μεγάλο ποσοστό δεν χρειάζονται την μεσολάβηση γραφείων στελέχωσης γιατί οι περισσότερες εταιρείες εδρεύουν στην Αττική και πιο συγκεκριμένα σε Αθήνα και Πειραιά. Χρήση των γραφείων γίνεται σε περιοχές όπου δεν εδρεύουν εταιρείες είτε οι αποστάσεις για να βρεθείς στα γραφεία κάποιες εταιρείες είναι πολύ μεγάλες



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

4.2 Ελάχιστες απαιτήσεις

Τα ελάχιστα όρια ηλικίας τηρούνται όπως μπορούμε να κρίνουμε από το δείγμα μας αφού όλοι είναι ηλικίας άνω των 18 ετών.

Το σύνολο των ερωτηθέντων πιστεύει ότι γνωρίζει καλά ή και πολύ καλά την σύμβαση ναυτικής εργασίας, βέβαια το ποσοστό που γνωρίζει ελλιπώς την σύμβαση είναι μεγάλο πάρα το γεγονός ότι εφαρμόζεται επισημά εδώ και μια 10ετία.

Φυσικά όσο αναφορά τους εν ενέργεια ναυτικούς όλοι είχαν την απαραίτητα εκπαίδευση και τα απαραίτητα πιστοποιητικά για να μπορούν να ναυτολογούνται. Προβληματίζει βέβαια το γεγονός ότι μεγάλο τμήμα των ερωτηθέντων θεωρούν την ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση ελλιπή ή τουλάχιστον μέτρια. Η ναυτική εκπαίδευση και κατάρτιση έχει γίνει αρκετές φορές αντικείμενο συζήτησης με πιο πρόσφατη την αναγνώριση των Φιλιππινέζων διπλωμάτων από την Ε.Ε.

Σημαντικό σημείο αναφοράς είναι το γεγονός ότι τόσο παλαιοί όσο και νεότεροι ναυτικοί θεωρούν ότι οι νεοεισερχόμενοι στο ναυτικό επάγγελμα είναι προστατευμένοι από τους ισχύοντες κανονισμούς. Γενικότερα οι νεοεισελθεις στο επάγγελμα πρέπει να προστατεύονται ώστε να νιώσουν ασφαλείς και να συνεχίσουν την πορεία τους στο επάγγελμα.

4.3 Συνθήκες Εργασίας

Το ναυτικό επάγγελμα θεωρείται κατά πολλούς το δυσκολότερο επάγγελμα στον κόσμο και όχι αδικώς. Οι προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι ναυτικού είναι πολλές εργασία και ζωή στον ίδιο χώρο, καιρικές συνθήκες, περιορισμένη επικοινωνία με φίλους και συγγενείς είναι μόνο κάποιες από αυτές τις προκλήσεις.

Στην ερώτηση ποσό μπορούν οι συνθήκες που παρατίθενται να επηρεάσουν την απόδοσή σας στην εργασία σας όσο είστε ναυτολογημένοι κυριαρχεί δεν μπορούμε να ξεχωρίσουμε κάποιον παράγοντα αφού όλοι επηρεάζουν σε πολύ μεγάλο βαθμό την διαβίωση των ναυτικών. Το στρες, η καταβολή μισθού, η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη, φόρτος εργασίας, ξεκούραση αποτελούν μονάχα κάποιους από τους λόγους που επηρεάζουν την



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

ζωή των ναυτικών στο εν πλω. Ίσως λιγότερο σε σχέση με τις υπόλοιπες συνθήκες επηρεάζει η πρόσβαση στις εγκαταστάσεις της ξηράς πάντα όμως σε σχέση με τα υπόλοιπα.

Σχετικά με τις διάφορες παραβιάσεις που έχουν παρατηρηθεί κατά καιρούς διακρίνεται ξεκάθαρα ότι τα ωράρια εργασίας και ξεκούρασης είναι εκείνα που παραβιάζονται πολύ συχνά, γεγονός που μπορεί να οφείλεται είτε στην υποστελέχωση των πλοίων είτε στις ιδιαίτερες συνθήκες που συνοδεύουν τα πλοία κατά τις φορτοεκφορτώσεις αφού καλούνται μέσα σε λίγες ώρες να διεκπεραιώσουν πολλές εργασίες ταυτόχρονα.

