

Πανεπιστήμιο Πειραιώς
Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στη Ναυτιλία
Ειδίκευση: Διοίκηση Ποιότητας στη Ναυτιλία

**Η Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία τη Δεκαετία 1990-
2000**

Τού
Παντελή Σοφιάδη

Εργασία για το Μεταπτυχιακό Δίπλωμα Σπουδών στη Ναυτιλία
Νοέμβριος 2009

Ευχαριστίες

Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στην Λέκτορα μου και επιβλέπουσα της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας Κα. Βαλμά για την πολύ μεγάλη βοήθεια της κατά την διάρκεια εκπόνησής της.

Τέλος, θα επιθυμούσα να ευχαριστίσω τα μέλη της τριμελούς επιτροπής Αναπληρωτή Καθηγητή Κο. Παζαρζή και τον Λέκτορα Κο. Σαμιώτη όπως και να αποστείλω τις ευχαριστίες μου στα μέλη της οικογενείας μου αλλά και τους φίλους μου, οι οποίοι όλο αυτόν τον καιρό της προετοιμασίας της συγκεκριμένης εργασίας αλλά και έρευνας με στήριξαν στον υπέρτατο βαθμό.

Περίληψη

Η συγκεκριμένη εργασία ασχολήθηκε με την απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία τη δεκαετία 1990-2000. Σκοπός της ήταν η ενδελεχής ανάλυση της συμβολής της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία της χώρας μέσα από την απασχολησιμότητα του ανθρώπινου δυναμικού αλλά και τις παράπλευρες συνέπειες της στην εθνική οικονομία. Γενικότερα τα τελευταία χρόνια παρουσιάζει μεγέθη και ρυθμό επέκτασης, ανάλογο εκείνων των ρυθμών των πιο αναπτυγμένων χωρών της Ευρώπης. Συγκεκριμένα, ο κλάδος της Ναυτιλίας στη χώρα μας θεωρείται ιδιαίτερος σημαντικός αφού ως γνωστόν η Ελλάδα είναι μια κατεξοχήν ναυτιλιακή χώρα λόγω της δομής και της γεωγραφικής της θέσης. Στην Ελλάδα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα είναι ένας από τους κύριους παράγοντες της απόδοσης των συναλλαγματικών αποθεμάτων της χώρας, των μισθών και γενικότερα του βιοτικού επιπέδου. Παράλληλα, εντοπίζονται κάποια προβλήματα στην εργασιακή απασχόληση των ατόμων στη ναυτιλία λόγω της αθρόας χρήσης αλλοδαπών ναυτικών, όπως και επισκευαστικών μονάδων στο εξωτερικό λόγω της παγκοσμιοποίησης.

Τα τελευταία χρόνια η οργάνωση των περισσότερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων έχει εξελιχθεί ούτως ώστε να ελέγχονται καλύτερα όλες οι πτυχές της, όπως τα operations, οι ναυλώσεις, η χρηματοοικονομική διοίκηση, η ασφάλεια, η τεχνολογία, το περιβάλλον, οι ναυτικές πολιτικές και διατάξεις, μεταξύ άλλων. Παράλληλα με την πρόοδο αυτή όμως, έχει δημιουργηθεί και η ανάγκη για την παραγωγή, αλλά και για την διάχυση ειδικευμένης γνώσης γύρω από όλα τα επίπεδα διοίκησης και διαχείρισης μίας ναυτιλιακής εταιρείας.

Περιεχόμενα

Ευχαριστίες.....	1
Περίληψη.....	2
Εισαγωγή.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο :Μεθοδολογία και Τρόπος Συλλογής Πηγών και Πληροφοριών	
1.1 Μεθοδολογία.....	7
1.2 Συλλογή Δεδομένων.....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : Ελληνική Ναυτιλία και Εθνική Οικονομία	
2.1 Η Σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Οικονομία της χώρας.....	9
2.2 Ο Ρόλος και η Συμβολή του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) στην Ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας.....	13
2.3 Νομοθεσία.....	16
2.4 Η Σύσταση του υπό Ελληνική Σημαία Στόλου και του Ελληνόκτητου Στόλου με Ξένη Σημαία.....	24
2.5 Η απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία.....	28
2.6 Παράγοντες που Επηρεάζουν την Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία.....	46
2.7 Σημερινές Συνθήκες στην Ελληνική Ναυτιλία.....	51
2.8 Προτεινόμενες Ενέργειες για την Αύξηση της Απασχόλησης.....	54
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : Συμπεράσματα	
3. Συμπεράσματα.....	57
Βιβλιογραφία.....	62
Παράρτημα.....	65

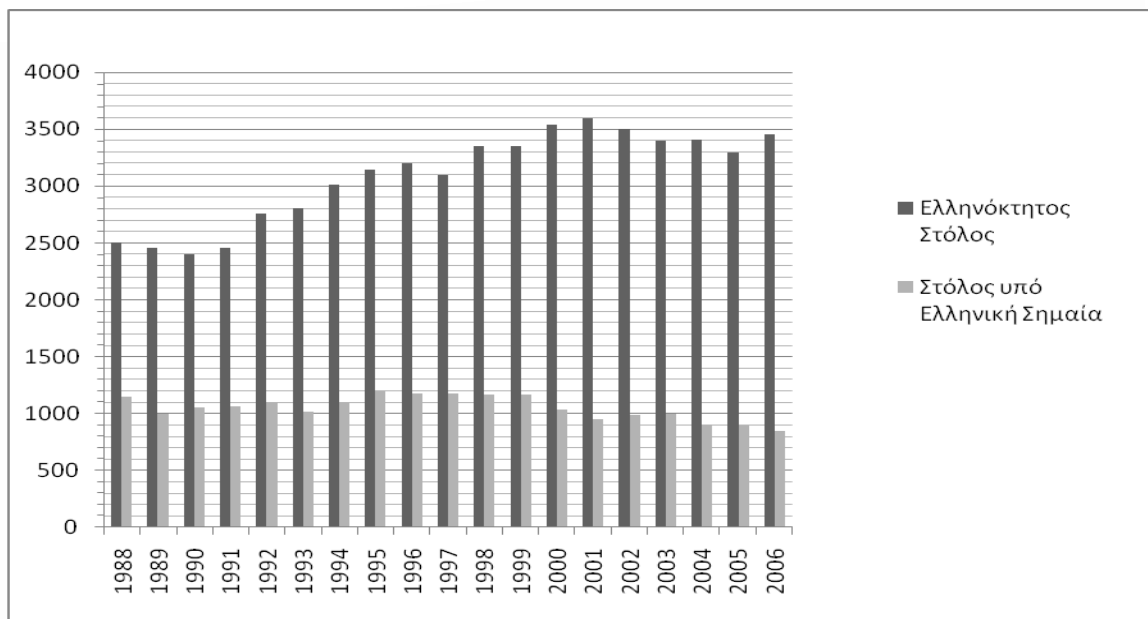
Εισαγωγή

Η παγκόσμια οικονομία στηρίζεται στο διεθνές εμπόριο και αυτό με την σειρά του στις μεταφορές μέσω θαλάσσης. Ειδικότερα, σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ («Transport Outlook», 2009), η αξία του παγκοσμίου εμπορίου έχει σήμερα 20πλασιασθεί σε σχέση με τις αρχές της δεκαετίας του 1950, ενώ σύμφωνα με την UNCTAD («Developments in International Seaborne Trade», 2008) οι θαλάσσιες μεταφορές διακινούν περίπου το 80% του όγκου του διεθνούς εμπορίου, ή το 90% του όγκου του διεθνούς εμπορίου εμπορευμάτων εάν εξαιρεθούν οι ενδο-ευρωπαϊκές συναλλαγές. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις της UNCTAD («Review of Maritime Transport», 2008), η συνολική αξία των εισπράξεων ναύλων στην παγκόσμια οικονομία ανήλθε στα \$ 632,4 δισ. το 2005 και αντιστοιχούσε στο 5,9% της συνολικής αξίας των παγκοσμίων εισαγωγών.

Με την πάροδο της τελευταίας δεκαετίας της χιλιετίας, η ναυλαγορά συνέχισε με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις, την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία. Η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανικών χωρών καθώς και η άνοδος των οικονομιών της Άπω Ανατολής ώθησαν σε έναν κύκλο καλών εργασιών με μακρά διάρκεια. Ο Έλληνας πλοιοκτήτης συνεχίζει και την τελευταία δεκαετία του αιώνα να συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του κυρίως στις μεταφορές χύδην φορτίου. Το 95% του ελληνικού στόλου αποτελείται από πλοία που εξειδικεύονται στο χύδην φορτίο και ως επί το πλείστον ναυλώνονται στην ελεύθερη αγορά (spot market). Στα παραπάνω ποσοστά περιλαμβάνονται και τα πλοία που ικανοποιούν τις ανάγκες των ξένων εταιριών τακτικών γραμμών. Μόνο το 5% είναι πλοία που απασχολούνται στις κρουαζιέρες στην επιβατηγό ναυτιλία και την ακτοπλοία (Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2003). Η εμπορική ναυτιλία ανήκει στον

τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών και επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία.

Στη σημερινή λεγόμενη παγκοσμιοποίηση ένας κλάδος της οικονομίας ο οποίος έχει τα απαραίτητα εχέγγυα να επιβιώσει και να διακριθεί είναι ο ναυτιλιακός. Στην Ελλάδα του 2009, των άνω των 1.100 ναυτιλιακών εταιρειών, εκ των οποίων 773 (Petrofin Reasearch) ασχολούνται με την διαχείριση πλοίων, ορισμένες με πείρα αιώνων, εκπαιδευμένα στελέχη μαζί με το επονομαζόμενο ελληνικό «δαιμόνιο» το μέλλον διαγράφεται ευόιο. Μια σύγχρονη επιχείρηση της θάλασσας έχει παγκόσμια ακτινοβολία λόγω της φύσεως του αντικειμένου εργασιών που περιλαμβάνει ναυπηγήσεις στην Ανατολική Ασία, χρηματοδότηση από τη Βόρειο Ευρώπη και διαχείριση από την Ελλάδα. Συνεπώς δεν πρέπει να αναμένεται απαισιόδοξη προοπτική για τις Ελληνικές εταιρείες. Η Ελλάδα παραμένει η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου και δεν κινδυνεύει άμεσα να χάσει αυτή την πρωτιά, αν και τα τελευταία χρόνια, το μερίδιό της στον παγκόσμιο στόλο μειώνεται ελαφρώς, όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη -UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development) που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκδοση της Θαλάσσιες Μεταφορές-Review of Maritime Transport-2007. Η Ελλάδα συνεχίζει να ελέγχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου, ο οποίος αποτελούνταν την 1η Ιανουαρίου 2007 από 3.084 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 170,181 εκατ. dwt. Το μερίδιό του σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο (dwt) ανερχόταν στο 17,39%, ελαφρώς μειωμένο σε σύγκριση με το 2006 που ήταν 18,02%, το 2005 που ήταν 18,48% και το 2004 που ήταν στο 20,26% (United Nations Conference on Trade and Development).