Παρατυπίες που έχουν ακούσει ή βιώσει οι ερωτηθέντες σημειώνονται επίσης στην τροφοδοσία, τις εγκαταστάσεις ψυχαγωγίας και στα έξοδα του επαναπατρισμού.

Σύμφωνα με τα παραπάνω μόνο εντύπωση δεν προκαλεί το γεγονός ότι στην ερώτηση ποιος κανονισμός είναι σημαντικότερος έρχεται πρώτος ο κανονισμός για τα ωράρια εργασίας και ξεκούρασης με μεγάλη διαφορά από το δεύτερο που είναι η καταβολή της μισθοδοσίας. Αξίο αναφοράς αποτελεί ότι τελευταίο στις προτιμήσεις των ναυτικών έρχεται ο κανονισμός για την εξέλιξη του ναυτικού.

4.4 Χώροι ενδιαίτησης και τροφοδοσία

Οι καμπίνες, τα καπνιστήρια, τα εστιατόρια αποτελούν χώρους που οι ναυτικού ξοδεύουν τις ώρες που δεν εργάζονται. Οπότε οι εγκαταστάσεις που τον φιλοξενούν θα πρέπει να είναι άρτια εξοπλισμένες. Έτσι στην ερευνά που διεξήχθη φαίνεται η ικανοποίηση των ερωτηθέντων σχετικά με τους χώρους των καπνιστήριων και τις καμπίνες. Τα περισσότερα αρνητικά αποτελέσματα φαίνεται ότι συγκεντρώνει ο χώρος του γυμναστήριου πιθανότατα λόγω έλλειψης χώρου και εξοπλισμού.

Οι χώροι ενδιαίτησης είναι ιδιαίτερα σημαντικοί για την διαβίωση του πληρώματος πάνω στο πλοίο, αυτός είναι ο λόγος που η σύμβαση ναυτικής εργασίας ορίζει κάποιες ελάχιστες απαιτήσεις που θα πρέπει να πληρούν οι χώροι αυτοί. Στο δείγμα που πηρέ μέρος στην ερευνά ζητήθηκε να ταξινομήσουν αυτές τις απαιτήσεις από την σημαντικότερη στην λιγότερο σημαντική. Ο αερισμός ήρθε πρώτος στις προτιμήσεις, με την ηχομόνωση και τον κλιματισμό να ακολουθούν. Ο φρέσκος αέρας είναι σημαντικός



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

για την υγεία των ναυτικών ιδιαίτερα σε χώρους όπως τα καπνιστήρια και οι κουζίνες. Η ηχομόνωση είναι ιδιαίτερα σημαντική ειδικά σε πλοία που οι καμπίνες του πληρώματος βρίσκονται κοντά σε μηχανήματα. Ο κλιματισμός όπως και στην στεριά διευκολύνει τις συνθήκες διαβιώσεις ιδιαίτερα όταν οι θερμοκρασίες είναι υψηλές ή και χαμηλές.

Τέλος η τροφή αποτελεί ένα μείζον ζήτημα για τον ναυτικό. Στην MLC αναφέρεται ρητά ότι πρέπει να υπάρχει ποικιλία ,ικανοποιητική ποσοτητα και η ποιότητα τους να είναι αντίστοιχη με εκείνη που θα παρέχονταν στην ξηρά για όλα τα μέλη του πληρώματος. Όπως φαίνεται στην ερευνά η ποιότητα σίτισης στα πλοία θεωρείται ικανοποιητική από τους ναυτικούς.

4.5 Υγεία, ναυτική κοινωνία ασφάλιση και welfare

Η υγεία είναι από τα σημαντικότερα στοιχεία της ζωής των ανθρώπων. Έτσι και στο ναυτικό επάγγελμα αποτελεί προτεραιότητα όλων η προάσπιση της ασφάλειας και της υγείας. Μάλιστα η διατήρηση της καλής υγείας αποτελεί μια από τις ανασφάλειες των ναυτικών καθώς δεν είναι λίγοι εκείνη που ανησυχούν μην συμβεί το οτιδήποτε στην μέσου του ωκεανού.