Ανάπτυξη Ελληνικού Στόλου - ΠΗΓΗ: Loyd's Register of Shipping – Fairplay

Επιπρόσθετα, ο αδυσώπητος ανταγωνισμός ενδέχεται να επιφέρει ανακατατάξεις στους κόλπους των σημερινών οργανισμών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι προκλήσεις είναι μεγάλες και είναι πλέον του γεγονότος ότι στην περίπτωση της Ελλάδος, η ναυτιλία θα προσελκύσει και νέους επιχειρηματίες οι οποίοι προσδοκούν παγκόσμια αναγνώριση και διαθέτουν τα πλεονεκτήματα αυτά που είναι ικανά για την πρόοδο τους.

Στην παρούσα βέβαια πτυχιακή εργασία, θα προσπαθήσω να αναλύσω το φαινόμενο της εργασιακής απασχόλησης στον κλάδο της ναυτιλίας για την δεκαετία 1990 έως το 2000 και να αναφέρω το μερίδιο της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία, ποιοι ήταν εκείνοι οι παράγοντες οι οποίοι επηρέασαν τις εργασιακές συνθήκες τόσο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στα γραφεία όσο και στα πλοία, αλλά και πως τελικά διαμορφώθηκαν οι τάσεις για τις εξελίξεις του κλάδου στα χρόνια που ακολούθησαν και έως τις μέρες μας.

1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΜΕΘΟΔΟΛΟΓΙΑ και ΤΡΟΠΟΣ ΣΥΛΛΟΓΗΣ ΠΗΓΩΝ και ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΩΝ

1.1 Μεθοδολογία

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται οι τρόποι με τους οποίους ολοκληρώθηκε η συγκέντρωση των απαραίτητων στοιχείων για την συγγραφή αυτής της πτυχιακής εργασίας. Η συλλογή των στοιχείων ολοκληρώθηκε μέσω βιβλιογραφικής έρευνας και συλλογής σχετικών πληροφοριών για τις λειτουργίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την εργασιακή απασχόληση υπαλλήλων και ανθρώπων στα πλοία που ταξιδεύουν καθώς και την εργασιακή απασχόληση συγκεκριμένα για την δεκαετία από το 1990 έως και 2000. Από τις αντίστοιχες πηγές που αφορούν το συγκεκριμένο αντικείμενο μελέτης, εξάχθηκαν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά με τους παράγοντες που επηρέασαν την απασχόληση αλλά και τους τρόπους για την αντιμετώπιση της ανεργίας στη ναυτιλία. Επίσης στην αναζήτηση συμπληρωματικών πληροφοριών βοήθησαν κάποιες σημειώσεις από βιβλία και πληροφορίες από το διαδίκτυο, τα οποία έχουν γραφτεί και παρουσιαστεί από άλλους συγγραφείς πρωτότερα.

Θα πρέπει να αναφερθεί πως η συλλογή πληροφοριών και δεδομένων αποτελούν τα κύρια στοιχεία μιας έρευνας και καταγραφής αυτής, σχετικά με την μελέτη ενός φαινομένου ή γεγονότος όπως και στην συγκεκριμένη περίπτωση (Saunders et all, 2005).

1.1 Συλλογή Δεδομένων

Βέβαια όπως θα αποδειχτεί και στην συνέχεια και όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η έρευνα και μελέτη του συγκεκριμένου θέματος βασίζεται καθαρά σε βιβλιογραφική έρευνα και συλλογής σχετικών στοιχείων η οποία αναφέρεται στις λειτουργίες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, την εργασιακή απασχόληση υπαλλήλων και ανθρώπων στα πλοία που ταξιδεύουν συγκεκριμένα για την δεκαετία από το 1990 έως και 2000.

2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο : ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ και ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

2.1 Η Σημασία της Ελληνικής Ναυτιλίας στην Οικονομία της

Χώρας

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε σημαντική πηγή στήριξης της ελληνικής οικονομίας. Τα οφέλη στην Ελλάδα είναι δύσκολο έως αδύνατο να προσδιοριστούν επακριβώς ποσοτικά. Αυτό οφείλεται στο ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις πέρα από τους ναυτικούς και τους υπάλληλους γραφείου επηρεάζουν και συναλλάσσονται με ένα ευρύ φάσμα επιχειρήσεων, όπως τραπεζικές, ναυλομεσιτικές, εταιρείες ειδικευμένες στις αγοραπωλησίες πλοίων, ασφαλιστικές, ταξιδιωτικά γραφεία, επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων, μεταλλουργικές βιομηχανίες, ηλεκτρολογικά αλλά και ναυπηγικά γραφεία, επισκευαστικές μονάδες, δικηγορικά γραφεία. Ορισμένες εξ' αυτών συντηρούνται αποκλειστικά από τις ναυτιλιακές και για κάποιες άλλες απασχολεί ένα μέρος των δραστηριοτήτων τους και του προσωπικού τους. Επίσης αξίζει να σημειωθεί ότι ένα μεγάλο μέρος των επενδύσεων που πραγματοποιούνται στην Ελλάδα προέρχεται από εφοπλιστικά κεφάλαια. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι οι αεροπορικές συγκοινωνίες, ξενοδοχειακά συγκροτήματα και επισκευαστικές μονάδες που εξαγοράστηκαν ή δημιουργήθηκαν από Έλληνες εφοπλιστές. Σύμφωνα με Ολλανδική μελέτη (ΓΡΑΤΣΟΣ Γ., ΔΕΛΤΙΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ-ΝΕΕ, ΤΕΥΧΟΣ 157, Α 24) το 70% της προστιθέμενης αξίας που παράγεται από την ναυτιλία ανήκει στις υπηρεσίες της ξηράς και μόνο το 30% στις υπηρεσίες της θάλασσας.

Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα –όπου ναυτικό συνάλλαγμα οι μισθοί ναυτικών, τα εφοπλιστικά εμβάσματα, τα ποσά που καταβάλλονται για τον ανεφοδιασμό τις επισκευές και τις μετασκευές των πλοίων, τις εισφορές προς το ΝΑΤ καθώς και οι φόροι προς το δημόσιο (ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΣ Κ., Η ΠΑΓΚΟΣΜΙΟΠΟΙΗΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΚΑΙ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, 2002, σελ.157)- αποτέλεσε έναν από τους παράγοντες που συνέβαλαν στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδος. Ειδικότερα η συμβολή της ελληνικής ναυτιλίας σε συνάλλαγμα ανέρχεται στα 2 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως (κατά μέσο όρο) όταν τα έσοδα από τον τουρισμό ανέρχονταν στα 3,7 δισεκατομμύρια δολάρια. Αναλυτικότερα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ανερχόταν σύμφωνα με την Τράπεζα της Ελλάδας το 1990 σε 1.761,9 εκατομμύρια δολάρια, το 1991 σε 1.774 εκ. Δολ., το 1992 σε 1.993,1 εκ. Δολ., το 1993 σε 1.920 εκ. Δολ., το 1994 σε 1.957,1 εκ. Δολ., το 1995 σε 2.189,8 εκ. Δολ., το 1996 σε 2.263,5 εκ. Δολ., το 1997 σε 2.111,3 εκ. Δολ., το 1998 σε 1.931,7 εκ. Εκιού, το 1999 σε 4.871,5 εκ. Εκιού και το 2000 σε 8.640,6 εκ. Εκιού. Στα χρόνια μετά το 2000 παρατηρείται μια ανόδος των ναύλων με αποτέλεσμα τα κέρδη των ναυτιλιακών να γιγαντώνονται κάτι που είχε ως άμεση συνέπεια την ραγδαία αύξηση του εισαγόμενου συναλλάγματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1.1
Εξέλιξη του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών και συμμετοχή του
ναυτιλιακού συναλλάγματος σε αυτό: 1996 - 2002

Σε χιλιάδες δολάρια ΗΠΑ

	1996	1997	1998*	1999*	2000*	2001*	2002**
Εισαγωγές (1)	24.135.479	23.644.065	20.746,3	24.919,0	33.026,1	33.156,3	33.142,3
Εξαγωγές	5.769.941	5.373.291	5.922,9	8.030,3	11.098,6	11.545,4	10.433,6
<i>Εμπορικό ισοζύγιο</i>	<i>18.365.538</i>	<i>18.270.774</i>	<i>14.823,4</i>	<i>16.888,7</i>	<i>21.927,5</i>	<i>21.610,9</i>	<i>22.708,7</i>
Αθλητοι πόροι	20.444.113	19.967.519	18.606,7	24.784,8	32.143,1	33.122,1	30.559,3
Τουριστικό	3.723.147	3.772.771	5.513,8	8.296,2	10.061,2	10.579,9	10.284,7
Ναυτιλιακό	2.263.461	2.111.288	1.931,7	4.871,5	8.640,6	9.113,3	8.523,4
Μεταναστευτικό	8.056.462	7.543.626	2.949,0	2.545,1	2.795,2	3.024,2	2.315,1
(2)	6.401.043	6.539.834	8.212,2	9.072,0	10.646,1	10.404,7	9.436,1
Λοιποί							
Αθλητες πληρωμές	6.617.709	6.540.339	7.069,8	12.696,6	18.588,0	19.680,5	16.486,1
Τουριστικό	1.210.084	1.326.814	1.557,5	3.760,8	4.948,9	4.650,8	2.546,7
Υπηρεσίες	407.912	454.154	10,7	190,1	1.568,9	1.886,7	1.696,5
Δημοσίου	3.003.256	2.481.465	2.743,8	3.040,6	3.994,3	4.081,6	3.699,9
Δαπάνες από	1.996.457	2.277.906	2.757,8	5.705,1	8.075,9	9.061,4	8.543,0
επενδύσεις							
Λοιπές							
<i>Ισοζύγιο αθλήτων</i>	<i>13.826.404</i>	<i>13.427.180</i>	<i>11.536,9</i>	<i>12.088,2</i>	<i>13.555,1</i>	<i>13.441,6</i>	<i>14.073,2</i>
Ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών	4.539.134	4.843.594	3.286,5	4.800,5	8.372,4	8.169,3	8.635,5

Πηγή: Μηνιαίο Στατιστικό Δελτίο της Τράπεζας της Ελλάδος.

(1) Περιλαμβάνονται οι εμπορικές πιστώσεις εξωτερικού.

(2) Περιλαμβάνονται τα εργατικά εμβάσματα και οι επιδοτήσεις ΕΕ. συντάξεις και λοιπά

* εκατ. Εκιού, ** εκατ. Ευρώ

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας.

Η συνεισφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού εισοδήματος είναι σημαντική. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό:

- Για νέες επενδύσεις με αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων
- Για κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών με ασφάλιση, ναύλωση, πρακτόρευση, επισκευή, συντήρηση, κ.λ.π., που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο

Παρόλα αυτά, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας και στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος υποτιμάται εξαιτίας των παρακάτω παραγόντων :

- Ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων που στέλλονται από τους ναυτικούς στις οικογένειές τους, κατατάσσονται στην κατηγορία του μεταναστευτικού συναλλάγματος
- Οι αποταμιεύσεις ναυτικών από το εξωτερικό που επενδύονται σε ακίνητα εντάσσονται στην κατηγορία "Κίνηση κεφαλαίου" ανεξάρτητα από την πραγματική τους προέλευση. Μόνο τα ποσά που προέρχονται από λογαριασμούς καταθέσεων σε συνάλλαγμα σε ελληνικές τράπεζες εντάσσονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων, χωρίς όμως να αποκλείεται η περίπτωση να χαρακτηρίζονται και ως μεταναστευτικό συνάλλαγμα (Συλλογικό Έργο (2008))

2.2 Ο Ρόλος και Η Συμβολή του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) Στην Ανάπτυξη της Εθνικής Οικονομίας

Από το έτος 1936 και συγκεκριμένα την 30^η Σεπτεμβρίου έως και σήμερα, το Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) έχει επιτελέσει σημαντικότερη λειτουργία ως επίσημος σύμβουλος της Κυβέρνησης σε ναυτιλιακά θέματα και τα οποία πάντα είχαν ως στόχο την προάσπιση και προώθηση των συμφερόντων αυτών.

Το έτος 1936 όπου και ιδρύθηκε το Ν.Ε.Ε., προσλαμβάνεται ο δικηγόρος Γεώργιος Δανιόλος, ο οποίος και συντάσσει τον πρώτο κανονισμό του επιμελητηρίου και ο οποίος αποτελείται από 40 άρθρα. Από τα πρώτα θέματα που τέθηκαν υπό συζήτηση στο Διοικητικό Συμβούλιο του Ν.Ε.Ε. στο πρώτο έτος λειτουργίας, ήταν η ανάγκη για ίδρυση του ναυτασφαλιστικού οργανισμού με την υποστήριξη εφοπλιστικών κεφαλαίων και της Εθνικής Τράπεζας της Ελλάδος. Εκείνη την περίοδο συγκεκριμένα ο Ελληνικός στόλος απαριθμούσε 600 ατμόπλοια τα οποία είχαν ολική χωρητικότητα 1,8 εκατομμύρια κόρους και 715 ιστιοφόρα 56 χιλιάδων κόρων αντίστοιχα¹.

Ένα από τα μεγαλύτερα προβλήματα της τότε Ελληνικής ναυτιλίας που προέκυψε, ήταν η χαμηλή ανταγωνιστικότητα των Ελληνικών φορτηγών πλοίων έναντι άλλων σημαιών και η οποία οφειλόταν στην μη προτίμηση της ελληνικής σημαίας για διεθνείς μεταφορές και για λόγους παλαιότητας και ακαταλληλότητας των πλοίων για εμπορεύματα τα οποία έχρηζαν πολυτιμότητας και ευπάθειας.

Η κυκλική ροή η οποία παρατηρήθηκε στην ναυλομεσιτική αγορά την δεκαετία του 1970, αποτέλεσε χαρακτηριστικό σημείο της ναυτιλιακής ζωής την

¹. Πηγή: www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3 - 212k, 2006

εποχή εκείνη και πολλές από τους περιόδους ευφορίας και κρίσης που ακολούθησαν, οφείλονταν στην παγκόσμια οικονομική ύφεση και την πετρελαϊκή κρίση. Το έτος 1977 είναι η χρονιά όπου στην προεδρία του Ν.Ε.Ε. ανέρχεται ο Γεώργιος Χανδρής με Γραμματέα τον Παύλο Σαρλή. Οι δύο τους με στόχο την αναβαθμίση των υπηρεσιών του Ν.Ε.Ε., προχωρούν στην τροποποίηση της νομοθεσίας του Νόμου 989 του 1979. Καταργούν την Γενική Συνέλευση και ορίζουν ως ανώτατο όργανο του επιμελητηρίου το Διοικητικό Συμβούλιο και το οποίο διευρύνουν σε 32μελές. Η δεκαετία του 1980 ξεκινά με τις καλύτερες προοπτικές και ο ναυτικός στόλος ο οποίος φέρει την Ελληνική σημαία ανέρχεται σε 3.920 πλοία συνολικής χωρητικότητας 42,7 εκατομμύρια κόρους².

Την καλή όμως αυτή περίοδο ευφορίας διαδέχεται μια από τις χειρότερες και πλέον παρατεταμένες κρίσεις που γνώρισε ποτέ η Ελληνική ναυτιλία και η οποία είχε ως αποτέλεσμα την υπερπροσφορά πλοίων και χωρητικότητας αλλά και την διεθνής οικονομική ύφεση. Στην περιοχή του κόλπου της Ελευσίνας τα πλοία τα οποία είναι παροπλισμένα, μεταφέρουν την εικόνα της κρίσης και οι ναυτιλιακές αγορές όλων των κρατών συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας λαμβάνουν ισχυρότατο πλήγμα. Το μόνο θετικό από όλη αυτήν την κρίση, είναι ο ενεργός ρόλος του Ν.Ε.Ε. με σκοπό την στήριξη των Ελλήνων πλοιοκτητών και τις ενέργειες που κατέβαλε για ανανέωση του Ελληνικού στόλου.

Μετά την κρίση του 1981, η Ελληνική ναυτιλία αρχίζει να ακολουθεί μια σημαντική ανοδική πορεία στην οποία συμβάλει και τον Ν.Ε.Ε. και η πορεία αυτή κορυφώνεται με τον στόλο της Ελλάδος να κατακτά την παγκόσμια κορυφή, εδραιώνοντας την θέση του σε αυτή τον Μάρτιο του 1996 με 3.250 πλοία και 130

². Πηγή: www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3 - 212k, 2006

εκατομμύρια κόρους χωρητικότητα. Το ποσοστό αυτής της χωρητικότητας ανήλθε στο 16,4% του παγκόσμιου στόλου.

Το 1996 και κατά την συνεδρίαση του διοικητικού Συμβουλίου του Ν.Ε.Ε., θέτονται οι εξής παρακάτω στόχοι και οι οποίοι περιλαμβάνουν :

- Συνέχιση των προσπαθειών ώστε το Ελληνικό πλοίο να τυγχάνει αντικειμενικής αντιμετώπισης στα πλαίσια των ελέγχων του port state control και η επαναφορά της Ελληνικής σημαίας στις σημαίες με τα θετικότερα αποτελέσματα από τους εν λόγω ελέγχους
- Επεξεργασία, γνωματεύσεις, εισηγήσεις για όσα θέματα το YEN ή άλλος φορέας παραπέμπει στο NEE με γνώμονα πάντα το συμφέρον του συνόλου της Ελληνικής ναυτιλίας
- Προσπάθεια για ακόμη καλύτερη συνεργασία των εφοπλιστικών Ενώσεων μεταξύ τους στα πλαίσια του NEE
- Αναβάθμιση των προγραμμάτων και της ύλης εκπαίδευσης και μετεκπαίδευσης σύμφωνα με το πνεύμα της αναθεωρημένης συμβάσεως STCW
- Είσχυση των απόψεων και θέσεων όλων όσων πιστεύουν ότι ο IMO είναι ο πλέον αρμόδιος οργανισμός για την έκδοση κανόνων τεχνικής και νομικής φύσεως στη ναυτιλία και ότι μονομερείς ή περιφερειακές λύσεις πρέπει να αποφεύγονται
- Συνέχιση των προσπαθειών για την απόκτηση από το NEE καθεστώτος σύμφωνα με τον διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλίας, με νομικό πλαίσιο περισσότερο ευέλικτο και προσαρμοσμένο στα διεθνή ιδιωτικά standards για να δυναθί το NEE να παίζει τον σημαντικό ρόλο που οφείλει να έχει στην

Ελληνική ναυτιλία απεγκλωβισμένο από διοικητικές διατάξεις περιορισμού της βούλησης της Διοικήσεώς του

- Αντίθεση προς κάθε πρωτοβουλία που θεωρείται επίσημα για τη ναυτιλία, όπως είναι η θέσπιση ορίου 20 δισεκατ. δολαρίων στην κάλυψη που προσφέρουν τα P&I Clubs³.

Όλα αυτά τα χρόνια, η ελληνική ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους στην Ελληνική οικονομία αφού στις μέρες μας διαθέτει περί τα 3.500 πλοία και μια συνεχόμενη και εντυπωσιακή παρουσία στα διεθνή ναυπηγεία με κατασκευές πλοίων που αγγίζουν τον αριθμό των 1.000. Παρέχει επίσης εργασία σε περισσότερους από 250.000 Έλληνες και συμμετέχει στην ελληνική οικονομία με μεγάλες εισροές συναλλάγματος και εισαγωγές εμπορευμάτων.

2.3 Νομοθεσία

2.3.1 Νόμοι για ίδρυση και εγκατάσταση ναυτιλιακών στην Ελλάδα

Η ελληνική ναυτιλιακή πολιτική στηρίζεται πρωταρχικά στο νομοθετικό διάταγμα 2687/1953, «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» (ΦΕΚ Α' 317/10.10.1953). Ειδικότερα το άρθρο 13 αναφέρεται σε πλοία άνω των 1500 Κ.Ο.Χ., που νηολογούνται υπό ελληνική σημαία και ορίζονται:

- α) η ελεύθερη πώληση και υποθήκευση του πλοίου, χωρίς άδεια της Διοικήσεως προς αλλοδαπούς, των οποίων η εθνικότητα ορίζεται στην εγκριτική πράξη.
- β) η ελεύθερα διάθεσις του σε συνάλλαγμα εξωτερικού αντιτίμου της πωλήσεως του πλοίου ή του ποσού της ασφαλιστικής αποζημιώσεως αυτού σε περίπτωση

³. Πηγή: www.mediashipping.gr/?q=node/226 - 47k, 2005

ατυχήματος ή του προϊόντος του επί υποθήκη δανεισμού του πλοίου, χωρίς την υποχρέωση προς εισαγωγή στη χώρα των σε συνάλλαγμα εξωτερικού αντιστοίχων ποσών.