Η MLC ορίζει ότι η παροχές υγείας και η ιατροφαρμακευτική περίθαλψη για τους ναυτολογημένους θα πρέπει να είναι αντίστοιχη με αυτή των εργαζομένων στην ξηρά. Μέσω της ερευνάς διακρίνουμε με γενική ικανοποίηση των ναυτικών σχετικά με θέματα ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης.

Η ναυτική κοινωνική ασφάλιση δεν είναι ιδιά για όλες τις χώρες. Στις Φιλιππίνες για παράδειγμα η φόροι που πρέπει να καταβάλουν οι ναυτικού είναι μηδενικοί αλλά η δημοσιά ασφάλεια δεν τους εξασφαλίζει ούτε τα ελάχιστα. Στην Ελλάδα οι ναυτικού δικαιούνται την ιδιά δημοσιά ασφάλεια όπως και οι υπόλοιποι εργαζόμενοι στην ξηρά και παλαιότερα είχαν κάποια προνομία όπως ήταν η επιδότηση για αγορά αυτοκίνητου. Στην Γερμάνια ο ναυτικός δεν χρήζει ιδιαίτερης μεταχείρισης αφού είναι λίγοι οι Γερμανοί ναυτικού. Οι διάφορες που αναφέρθηκαν είναι μόνο κάποιες από αυτές που υπάρχουν και αυτός είναι ο λόγος που το σύνολο των ερωτηθέντων είναι δυσαρεστημένο με την ναυτική κοινωνική ασφάλιση που του παρέχεται.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Η πρόσβαση σε εγκαταστάσεις λιμένων και η δυνατότητα των ναυτικών να βγουν να διασκεδάσουν αναφέρεται μέσα στην ναυτική σύμβαση εργασίας. Μάλιστα βλέπουμε στην σχετική ερώτηση ποσό σημαντική είναι για τους ναυτικούς η δυνατότητα να επισκεφθούν κάποιο λιμάνι, τους τονώνει ψυχολογικά για το υπόλοιπο της συμβάσης τους.

Η νομοθεσία ορίζει ότι οι εταιρείες θα πρέπει να διαθέτουν ένα σύστημα παράπονων σε κάθε πλοίο τους και μάλιστα οποίος προβεί σε κάποιο παράπονο να μην υποστεί κάποιου είδους δυσχερούς αντιμετώπισης. Όπως φαίνεται από τις απαντήσεις το σύστημα πάνω στα πλοία ικανοποιεί την πλειοψηφία των ερωτηθέντων.

Τέλος δεν γινόταν να μην αναφερθεί η πρόσφατη υγειονομική κρίση η οποία όπως φαίνεται και από τις απαντήσεις επηρέασε αρκετά την εφαρμογή της συμβάσης (Αντώνιος Γρ. Κασιδιάρης, 2021- Δέσποινα Μαρινάκη, 2022). Παρα το γεγονός ότι λήφθηκαν επιπλέον μετρά για την προστασία των ναυτικών ο ΙΜΟ ήταν ανίσχυρος μπροστά στις χώρες με χαρακτηριστικότερο παράδειγμα αυτό της Κίνας.



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

5 Συμπεράσματα

Η ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν πάντα διεθνώς καταξιωμένη. Οι θαλάσσιες μεταφορές βρέθηκαν στην πρώτη γραμμή της παγκοσμιοποίησης και αυτό είχε ως συνέπεια να μπορούν να αναπτύξουν τις δυνατότητες τους. Η βιομηχανία διαμορφώνεται ως ένας κλάδος που επιτρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα για τους ναυτικούς, τους επιβάτες, την περιουσία και την προστασία του περιβάλλοντος (Adascalitei, 2014).

Η σύμβαση MLC είναι χωρίς αμφιβολία μια από τις καλύτερες ναυτιλιακές συμβάσεις, που προωθεί την ευημερία των ναυτικών. Εύστοχα αναγνωρίζεται ως ο τέταρτος πυλώνας της ναυτιλιακής βιομηχανίας μετά από τις συμβάσεις SOLAS, STCW και MARPOL 73/78 (Graveson, 2008). Όμως το γεγονός ότι είναι τόσο καλή σαν σύμβαση, δεν σημαίνει ότι εφαρμόζεται σε όλες τις περιπτώσεις και σωστά. Για αυτό το λόγο χρειάζεται αρκετός χρόνος για να μπορέσει να υλοποιηθεί κάτι αντίστοιχο. Η εφαρμογή της σύμβασης βελτιώνει τα πλοία που επιθεωρούνται και υπάρχει ανησυχία σχετικά με τις ελλείψεις που σχετίζονται με τη σύμβαση. Ωστόσο τα παράπονα των ναυτικών για τη μη συμμόρφωση με τη σύμβαση είναι λίγα και οι προβλεπόμενες ελλείψεις μπορούν να αντιμετωπιστούν έπειτα από την προσεκτική τους αξιολόγηση.