γ) η ελεύθερη διαχείριση των εσόδων του πλοίου χωρίς οποιοδήποτε περιορισμό

δ) ο περιορισμός των υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εισφορών

ε) η αναγνώριση ως ελληνικών πλοίων ανηγόντων σε αλλοδαπούς

στ) ο καθορισμός του φόρου και των τελών μεταβίβασης το εκποιούμενο σε αλλοδαπούς πλοίου κατ' αναλογία της καθαρής χωρητικότητας αυτού, μη δυνάμενου εν πάσει περιπτώση να υπερβεί τα 2 δολάρια ανά κόρο καθαρής χωρητικότητας

ζ) η πληρωτέα αποζημίωση σε περίπτωση επιτάξεως του πλοίου

η) η επίλυση των αναφουμένων διαφορών εκ της εφαρμογής της εγκριτικής πράξεως με διαιτησία

Πέρα από το Ν.Δ. 2687/1953 έχουν θεσπιστεί και άλλοι νόμοι που ρυθμίζουν την οργάνωση των ελληνικών ναυτιλιακών. Οι νόμοι περί ανωνύμων εταιρειών 2190/20 και 3190/55 περί εταιρειών περιορισμένης ευθύνης, χρησιμοποιούνται από πολλές ακτοπλοϊκές εταιρείες.

Ο πιο σημαντικός νόμος εν συνεχεία για την ίδρυση και εγκατάσταση στην Ελλάδα αλλοδαπών εταιρειών είναι ο Αναγκαστικός Νόμος 89/67, ο οποίος με τη συνδρομή του Αναγκαστικού Νόμου 378/68 οδήγησε στη μεταφορά των περισσότερων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιρειών στην Ελλάδα. Εν συνεχεία θεσπίστηκε ο νόμος 27/75 που σύμφωνα με το άρθρο 25 καθορίζονται:

α) οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά την διαχείριση πλοίων, αποκλειόμενων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών

β) οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον 30.000 δολλαρίων ΗΠΑ, που θα διέθεταν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας του γραφείου τους

γ) η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους 5.000 δολλαρίων ΗΠΑ για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις είναι υποχρεωτική.

Το άρθρο 25 του νόμου 27/75 αντικαταστάθηκε από το άρθρο 28 του νόμου 814/78 για ναυτιλιακές εταιρείες με αντικείμενο εργασιών πλοία με Ελληνική ή ξένη σημαία ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 1.000 Κ.Ο.Χ. ασχολουμένων κατά κύριο λόγο με διεθνείς πλόας (αποκλειομένων των επιβατηγών ακτοπλοϊκών πλοίων)

α) πρέπει να καθορίζεται η ακριβής επωνυμία της εταιρείας, ο τύπος υπό τον οποίο λειτουργεί καθώς και η δραστηριότητα αυτής στη χώρα της έδρας της, η μορφή υπό την οποία θα λειτουργήσει στην Ελλάδα, το συγκεκριμένο αντικείμενο των εργασιών αυτού στη Ελλάδα, καθώς και τον εκπρόσωπο της σ' αυτή

β) αναλαμβάνεται η υποχρέωση εισαγωγής στην Ελλάδα ετησίως συναλλάγματος μη υποχρεωτικώς εκχωρητέου, για ισόποσο ποσού τουλάχιστον 50.000 δολλαρίων ΗΠΑ, για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας του γραφείου τους.

γ) η εταιρεία είναι διατεθειμένη να καταθέσει στο Υπουργείο Συντονισμού εγγυητική επιστολή τραπεζικής εσωτερικού ή εξωτερικού, η οποία είναι σύμφωνη με το υπόδειγμα της αρμόδιας υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και η οποία θα καταπίπτει υπέρ του Δημοσίου σε περίπτωση παραβάσεως των διατάξεων των Α.Ν.89/67, 378/68, του άρθρου 25 του Ν.27/75, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 28 του Ν.814/78 και των όρων της εγκριτικής αδείας.

2.3.2 Νομοθεσία σχετικά με τις ώρες εργασίας στα πλοία

Ένας άλλος σημαντικός νόμος σχετικά με την απασχόληση είναι και ο νόμος 2974 (αριθμός Φ.Ε.Κ. 293), η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας 180 «για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων». Ο παραπάνω νόμος στο άρθρο 5 αναφέρει:

α) ότι οι μέγιστες ώρες εργασίας δεν θα υπερβαίνουν τις 14 εντός οποιασδήποτε 24ωρης περιόδου και 72 ώρες εντός οποιασδήποτε περιόδου επτά ημερών ή οι ελάχιστες ώρες ανάπαυσης δεν θα είναι λιγότερες από 10 ώρες εντός οποιασδήποτε 24ωρης περιόδου και 77 ώρες εντός οποιασδήποτε περιόδου επτά ημερών.

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

γ) 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 ελαχιστοποιεί τη διατάραξη των περιόδων ανάπαυσης και δεν θα επιφέρει κόπωση.

δ) σε καταστάσεις όπου ο ναυτικός βρίσκεται σε άμεση διάθεση για υπηρεσία, όπως στην περίπτωση νη επιτηρούμενου μηχανοστασίου, στο ναυτικό θα παρέχεται επαρκής συμπληρωματική περίοδο ανάπαυσης, εφόσον η κανονική περίοδος ανάπαυσης διακόπτεται από κλήσεις για εργασία.

2.3.3 Νόμοι σχετικά με την οργανική σύνθεση πληρωμάτων

Ο καθορισμός της οργανικής συνθέσεως γίνεται σύμφωνα με τους παρακάτω νόμους.

1. Φορτηγά πλοία – δεξαμενόπλοια

α) Π.Δ. 382 /1978 « Περί συνθέσεως των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων » (Α 80)

β) Π.Δ. 237 / 1987 « Σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 500,01 μέχρι 3000 κόρων » Α (102)

γ) Υ.Α. 70003 /1639 / 1986 « Καθορισμός συνθέσεως Φ/Γ πλοίων ανεπάνδρωτου μηχανοστασίου (UMS-ACCU κλπ) ολικής χωρητικότητας 500,01 – 3000 κόρων » (Β 289)

δ) Π.Δ. 238 /1987 « Οργανική σύνθεση των πληρωμάτων των φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας ανωτέρας των 3000 κόρων » (Α 102)

ε) Υ.Α. 70003 / 5423 / 1986 «Καθορισμός οργανικής σύνθεσεων αυτοματοποιημένων φορτηγών ποντοπόρων πλοίων άνω των 3000 κ.ο.χ. » (Β 916)

2. Επιβατηγά τουριστικά - Κρουαζιερόπλοια

Οι οργανικές συνθέσεις των επιβατηγών τουριστικών πλοίων (κρουαζιεροπλοίων) χωρητικότητας μικρότερης των 650 gt καθορίζονται από το Π.Δ. 177 / 74 « Περί οργανικής συνθέσεως των πληρωμάτων των επιβατηγών (ακτοπλοϊκών-μεσογειακών- τουριστικών) πλοίων » (Α 64), όπως τροποποιήθηκε– συμπληρώθηκε με το Π.Δ. 581 / 77 (Α 191), το Π.Δ. 230/84 (Α85) και το Π.Δ. 319/96 (Α 216).

Η ολική χωρητικότητα του πλοίου αποτελεί σύμφωνα με την εθνική μας νομοθεσία κριτήριο για τον καθορισμό του δικαιώματος εργασίας επί πλοίων των κατόχων ορισμένων αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας, καθώς και για τον καθορισμό της οργανικής σύνθεσης πληρώματος των πλοίων κατ' εφαρμογή των αντίστοιχων σχετικών διατάξεων της νομοθεσίας. Σύμφωνα με την αριθ. 2311.10 / 21 / 94 / 12-07-94 εγκύκλιο διαταγή ΥΕΝ / ΔΝΕΡ 10, για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία που εμπίπτουν στην εφαρμογή των απαιτήσεων της Δ.Σ. 1969 (καταμέτρηση χωρητικότητας σε ο.χ.), θα πρέπει οι πλοιοκτήτες τους να υποβάλλουν, εφόσον επιθυμούν, αίτηση σε ΥΕΝ / ΚΕΕΠ, με την οποία θα ζητούν την έκδοση πιστοποιητικού ή βεβαίωσης ή καταχώριση στη στήλη ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ του υπάρχοντος Διεθνούς Πιστοποιητικού Χωρητικότητας, εγγραφής στην οποία θα αναφέρεται η χωρητικότητα του πλοίου καταμετρηθέντος σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς (κ.ο.χ./κ.κ.χ.), έτσι ώστε οι Λιμενικές Αρχές με βάση τη χωρητικότητα αυτή να προσδιορίζουν την οργανική σύνθεση πληρώματος του πλοίου. Κατόπιν αυτών, η ίδια διαδικασία μπορεί να ακολουθηθεί και για τα υπό κοινοτική σημαία πλοία που είναι καταμετρημένα σύμφωνα με τη Δ.Σ. 1969. Η παραπάνω διαδικασία δεν αποτελεί υποχρέωση αλλά παρέχει δυνατότητα, και σε περίπτωση που για οποιοδήποτε λόγο τα πλοία αυτά δεν καταμετρηθούν σύμφωνα με τους εθνικούς κανονισμούς, τότε για τον προσδιορισμό της οργανικής τους σύνθεσης θα ληφθεί υπόψη η χωρητικότητα που αναφέρεται στο πιστοποιητικό καταμέτρησής τους (σε ο.χ.) και θα τύχουν ανάλογα εφαρμογής οι διατάξεις για τον προσδιορισμό της οργανικής σύνθεσης πληρώματος. Όσον αφορά τον προσδιορισμό της οργανικής σύνθεσης προσωπικού μηχανοστασίου για την εφαρμογή των διατάξεων περί οργανικής σύνθεσης πληρώματος πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι $1 \text{ KW} = 1,36 \text{ HP}$ και $1 \text{ HP} = 0,7351 \text{ KW}$.