Οι λόγοι για τους οποίους έχουν παρατηρηθεί αντίστοιχες συμπεριφορές περιλαμβάνουν την έλλειψη χρόνου για σωστή επιθεώρηση στο λιμάνι λόγω του μικρότερου χρόνου παράδοσης των σκαφών, της έλλειψης των αξιωματικών στο λιμάνι ή της έλλειψης σωστής επιθεώρησης και γενικά της έλλειψης επιθεωρήσεων σε μικρότερα λιμάνια. Έτσι φαίνεται ότι πολλά πλοία δεν συμμορφώνονται με τις διατάξεις της σύμβασης και εξακολουθούν να διαφεύγουν από την επιθεώρηση ενώ λειτουργούν κανονικά (Mantoju, 2021).

Πολλοί ναυτικοί αισθάνονται ότι κάτι έχει αλλάξει στις συνθήκες διαβίωσης τους πάνω στο πλοίο και κατ' επέκταση οι συνθήκες εργασίας τους, αυτό βέβαια δεν σημαίνει ότι παύουν να αναζητούν περαιτέρω βελτίωση. Επιπλέον η ανάπτυξη της τεχνολογίας είχε ως αποτέλεσμα να μειωθεί το πλήρωμα πάνω στο σκάφος, που οδήγησε σταδιακά σε αυξημένη επιβάρυνση του πληρώματος. Για αυτό το λόγο χρειάζεται να διενεργηθεί



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

λεπτομερής έλεγχος από τα λιμάνια των κρατών ώστε να διαπιστωθεί αν συμμορφώνονται με τη σύμβαση (Mantoju, 2021).

Η σύμβαση MLC είναι μια καλά διαμορφωμένη σύμβαση, που καλύπτει τις απαιτήσεις των ναυτικών και ευνοεί τις χώρες στις οποίες ανήκουν τα σκάφη. Δεν παρέχονται αυστηρές οδηγίες για την εφαρμογή της. Έχουν περάσει αρκετά χρόνια από την υιοθέτηση της σύμβασης όμως δεν έχει δικαιώσει ακόμα τις προσδοκίες που έχουν οι ναυτικοί. Η εφαρμογή της σύμβασης σε μικρότερα πλοία και μικρότερα λιμάνια αποτελεί ένα μείζον μέλημα που πρέπει να αντιμετωπιστεί καθώς το πλήρωμα σε αυτά τα σκάφη δεν είναι μόνιμο και τα παράπονα τους οδηγούν σε μη ανανέωση των συμβάσεων του πληρώματος (Mantoju, 2021).



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Βιβλιογραφία

1. Adascalitei, O. (2014). The maritime labour convention 2006- A long-awaited change in the maritime sector. *Procedia Social Behavioral Science*, 149: 8-13.
2. Exarchopoulos, G., Zhang, P., Pryce-Roberts, N., & Zhao, M. (2018). Seafarers' welfare: A critical review of the related legal issues under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy*, 93, p.62-70.
3. Jinyoung Yang ,2017,The implementation of port state control under the Maritime Labor Convention, 2006,p.18-22
4. Carey, L. (2017). The maritime labour convention 2006: the seafarers and the fisher. *Australian and New Zealand Maritime Journal*, 31: 14.
5. Doumbia – Henry, C. (2020). Shipping and COVID-19: protecting seafarers as frontline workers. *WMU Journal of Maritime Affairs*, 19(3): 279-293.
6. Doumbia – Henry, C., Delvin, D. & McConnell, M.L. (2006). *The maritime labour convention, 2006 consolidates seafarers' labour instruments*, 10(23). Retrieved from: <http://www.asil.org/insights/060913.cfm>.
7. Graveson, A. (2008). *Quality personnel – investment or cost. Human resources in the shipping industry: new trends and challenges in the 21st century*. Limasool, Cyprus: Frederick University.
8. Hystad, S.W. & Eid, J. (2016). Sleep and fatigue among seafarers: the role of environmental stressors, duration at sea and psychological capital. *Safety Health Work*, 7(4): 363-371.
9. ILO, (1987). Seafarers' Welfare Convention No. 163. International Labour Organisation. Available: www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO:12100:P12100_INSTRUMENT_ID:312308:NO.
10. ILO, (2003). High-level Tripartite Working Group on Maritime Labour Standards (Third meeting). *Sectoral Activities Programme, Consolidated maritime labour convention (First Draft)*, Code, Part B. Geneva.
11. ILO, (2006). Maritime Labour Convention. Geneva: International Labour Conference. Available: www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/WCMS_090250/lang--en/index.html.
12. ILO (2010). *Maritime labour conventions and recommendations*. International Labour Office, Geneva.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

13. Mantoju, D. (2021). Analysis of impact of the maritime labour convention, 2006: A seafarer’s perspective. *Journal of International Maritime Safety, Environmental Affairs, and Shipping*, 5(3): 107-119.
14. Maunikum, V. (2007). *The potential implications of the maritime labour convention, 2006, for policy and management in the maritime sector: a critical analysis*. World Maritime University dissertations.
15. McConnell, M.L. (2011). The maritime labour convention, 2006-reflection on challenges for flag state implementation. *WMU Journal Maritime Affairs*, 10(2): 127-141.
16. Progoulaki, M., Katradi, A. & Theotokas, I. (2013). Developing and promoting seafarers’ welfare under the maritime labour convention: a research agenda. *Journal of Economics and Business*, 63(3-4): 75-82.
17. Ναυτικά Χρονικά : <https://www.naftikachronika.gr/2022/12/29/sto-stoxastro-kai-pali-oi-akadimies-en-ton-filippinon-apo-tin-komision/>
18. Μεταπτυχιακή Εργασία. ΟΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ COVID-19 ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑΙΑ. Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Αντώνιος Γρ. Κασιδιάρης, 2021
19. Μεταπτυχιακή Εργασία. Προμελέτη της Εμπειρίας των Ναυτικών κατά τη Διάρκεια της Πανδημίας Covid-19. Πανεπιστήμιο Δυτικής Αττικής, Δέσποινα Μαρινάκη, 2022
20. Ναυτικά Χρονικά: <https://www.naftemporiki.gr/maritime/876883/anisychia-gia-tis-parenergeies-ton-lockdowns-sta-pliromata/>



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

Παράρτημα Α: Στοιχεία Συνεντευξιαζόμενων

Σταμάτης Κουράκος : Αποφοίτησε από την Ακαδημία Εμπορικού Ναυτικού το 1967, εργάστηκε ως πλοίαρχος από το 1977 έως 1991. Από το 1991 έως το 1999 διετέλεσε Γενικός Γραμματέας της ΠΝΟ. Από το 1999 – σήμερα είναι ο ITF coordinator στην Ελλάδα.

Κώστας Χαλάς : Εργάζεται από το 2009 έως σήμερα σαν επιθεωρητής του ITF. Αποφοίτησε από την Ακαδημία του Εμπορικού Ναυτικού και υπηρέτησε στα πλοία ως πρώτος μηχανικός από το 1995-2009

Αθανάσιος Αποστολόπουλος: Απόφοιτος της Ακαδημίας Εμπορικού Ναυτικού, εργάστηκε ως καπετάνιος στην Springfield Co Panama του ομίλου Ωνάση. Από το 2006-2012 Marine Superintendent στην ίδια εταιρεία και από το 2013- σήμερα είναι ο Crew manager της εταιρείας.

Ιωάννης Καλλιόρας: Καπετάνιος από το 2000-2006. Marine Superintendent από το 2006-2010. 2010- 2020 Crew Manager στην Maran Tankers και από το 2020 έως σήμερα Deputy Crew Manager στην Springfield.