Ως παράδειγμα η οργανική σύνθεση πλοίου ολικής χωρητικότητας 40.038 κόρων το οποίο φέρει μηχανή εσωτερικής καύσης 13.900 BHP και είναι εφοδιασμένο με πλήρως αυτοματοποιημένες συσκευές και μηχανήματα και χαρακτηριζόμενο από τον παρακολουθούντα αυτό νηογνώμονα με το οικείο σύμβολο αυτοματισμού ότι έχει τη δυνατότητα λειτουργίας του μηχανοστασίου του πλήρως ανεπάνδρωτου επί 24ώρου βάσεως καθορίζεται ως ακολούθως:

ΘΕΣΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ
Πλοίαρχος	1
Υποπλοίαρχος	1
Ανθυποπλοίαρχοι	2
Ναύκληρος	1
Ναύτες	3
Μηχανικός Α	1
Μηχανικός Β	1
Μηχανικός Γ	1
Ηλεκτρολόγος ή σπουδαστής μηχανικός ΑΕΝ	1
Μάγειρος	1
Βοηθός Θαλαμηπόλου	1
Σύνολο	14

Στην πιο πάνω σύνθεση προστίθεται ένας αντλιορός η πρόσληψη του οποίου δεν είναι υποχρεωτική όταν το πλοίο έχει Κεντρικό Σταθμό Φορτοεκφορτώσεως (Centralized Cargo Control Room).

Σε περίπτωση που το πλοίο παύσει να είναι χαρακτηριζόμενο και να λειτουργεί ως πλήρως αυτοματοποιημένο η σύνθεση παύει να είναι η πιο πάνω καθορισμένη.

Κατά παρέκκλιση των οικείων διατάξεων, εκ της οργανικής συνθέσεως τουλάχιστον πέντε (5) ναυτικοί θα είναι Έλληνες συμπεριλαμβανομένου και του πλοιάρχου, ο οποίος σε κάθε περίπτωση θα είναι Έλληνας⁴.

Ο καταβαλλόμενος στους κατά τον παρόντα όρο 8 ναυτολογούμενους αλλοδαπούς μισθός και λοιπές αποδοχές είναι αντίστοιχες της θέσεως και ειδικότητας για την οποία ναυτολογούνται ή είχαν ναυτολογηθεί, άσχετα από τα τυχόν ατομικά τους προσόντα και καθορίζονται κατά παρέκκλιση κάθε αντίθετης διατάξεως Ελληνικών Νόμων ή Συλλογικών Συμβάσεων, από τις Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας του τόπου προελεύσεως του ναυτικού ή από αντίστοιχες διατάξεις της Χώρας αυτής ή από συμφωνίες που συνάπτονται ή είχαν συναφθεί ή θα συναφθούν από οποιαδήποτε Ελληνική επαγγελματική οργάνωση πλοιοκτητών ή μεμονομένων πλοιοκτητών ή διαχειριστών επιχειρήσεων πλοιοκτητών και της συνδικαλιστικής οργανώσεως του αλλοδαπού ναυτικού ή της δημόσιας αρχής της Χώρας του. Το αυτό ισχύει για την ατομική σύμβαση που υπογράφεται μεταξύ του αλλοδαπού ναυτικού και του πλοιοκτήτη ή του πλοιάρχου ή του διαχειριστή ή του εκπροσώπου ή του πράκτορα του πλοίου. Ο μισθός και οι αποδοχές δεν μπορεί να είναι κατώτερες από αυτές που κάθε φορά ισχύουν στη Χώρα προελεύσεως του αλλοδαπού ναυτικού.

⁴. Πηγή: ΦΕΚ 718, Φ.Υ. 3113.1.3102/2007

2.4 Η Σύνθεση του υπό Ελληνική Σημαία Στόλου και του Ελληνόκτητου Στόλου με Ξένη Σημαία



Ο υπό ελληνική σημαία στόλος, από πλοία 100 Κ.Ο.Χ. και άνω, στο τέλος του μηνός Δεκεμβρίου του 2002 ανερχόταν σε 2062 πλοία με ολική χωρητικότητα 30.821.300 κόρους σύμφωνα με την Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας (ΕΣΥΕ).

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.1

Δύναμη του ελληνικού εμπορικού στόλου, από πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, κατά κατηγορίες: 1980 και 1991 - 2000

Τέλος περιόδου	Σύνολο		Φορτηγά		Δεξαμενόπλοια		Επιβατηγά		Λοιπά (1)	
	Αριθμός	ΚΟΧ	Αριθμός	ΚΟΧ	Αριθμός	ΚΟΧ	Αριθμός	ΚΟΧ	Αριθμός	ΚΟΧ
		Χωρ/τητα		Χωρ/τητα		Χωρ/τητα		Χωρ/τητα		Χωρ/τητα
1980	3.942	41.228.593	2.799	25.584.041	527	14.806.613	350	755.820	266	82.119
1991	2.062	24.090.312	864	12.158.897	383	11.025.039	454	799.814	361	106.562
1992	2.095	26.055.312	861	12.772.147	394	12.382.159	476	792.140	364	108.866
1993	2.166	29.671.983	880	13.948.013	435	14.773.123	495	843.262	356	107.585
1994	2.149	30.535.560	869	14.742.299	425	14.737.788	508	950.938	347	104.535
1995	2.128	29.862.928	837	14.666.566	426	14.104.653	519	988.091	346	103.618
1996	2.013	27.935.035	748	12.825.519	415	13.962.962	522	1.052.199	328	94.355
1997	1.927	25.708.074	667	11.830.912	398	12.679.572	524	1.099.670	338	97.920
1998	1.903	25.906.292	623	11.334.984	401	13.254.264	546	1.185.272	333	131.772
1999	1.889	25.549.730	583	10.773.460	418	13.460.666	551	1.223.670	337	91.934
2000	1.967	27.328.446	625	11.886.223	457	14.096.351	617	1.272.932	268	72.940

Όπως φαίνεται από τον πίνακα 2.4.1 η δύναμη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου τη δεκαετία 1990-2000 έχει μειωθεί σημαντικά σε σχέση με το 1980 και ειδικότερα στα φορτηγά πλοία. Ο αριθμός των πλοίων (όλες οι κατηγορίες) ήταν 3.942 το 1980, 2.062 το 1991 και 1.967 πλοία το 2000. Η ολική χωρητικότητα το 1980 ήταν 41.228.593 κόρους ενώ το 1991 24.090.312 κόρους και το 2000 27.328.446 κόρους.

Ειδικότερα η σύνθεση του υπό ελληνική σημαία στόλου το 2000 ποσοστιαία, με βάση τον αριθμό πλοίων, είναι 31.8% φορτηγά πλοία, 23.2% δεξαμενόπλοια, 31.4% επιβατηγά και 13.6% όλων των άλλων τύπου πλοία. Η σύνθεση του ελληνικού στόλου το 2000 ποσοστιαία, με βάση την χωρητικότητα, είναι 43.5% φορτηγά πλοία, 51.6% δεξαμενόπλοια, 4.7% επιβατηγά και 0.2% όλων των άλλων τύπου πλοία.

Ο ελληνικός στόλος υπό ξένη σημαία, από πλοία 100 Κ.Ο.Χ. και άνω, στο τέλος του μηνός Δεκεμβρίου του 2002 ανερχόταν σε 1418 πλοία με ολική χωρητικότητα 67.373.800 κόρους σύμφωνα με την ΕΣΥΕ. Από τα παραπάνω πλοία, τα πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας με ξένες σημαίες που έχουν ασφαλισμένα τα πληρώματα στο NAT, από πλοία 100 Κ.Ο.Χ. και άνω, στο τέλος του μηνός Δεκεμβρίου του 2002 ανερχόταν σε 112 πλοία με ολική χωρητικότητα 2.602.838 κόρους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.2
Η πορεία του ελληνικών συμφερόντων στόλου

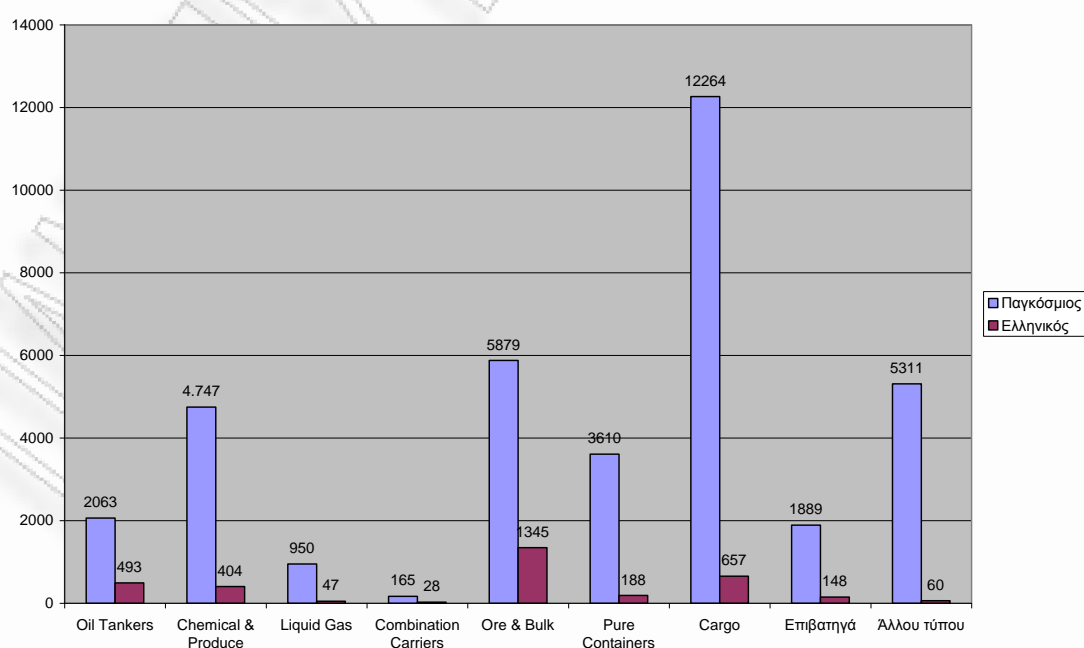
Έτος	Αριθμός Πλοίων	T.N.B.	K.O.X.
1988	2.487	85.047.436	47.269.018
1989	2.428	81.928.296	45.554.419
1990	2.426	84.439.159	46.580.539
1991	2.454	87.102.785	47.906.852
1992	2.688	98.218.176	53.891.528
1993	2.749	103.958.104	56.918.268
1994	3.019	120.650.373	66.342.046

1995	3.142	126.128.352	71.666.943
1996	3.246	129.737.336	75.156.763
1997	3.204	127.782.567	74.982.110
1998	3.358	133.646.831	78.900.843
1999	3.424	139.255.184	83.454.890
2000	3.584	150.966.324	90.227.491
2001	3.618	168.434.370	100.220.348
2002	3.480	164.613.935	98.195.100
2003	3.355	171.593.487	103.807.860
2004	3.370	180.140.898	108.929.135

Πηγή: Committee

Ο ελληνόκτητος στόλος όπως φαίνεται κι από τον πίνακα 2.4.2 αυξάνεται διαρκώς από το 1988 έως και το 2004. Ο αριθμός των πλοίων ελληνικών συμφερόντων από 2.487 έχει φθάσει τα 3.370, μια αύξηση της τάξεως του 135.5%. Η μεταφορική ικανότητα (T.N.B.) από 85.047.436 κόρους εκτινάχτηκε σε 180.140.898, μια αύξηση της τάξεως του 211.8%. Η ολική χωρητικότητα (K.O.X.) από 47.269.018 κόρους αυξήθηκε σε 108.929.135, μια αύξηση της τάξεως του 230.4%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.4.3. Σύγκριση ελληνικού με παγκόσμιο στόλο ανά τύπο πλοίου το 2004



Πηγή: Committee

Όπως φαίνεται κι από τον πίνακα 2.4.3 η δυναμική του ελληνόκτητου στόλου είναι τεράστια αφού αντιπροσωπεύει τα 3.370 από ένα σύνολο 36.878 πλοίων, δηλαδή ένα ποσοστό 9.1% επί του συνόλου των πλοίων του παγκόσμιου στόλου.



Ειδικότερα ο ελληνόκτητος στόλος το 2004 αποτελείται από 493 δεξαμενόπλοια (23.9% επί του συνόλου των 2.063 του παγκόσμιου στόλου), 404 πλοία χημικά ή μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (8.5% επί του συνόλου των 4.747), 47 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου (4.9% επί του συνόλου των 950), 28 πλοία συνδυασμένων μεταφορών (17% επί του συνόλου των 165), 1.345 πλοία που μεταφέρουν μέταλλευμα και χύδην (22.9% επί του συνόλου των 5.879), 188 πλοία μεταφοράς κοντέινερς (5.2% επί του συνόλου των 3.610), 657 φορτηγά πλοία (5.4% επί του συνόλου των 12.264), 148 επιβατηγά πλοία (7.8% επί του συνόλου των 1.889) και 60 πλοία άλλου τύπου (1.1% επί του συνόλου των 5.311).

Η σύνθεση του ελληνόκτητου στόλου το 2004 με βάση τον αριθμό των πλοίων είναι 493 δεξαμενόπλοια (14.6% επί του συνόλου των 3.370 ελληνόκτητων

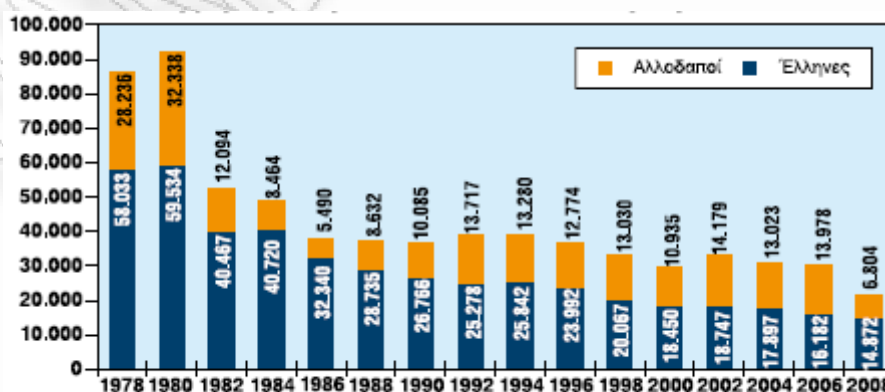
πλοίων), 404 πλοία χημικά ή μεταφοράς παραγώγων πετρελαίου (12% επί του συνόλου), 47 πλοία μεταφοράς υγροποιημένου αερίου (1.4% επί του συνόλου), 28 πλοία συνδυασμένων μεταφορών (0.8% επί του συνόλου), 1.345 πλοία που μεταφέρουν μέταλλευμα και χύδην (39.9% επί του συνόλου), 188 πλοία μεταφοράς κοντέινερς (5.6% επί του συνόλου), 657 φορτηγά πλοία (19.5% επί του συνόλου), 148 επιβατηγά πλοία (4.4% επί του συνόλου) και 60 πλοία άλλου τύπου (1.8% επί του συνόλου).

2.5 Η απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία

Η ελληνική ναυτιλία γνώρισε μια άνθιση στα μεταπολεμικά χρόνια κάτι που αντικατοπτρίστηκε και στην αύξηση των Ελλήνων ναυτικών. Όλα αυτά μέχρι την κρίση του 1981, όπου όλες οι ναυτιλιακές, όσες κατάφεραν να επιβιώσουν, αναγκάστηκαν να αναπροσαρμόσουν τους στόχους τους αλλά και την σύνθεση των πληρωμάτων τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.1

Έλληνες και αλλοδαποί ναυτικοί σε ελληνικά και συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία



Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας

Το έτος 1980 ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που είχαν ναυτολογηθεί σε ελληνικών συμφερόντων πλοία, όπως φαίνεται και στον πίνακα 2.5.1, έφθανε τους 59.534 ενώ την ίδια χρονιά ο αριθμός των αλλοδαπών ναυτικών ήταν 32.338. Το 1990 ο αριθμός των Ελλήνων είχε μειωθεί σε 26.766 και των αλλοδαπών σε 10.085. Το 1992 οι Έλληνες ναυτικοί ήταν 25.278 ενώ οι αλλοδαποί 13.717. Το έτος 1994 ο αριθμός των ναυτολογημένων Ελλήνων ήταν 25.842 και το 1996 ήταν 23.992, ενώ ο αντίστοιχος των αλλοδαπών 13.280 το 1994 και 12.774 το 1996. Το 1998 οι Έλληνες ναυτικοί έχουν μειωθεί σε 20.067, με τους αλλοδαπούς να ανέρχονται σε 13.030. Το 2000 οι Έλληνες ναυτικοί ήταν 18.450 και οι αλλοδαποί 10.935.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 2.5.1 παρατηρείται μια μείωση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών από 26.766 το 1990 σε 18.450 το 2000. Μια μείωση της τάξης του 31% κάτι που μπορεί να αποδοθεί στην επέκταση των αυτοματισμών των πλοίων, που είχε σαν συνέπεια την μείωση της οργανικής σύνθεσης των πληρωμάτων, αλλά και στην προσπάθεια των πλοιοκτητών να μειώσουν το εργατικό κόστος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.2

Ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου 1996 σε εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω υπό ελληνική σημαία, και σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κατά εθνικότητα ναυτικών και κατηγορίες πλοίων

Εθνικότητα ναυτικών	Αριθμός ναυτικών κατά κατηγορίες πλοίων Category of ships and number of seamen				
	Φορτηγά Cargo	Δεξαμενόπλοια Tankers	Επιβατηγά- Τουριστικά Passenger - Tourist ships	Λοιπά Other	Σύνολο Total
Σύνολο	14.394	7.620	13.980	772	36.766
<i>A' Σε πλοία υπό Ελληνική σημαία</i>	<i>13.627</i>	<i>6.846</i>	<i>9.509</i>	<i>767</i>	<i>30.749</i>

Ελληνική	8.232	4.617	9.015	692	22.556
Αιγύπτου	137	18	1		156
Φιλιππίνων	3.340	1.440	224		5.004
Πακιστάν	178	193	35		406
Ινδίων	145	13	36		194
Σρι Λάνκα	91	102	9	4	206
Χιλής	44	6	5		55
Πορτογαλίας	23			4	27
Ονδούρας	179	122			301
Συρίας	16	3		3	22
Κύπρου	29	18	2		49
Γκάνας	33	11	2	8	54
Ινδονησίας	317	8	1		326
Βιρμανίας	158	1			159
Ουκρανίας	108	43	4		155
Λοιπές	597	251	175	56	1.079
<i>B' Σε πλοία υπό ξένη σημαία</i>	<i>767</i>	<i>774</i>	<i>4.471</i>	<i>5</i>	<i>6.017</i>
Ελληνική	291	325	815	5	1.436
Αιγύπτου	42	11			53
Φιλιππίνων	201	377	489		1.067
Πακιστάν	5	17			22
Ινδίων	8		518		526
Σρι Λάνκα	10		7		17
Χιλής	1	1	9		11
Πορτογαλίας	7		55		62
Ονδούρας	13		495		508
Συρίας	8	2	6		16
Κύπρου	2	2	1		5
Γκάνας			4		4
Ινδονησίας	23		385		408
Λοιπές	156	39	1.687		1.882

Πηγή:ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τον Πίνακα 2.5.2, το 1996 οι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία ή ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT, ανέρχονταν σε 36.766. Εξ' αυτών οι 14.394 (ή 39,2% του συνόλου) υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία, οι 7.620 (ή 20,7% του συνόλου) σε δεξαμενόπλοια, οι 13.980(ή 38% του συνόλου) σε επιβατηγά και οι 772 (ή 2,1% του συνόλου) σε λοιπά πλοία. Από τους 36.766 οι 30.749 υπηρετούσαν σε πλοία με ελληνική σημαία και οι 6.017 σε πλοία υπό ξένη σημαία. Οι Έλληνες ναυτικοί ήταν 23.992 στο σύνολο των 36.766 (65,2%) ενώ η μεγαλύτερη πληθυσμιακά ομάδα ήταν από τις Φιλιππίνες με 6.071 ναυτικούς. Ένας

σημαντικός αριθμός ναυτικών προέρχεται από την Ινδία (720 ναυτικοί) και από την Ινδονησία (734 ναυτικοί), ενώ αρκετοί ναυτικοί ειδικά στις μέρες μας έλκουν την καταγωγή τους από χώρες που αποτελούσαν μέρος της Ε.Σ.Σ.Δ. πριν από την πτώση του υπαρκτού σοσιαλισμού.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.3

Κατανομή των ναυτικών που υπηρετούσαν την ημέρα της απογραφής (20-9-2002) σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το ΝΑΤ ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά εθνικότητα των ναυτικών και κατηγορία των πλοίων.