Ευάγγελος Σουρούλιας: Αποφοίτησε από την ΑΕΝ το 1997. Κάτοχος δυο μεταπτυχιακών τίτλων στο Πανεπιστήμιο του Cardiff. Έχει εργαστεί σε διάφορες θέσεις και εταιρείες όπως η Stelmar Shipping, OSG. Σήμερα είναι Compliance Manager- DPA στην Springfield Co Ltd του ομίλου Ωνάση

Παράρτημα Β: Ερωτηματολόγια

ΣΧΟΛΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΣΧΟΛΗ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΔΟΚΙΜΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ



ΔΠΜΣ ‘Διοίκηση στη Ναυτική Επιστήμη και Τεχνολογία’

ΘΕΜΑ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ: Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος

1. Τομέας εργασίας στο πλοίο: Αξιωματικός Καταστρώματος, Αξιωματικός Μηχανής, Πλήρωμα, Πλήρωμα κουζίνας ή ξενοδοχειακού, Στέλεχος



“Λεουτσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

2. Ηλικια
3. Διαδικασία πρόσληψης: Από την εταιρια, από γραφειο στελεχωσης, άλλο (προσδιορίστε:)
4. Πόσο καλα γνωρίζετε την συμβαση MLC 2006 (Την γνωριζω καλα,την γνωριζω,την γνωριζω μετρια, την γνωριζω σχεδον καθολου,δεν την γνωριζω καθολου)
5. Πως αξιολογεται την ναυτικη εκπαιδευση και καταρτιση: (πλήρη,αρκετα ικανοποιητικη,ελλειπης, απολυτως ελλειπης)
6. Οι ισχυοντες κανονισμοι προστατευουν τους νεους ναυτικους(τους προστατευουν πολύ, τους προστατευουν αρκετα,προστατευουν λιγο,προστατευουν σχεδον καθολου,προστατευουν καθολου)
7. Εχουν παρατηρηθει οι παρακατω παραβιασεις της συμβασης:
Επαναπατρισμος(πολύ συχνά,συχνά,σπάνια,πολύ σπανια,καθόλου), Μη καταβολη μισθου(πολύ συχνά,συχνά,σπάνια,πολύ σπανια,καθόλου), ΩρARIO εργασιας(πολύ συχνά,συχνά,σπάνια,πολύ σπανια,καθόλου), Μη παροχη ιατροφαρμακευτικης περιθαλψης(πολύ συχνά,συχνά,σπάνια,πολύ σπανια,καθόλου), Εγκαταστασεις ψυχαγωγιας(πολύ συχνά,συχνά,σπάνια,πολύ σπανια,καθόλου), Τροφη(πολύ συχνά,συχνά,σπάνια,πολύ σπανια,καθόλου),
8. Επηραζουν οι παρακατω παραγοντες τις συνθηκες εργασιας πανω στο πλοιο(Δεν επηρεαζουν καθολου, επηρεαζουν σχεδον καθολου,επηρεαζουν λιγο, επηρεαζουν πολύ, επηρεαζουν παρα πολυ)
Στρες, ζπικoinωνια, μισθος, ξεκουραση, φορτος εργασιας, προσβαση στην ξηρα, καριερα, απομονωση, ιατροφαρμακευτικη περιθαλψη
9. Ποιον από τους κανονισμους θεωρειται σημαντικότερο(επιλεξετε εως 2):κανενας, ,τηρηση συμβασης εργασιας, καταβολη μισθοδοσιας ,ωρες εργασιας- ξεκουρασης,επαναπατρισμος, επαρκης στελεχωση πλοιου, ευκαιριες αναπτυξης του ναυτικου,άλλο(προσδιοριστε)
10. Αξιολογηστε τους χωρους ενδιαιτησης και ψυχαγωγιας του πλοιου κλιμακα (πολύ ικανοποιητικος,ικανοποιητικος,λιγο ικανοποιητικος,καθολου ικανοποιητικος):
καπνιστηριο, καμπινες, γυμναστηριο
11. Αξιολογηστε την ποιοτητα σιτισης των πλοιων(πολύ ικανοποιητικη,ικανοποιητικη,λιγο ικανοποιητικη,καθολου ικανοποιητικη)