Εθνικότητα ναυτικών και πλοίων σε ελληνικά και σε ελληνόκτητα πλοία	Κατηγορίες πλοίων και αριθμός ναυτικών				Σύνολο ναυτικών την 20-9-2002	Σύνολο ναυτικών την 20-9-2000
	Φορηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά-Τουριστικά	Λοιπά		
Γενικό σύνολο	8.246	6.756	17.382	542	32.926	29.385
Α Έθνικότητα ναυτικών σε ελληνικά πλοία	7.925	6.571	9.936	542	24.974	24.365
Ελληνική	4.404	3.818	9.041	523	17.786	17.202
Αγγλίας	1		55		56	87
Αγκόλας					0	1
Αιγύπτου	47	15	22	1	85	96
Αιθιοπίας					0	0
Αϊτής					0	1
Αλβανίας	2	4	7		13	17
Αργεντινής	1				1	5
Βενεζουέλας					0	0
Βιρμανίας					0	8
Βουλγαρίας	44	32	31		107	131
Γεωργίας	2	1			3	3
Γιουγκοσλαβίας	2		6		8	5
Γκάμπιας				2	2	4
Γκάνας	14	5		1	20	31
Ελ Σαλβαδόρ	56	66		8	130	118
Ινδιών	82	19	52		153	181
Ινδονησίας	148	13	36		197	151
Ιράκ					0	1
Ιορδανίας					0	1
Καναδά	2	10		1	13	9
Κολομβίας	1				1	1
Κορέας					0	5
Κοσταρίκας	1		1		2	1

Η Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία τη Δεκαετία 1990-2000

Κροατίας			1		1	10
Κύπρου	7	13	11		31	31
Λετονίας					0	1
Λιβάνου					0	3
Λιθουανίας					0	3
Μαρόκου	4		1		5	4
Μαυριτανίας	91		8		99	15
Μολδαβίας	4		4		8	7
Μπαγκλαντές	1	2	1		4	8
Νικαραγούας	24				24	2
Νότιας Αφρικής			1		1	19
Ονδούρας	60	70	23		153	159
Ουκρανίας	269	57	231		557	556
Ουρουγουάης					0	1
Πακιστάν	50	69	1		120	228
Παναμά	18	2			20	3
Περού	5	2			7	2
Πολωνίας	24	41	10	1	76	0
Πορτογαλίας		1	2		3	6
Ρουμανίας	148	102	50		300	338
Ρωσίας	18	11	21		50	48
Σλοβακίας					0	0
Σλοβενίας					0	0
Σουδάν					0	0
Σρι-Λάνκα	23	93	1		117	142
Συρίας	12	14			26	29
Τανζανίας	4				4	11
Τσεχίας			3		3	3
Τυνησίας			6		6	0
Φιλιππίνων	2.312	2.086	150	1	4.549	4.292
Χιλής	17		1		18	17
Λοιπών χωρών	27	25	159	4	215	368
Β Έθνικότητα ναυτικών σε ελληνόκτητα πλοία	321	185	7.446		7.952	5.020
Ελληνική	107	67	787		961	1.248
Αγγλίας			278		278	129
Αγκόλας					0	2
Αιγύπτου			13		13	37
Αιθιοπίας					0	
Αϊτής			4		4	1
Αλβανίας			2		2	5
Αργεντινής			2		2	
Βενεζουέλας			5		5	5
Βιρμανίας					0	16
Βουλγαρίας	2	3	160		165	107
Γεωργίας					0	0
Γιουγκοσλαβίας			20		20	15
Γκάμπιας			1		1	
Γκάνας					0	3
Ελ Σαλβαδόρ			15		15	10

Η Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία τη Δεκαετία 1990-2000

Ινδίων			930		930	466
Ινδονησίας			744		744	403
Ιράκ					0	1
Ιορδανίας					0	0
Καναδά			214		214	92
Κολομβίας			115		115	70
Κορέας					0	
Κοσταρίκας			37		37	10
Κροατίας			139		139	95
Κύπρου	1		3		4	11
Λεττονίας					0	1
Λιβάνου					0	0
Λιθουανίας			68		68	
Μαρόκου			1		1	2
Μαυριτανίας			8		8	2
Μολδαβίας			1		1	1
Μπαγκλαντές	9				9	4
Νικαραγούας			73		73	36
Νότιας Αφρικής			168		168	56
Ονδούρας		16	523		539	378
Ουκρανίας	25		42		67	29
Ουρουγουάης			5		5	3
Πακιστάν			2		2	2
Παναμά			2		2	1
Περού			165		165	33
Πολωνίας	3		159		162	0
Πορτογαλίας			57		57	22
Ρουμανίας	4	2	220		226	105
Ρωσίας	2	1	12		15	19
Σλοβακίας			22		22	6
Σλοβενίας			20		20	13
Σουδάν					0	1
Σρι-Λάνκα			28		28	24
Συρίας			2		2	12
Τανζανίας					0	2
Τσεχίας			30		30	7
Τυνησίας			1		1	3
Φίλιππίνων	127	85	893		1.105	724
Χιλής			64		64	19
Λοιπών χωρών	41	11	1.411		1.463	789

Παρατήρηση: Περιλαμβάνονται οι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε εν ενεργεία και αργούντα πλοία
 Πηγή: ΕΣΥΕ

Σύμφωνα με τον Πίνακα 2.5.3, το 2002 οι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία ή ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT, ανέρχονταν σε 32.926 (10,5% πτώση σε σχέση με το 1996) ενώ το 2000 σε 29.835 (18,9% πτώση σε σχέση με το 1996). Εξ' αυτών οι 8.246 (ή 25% του συνόλου των ναυτικών το 2002)

υπηρετούσαν σε φορτηγά πλοία, οι 6.756 (ή 20,5% του συνόλου) σε δεξαμενόπλοια, οι 17.382 (ή 52,8% του συνόλου) σε επιβατηγά και οι 542 (ή 1,7% του συνόλου) σε λοιπά πλοία. Από τους 32.926 ναυτικούς το 2002 οι 24.974 υπηρετούσαν σε πλοία με ελληνική σημαία και οι 7.952 σε πλοία υπό ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT. Το 2000 από τους 29.385 ναυτικούς αυτοί που υπηρετούσαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία ανέρχονταν σε 24.365 και οι 5.020 σε ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT. Οι Έλληνες ναυτικοί το 2002 ήταν 18.747 στο σύνολο των 32.926 (56,9%) ενώ η μεγαλύτερη πληθυσμιακά ομάδα ήταν από τις Φιλιππίνες με 5.654 ναυτικούς. Ένας σημαντικός αριθμός ναυτικών προέρχεται από την Ινδία (1083 ναυτικοί) και από την Ινδονησία (941 ναυτικοί). Το 2000 οι Έλληνες ναυτικοί ήταν 18.450 στο σύνολο των 29.385 (62,8%) ενώ οι περισσότεροι αλλοδαποί ήταν από τις Φιλιππίνες με 5.016 ναυτικούς (ή 17,1% του συνόλου).

Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η ανάλυση των ειδικοτήτων των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνικά ή ελληνόκτητα πλοία, συμβεβλημένα με το NAT. Στον πίνακα 2.5.4 αλλά και στον πίνακα 2.5.5 παρατίθενται στοιχεία για την αναλογία ξένων προς Έλληνες ανά ειδικότητα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.4

Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου 1996 σε εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, υπό ελληνική σημαία, κατά ειδικότητα ναυτολογήσεως

Ειδικότητες ναυτολογήσεως	Γενικό σύνολο	Σύνολο	Πληρώματα πλοίων ελληνικής σημαίας		
			Έλληνες ναυτικοί	Ξένοι ναυτικοί	
			Αριθμός	Αριθμός	%
Σύνολο	36.766	30.749	22.556	8.193	26,6

Η Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία τη Δεκαετία 1990-2000

Πλοίαρχοι (1)	1.537	1.438	1.438		
Υπαρχοι	116	102	102		
Υποπλοίαρχοι	1.212	1.089	1.079	10	0,9
Ανθυποπλοίαρχοι	1.673	1.541	1.347	194	12,6
Μαχανικοί Α΄	1.489	1.397	1.393	4	0,3
Μηχανικοί Α΄ και Β΄	75	64	64		
Μηχανικοί Β΄	1.145	1.027	1.016	11	1,1
Μηχανικοί Γ΄	1.717	1.556	1.441	115	7,4
Μηχανικοί που δεν δήλωσαν τάξη ναυτολογήσεως	108	98	66	32	32,6
Ραδιοτηλεγραφητές (Α΄,Β΄)	802	730	686	44	6,0
Οικ.αξιωματικοί (Α΄,Β΄)	308	251	250	1	0,4
Φροντιστές	111	90	63	27	30,0
Βοηθοί φροντιστές	213	194	193	1	0,5
Ναύκληροι	1.258	1.166	1.031	135	11,6
Υποναύκληροι	115	108	94	14	13,0
Κυβερνήτες (Α΄,Β΄,Γ΄)	178	177	177		
Ναύτες	6.310	5.870	3.202	2.668	45,4
Ναυτόπαιδες	1.237	1.092	434	658	60,2
Ξυλουργοί	51	17	12	5	29,4
Αρχιθερμαστές	11	11	10	1	9,0
Μηχανοδηγοί	456	439	427	12	2,7
Λιπαντές	1.600	1.414	506	908	64,2
Θερμαστές	61	39	15	24	61,5
Αντλιοροί	246	216	169	47	27,7
Καθαριστές	967	855	153	702	82,1
Χειριστές μηχανής	82	81	65	16	19,7
Μαθητευόμενοι μηχανής	247	237	197	40	16,9
Ηλεκτρολόγοι	766	674	504	170	25,2
Βοηθοί ηλεκτρολόγου	105	84	58	26	30,9
Λοιποί κατώτερου προσωπικού μηχανής	438	355	38	317	89,3
Αρχιθαλαμηπόλοι	203	152	152		
Θαλαμηπόλοι	2.399	1.980	1.812	168	8,5
Βοηθοί θαλαμηπόλοι	1.474	1.189	183	1.006	84,6
Αρχιμάγειροι	108	89	89		
Μάγειροι (Α΄,Β΄,Γ΄)	1.450	1.196	1.132	64	5,3
Βοηθοί μαγείρου	442	311	69	242	77,8
Χυτροκαθαριστές	255	226	188	38	16,8
Ζαχαροπλάστες	98	26	24	2	7,7
Επίκουροι	1.632	1.215	1.063	152	12,5
Λοιποί γεν. υπηρεσιών	454	117	65	52	44,4
Ιατροί	15	4	2	2	50,0
Νοσοκόμοι	15	3	2	1	33,3
Δόκιμοι πλοίαρχοι	805	726	697	29	4,0
Δόκιμοι μηχανικοί	739	688	646	42	6,1
Δόκιμοι ραδ/τές	1	0			
Δόκιμοι οικ. αξιωματικοί	98	81	80	1	1,2
Φύλακες παροπλισμένων πλοίων	11	11	7	4	36,4
Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων	1.905	308	113	195	63,3

Κατώτερο προσωπικό καταστρώματος	28	15	2	13	86,7
----------------------------------	----	----	---	----	------

1) Περιλαμβάνονται και όσοι Κυβερνήτες εκτελούν χρέη Πλοιάρχου

Πηγή:ΕΣΥΕ

Από τον πίνακα 2.5.4, είναι αξιοσημείωτο ότι στα υπό ελληνική σημαία πλοία το 1996 και οι 1.438 πλοιάρχοι ήταν Έλληνες όπως και όλοι οι 102 ύπαρχοι. Από τους 1.089 υποπλοιάρχους οι 1.079 ήταν Έλληνες. Επίσης από τους 1.397 πρώτους μηχανικούς οι 1.393 ήταν Έλληνες. Γενικότερα παρατηρείται ένα τεράστιο ποσοστό Ελλήνων στις θέσεις των αξιωματικών ενώ οι αλλοδαποί είναι αισθητά περισσότεροι στις χαμηλόμισθες θέσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα οι βοηθοί θαλαμηπόλοι , από τους 1.189 οι 1.006 είναι ξένοι (ποσοστό 84,6%). Οι ναύτες το 1996 ήταν συνολικά 5.870 και εξ'αυτών οι αλλοδαποί ήταν 2.668 (ποσοστό 45,4% του συνόλου). Οι μάγειροι στο σύνολό τους ήταν 1.196 με 64 μόνο από αυτούς να είναι αλλοδαποί.