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

12. Η ιατρική περιθαλψη που παρεχεται στο πλοιο και την στερια(οσο εργαζεστε στο πλοιο):πολυ ικανοποιητικη, αρκετα ικανοποιητικη,λιγο ικανοποιητικη,καθολου ικανοποιητικη
13. Ποσο ευχαριστημενος ειστε από την ναυτικη κοινωνικη ασφαλιση: (πολύ ικανοποιημενος,αρκετα ικανοποιημενος,λιγο ικανοποιημενος,καθολου ικανοποιημενος)
14. Είναι σημαντικη η προσβαση σε εγκαταστασεις της ξηρας κατά την διαρκεια εργασιας στο πλοιο(πολύ σημαντικη,αρκετα σημαντικη,λιγο σημαντικη,καθολου σημαντικη)
15. Καταταζτε με την σειρα από το σημαντικότερο προς το λιγότερο σημαντικό τα παρακατω προτυπα καταλυματος: Φωτισμος, Αερισμος, Απομονωση από τον θορυβο, Απομονωση από τους κραδασμους, Κλιματισμος, Άλλο (προσδιοριστε)
16. Το συστημα παραπονων στο πλοιο είναι ουσιαστικο και αποδοτικο (πολύ ικανοποιητικο,ικανοποιητικο,λιγο ικανοποιητικο,καθολου)
17. Κατά την περιοδο του covid επηρεαστηκε η εφαρμογη της συμβασης: (δεν επηρεαστηκε καθολου,επηρεαστηκε λιγο,επηρεαστηκε πολύ,επηρεαστηκε αρκετα)

Interdepartmental Postgraduate Programme

Management in Nautical/Marine Science and Technology

THESIS: How does the Marine Labour Convention (MLC) and its amendments impact on the improvement of the seafaring profession?

1. Field of activity on board the vessel: Deck Officer, Marine Engineer Officer, Crew, Galley/ Kitchen/ hotel Crew/, Executive
2. Age
3. Recruitment Procedure: directly from the Shipping Company, staffing office. Other (please specify)
4. How well do you know the 2006 Marine Labour Convention (MLC):
I know it: very well, well, somewhat well, not so well, not at all well



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

5. How do you evaluate Maritime Education and Training: excellent, satisfactory, insufficient, totally insufficient.
6. Do you believe that the existing regulations protect young seafarers? They protect them: a lot, enough, not enough, almost not at all, not at all
7. Have you noticed the following violations?:
Repatriation: very often, often, sometimes, rarely, never
Non-payment of wages: very often, often, sometimes, rarely, never
Working hours: very often, often, sometimes, rarely, never
Denial of healthcare and/or healthcare services: very often, often, sometimes, rarely, never
Entertainment facilities: very often, often, sometimes, rarely, never
Food: very often, often, sometimes, rarely, never
8. Do such violations impact on the working conditions onboard the vessel?:
No effect, negligibly, somewhat, a lot, greatly.
Stress, communication, payment, rest, workload, access to shore, career prospects, isolation, healthcare
9. Which of the regulations do you consider to be the most important? Choose up to two: none, compliance with labour convention, payment of salaries, hours of work and rest, repatriation, adequate staffing of the vessel, development opportunities, other (please specify)
10. Evaluate the accommodation and entertainment areas onboard the vessel according to the following scale: Very satisfactory, satisfactory, not very satisfactory, completely unsatisfactory.
Smoking room, cabins, fitness room.
11. Evaluate the quality of food on board the vessel according to the following scale: Very satisfactory, satisfactory, not very satisfactory, completely unsatisfactory.
12. Evaluate the quality of health / pharmaceutical care provided onboard the vessel and ashore during your employment according to the following scale: Very satisfactory, satisfactory, not very satisfactory, completely unsatisfactory.
13. How satisfied are you from Marine Social Insurance? Very satisfied, satisfied, not very satisfied, not at all satisfied.



“Λεοντσάκος Σταμάτιος”,

“Πως επιδρά η MLC και οι αναθεωρήσεις της στην βελτίωση του ναυτικού επαγγέλματος”

14. How important is access to shore facilities during the work onboard the vessel?
very important, important, not very important, not all important

15. Rank in order of importance from the least to the most important the following accommodation features: lighting, ventilation, sound insulation, vibration isolation, air-conditioning, other (please specify)

16. Is the complaints system onboard the vessel effective and efficient? Very satisfactory, satisfactory, not very satisfactory, completely unsatisfactory

17. Was the implementation of the Marine Labour Convention affected during the Covid period?: not at all affected, rather affected, affected, very much affected