Αντίστοιχα από τον πίνακα 2.5.5, στα ελληνόκτητα πλοία υπό ξένη σημαία, που είναι συμβεβλημένα με το NAT παρατηρούμε οι ότι από τους 99 πλοιάρχους οι 96 είναι Έλληνες (97%) κι ότι και οι 14 ύπαρχοι είναι Έλληνες. Από τους 92 πρώτους μηχανικούς οι μόνο 10 είναι αλλοδαποί ενώ και οι 11 μηχανικοί Α' και Β' ήταν Έλληνες. Ιδιαίτερα ενδιαφέρουσα είναι η αναλογία Ελλήνων με ξένους στην ειδικότητα των ναυτών, όπου από 440 ναύτες οι 368 είναι αλλοδαποί (83,6% του συνόλου). Οι θερμαστές που εργάζονταν σε ελληνόκτητα πλοία ήταν 22 και όλοι τους ξένοι. Τα ποσοστά των ξένων σε όλες τις ειδικότητες εκτός των αξιωματικών είναι συντριπτικά υπέρ τους.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.5

' Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου 1996 σε εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το NAT, κατά ειδικότητα ναυτολογήσεως

Ειδικότητες ναυτολογήσεως	Γενικό σύνολο	Σύνολο	Πληρώματα πλοίων ξένης σημαίας		
			Ελληνες ναυτικοί		Ξένοι ναυτικοί
			Αριθμός	Αριθμός	
Σύνολο	36.766	6.017	1.436	4.581	76,1
Πλοίαρχοι (1)	1.537	99	96	3	3,0
Υπαρχοι	116	14	14		
Υποπλοίαρχοι	1.212	123	116	7	5,7
Ανθυποπλοίαρχοι	1.673	132	89	43	32,6
Μαχανικοί Α'	1.489	92	82	10	10,9
Μηχανικοί Α' και Β'	75	11	11		
Μηχανικοί Β'	1.145	118	108	10	8,5
Μηχανικοί Γ'	1.717	161	116	45	27,9
Μηχανικοί που δεν δήλωσαν τάξη ναυτολογήσεως	108	10	3	7	70,0
Ραδιοτηλεγραφητές (Α',Β')	802	72	42	30	41,7
Οικ. αξιωματικοί (Α',Β')	308	57	52	5	8,8
Φροντιστές	111	21	5	16	76,2
Βοηθοί φροντιστές	213	19	5	14	73,7
Ναύκληροι	1.258	92	49	43	46,7
Υποναύκληροι	115	7	4	3	42,8
Κυβερνήτες (Α',Β',Γ')	178	1	1		
Ναύτες	6.310	440	72	368	83,6
Ναυτόπαιδες	1.237	145	7	138	95,2
Ξυλουργοί	51	34	6	28	82,3
Αρχιθερμαστές	11	0			
Μηχανοδηγοί	456	17	7	10	58,8
Λιπαντές	1.600	186	18	168	90,3
Θερμαστές	61	22		22	100,0
Αντλιοροί	246	30	16	14	46,7
Καθαριστές	967	112	6	106	94,6
Χειριστές μηχανής	82	1		1	100,0
Μαθητευόμενοι μηχανής	247	10	4	6	60,0
Ηλεκτρολόγοι	766	92	65	27	29,3
Βοηθοί ηλεκτρολόγου	105	21	19	2	9,5
Λοιποί κατώτερου προσωπικού μηχανής	438	83	30	53	63,9
Αρχιθαλαμηπόλοι	203	51	42	9	17,6
Θαλαμηπόλοι	2.399	419	64	355	84,7
Βοηθοί θαλαμηπόλοι	1.474	285	13	272	95,4
Αρχιμάγειροι	108	19	8	11	57,9
Μάγειροι (Α',Β',Γ')	1.450	254	64	190	74,8

Βοηθοί μαγείρου	442	131	4	127	96,9
Χυτροκαθαριστές	255	29	7	22	75,9
Ζαχαροπλάστες	98	72		72	100,0
Επίκουροι	1.632	417	29	388	93,0
Λοιποί γεν. υπηρεσιών	454	337	1	336	99,7
Ιατροί	15	11		11	100,0
Νοσοκόμοι	15	12		12	100,0
Δόκιμοι πλοίαρχοι	805	79	70	9	11,4
Δόκιμοι μηχανικοί	739	51	47	4	7,8
Δόκιμοι ραδ/τές	1	1	1		
Δόκιμοι οικ. αξιωματικοί	98	17	17		
Φύλακες παροπλισμένων πλοίων	11	0			
Προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων	1.905	1.597	26	1.571	98,4
Κατώτερο προσωπικό καταστρώματος	28	13		13	100,0

1) Περιλαμβάνονται και όσοι Κυβερνήτες εκτελούν χρέη Πλοιάρχου

Πηγή:ΕΣΥΕ

Άξιο αναφοράς σχετικά με την απασχόληση στην ελληνική ναυτιλία είναι το ποσοστό των γυναικών σε σχέση με τον συνολικό αριθμό ναυτικών που εργάστηκε σε ελληνικά πλοία ή ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το NAT το 2002. Από τους 32.926 ναυτικούς οι γυναίκες ήταν 1.642 (δηλαδή 5%). Ειδικότερα από τους συνολικά 18.747 ελληνικής εθνικότητας ναυτικούς οι Ελληνίδες ήταν 275 (1,5%). Από αυτές το μεγαλύτερο ποσοστό απασχολούνταν ως επίκουροι (140 ή 50,9%) και 29 από αυτές ή 10,75% ως λοιπό προσωπικό (με μη ναυτικές ειδικότητες) ενώ 1 από αυτές είχε την θέση του πλοιάρχου (0,36%) και 1 στη θέση του λιπαντή. Παρακάτω παρατίθεται ο αναλυτικός πίνακας για τις γυναίκες ναυτικούς κατά ειδικότητα ναυτολογήσεως.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.6

Γυναίκες ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20-9-2002 σε ελληνικά και σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ειδικότητα ναυτολογήσεως.

Ειδικότητα ναυτολογήσεως	Γενικό σύνολο	Γυναίκες ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία			Γυναίκες ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία		
		Σύνολο	Ελληνίδες	Ξένες	Σύνολο	Ελληνίδες	Ξένες
Σύνολο	1.642	691	275	416	951	0	951

Η Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία τη Δεκαετία 1990-2000

Πλοίαρχοι Α	2	2	1	1	-	-	-
Ύπαρχοι	2	2	1	1	-	-	-
Πλοίαρχοι Β (Υποπλοίαρχοι)	2	2	1	1	-	-	-
Πλοίαρχοι Γ (Ανθυποπλοίαρχοι)	4	4	2	2	-	-	-
Ραδιοτηλεγραφετές Α', Β' και ραδιοτηλεγραφετές που δε διευκρινίζεται ο βαθμός	4	4	2	2	-	-	-
Οικονομικοί αξιωματικοί Α (Αρχιλογιστές), Οικονομικοί αξιωματικοί Β', Οικονομικοί αξιωματικοί Λογιστές	33	28	14	14	5	-	5
Βοηθοί φροντιστές	6	-	-	-	6	-	6
Ναύκληροι-Λοστρόμοι	-	-	-	-	-	-	-
Ναύτες	19	17	8	9	2	-	2
Ναυτόπαιδες	25	23	10	13	2	-	2
Λιπαντές	3	3	1	2	-	-	-
Μηχανοδηγοί Α-Β	-	-	-	-	-	-	-
Καθαριστές	-	-	-	-	-	-	-
Χειριστές μηχανής	2	2	1	1	-	-	-
Μαθητευόμενοι μηχανής	4	4	2	2	-	-	-
Λοιποί μηχανής	1	0	-	-	1	-	1
Θαλαμηπόλοι Α', Β' και θαλαμηπόλοι που δε διευκρινίζεται ο βαθμός	210	58	17	41	152	-	152
Βοηθοί θαλαμηπόλοι (mess boy)	111	29	2	27	82	-	82
Βοηθοί φροντιστές (Μαθητευόμενοι)	4	2	1	1	2	-	2
Αρχιμάγειροι Α-Β	2	-	-	-	2	-	2
Μάγειροι Α', Β', Γ' και μάγειροι που δε διευκρινίζεται ο βαθμός	10	3	1	2	7	-	7
Βοηθοί μαγείρου	15	6	2	4	9	-	9
Χυτροκαθαριστές	27	-	-	-	27	-	27
Ζαχαροπλάστες	6	-	-	-	6	-	6
Επίκουροι	370	295	140	155	75	-	75
Τραπεζοκόμοι	59	11	-	11	48	-	48
Γενικών υπηρεσιών (λοιπές)	36	12	5	7	24	-	24
Ιατροί	2	-	-	-	2	-	2
Φαρμακοποιοί	-	-	-	-	-	-	-
Νοσοκόμοι	19	-	-	-	19	-	19
Δόκιμοι πλοίαρχοι	28	28	13	15	-	-	-
Δόκιμοι Ραδιοτηλεγραφετές	2	2	1	1	-	-	-
Δόκιμοι οικονομικοί αξιωματικοί	57	45	21	24	12	-	12
Λοιπές (προσωπικό με μη ναυτικές ειδικότητες)	577	109	29	80	468	-	468

Πηγή:ΕΣΥΕ

Μια άλλη κατηγοριοποίηση για ανάλυση της ελληνικής ναυτιλίας είναι με βάση τις μεγάλες ομάδες ειδικοτήτων σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία. Δηλαδή α)

σε πλοiάρχους και ανώτερο προσωπικό, β) κατώτερο προσωπικό, γ) δόκιμοι και υγειονομικό προδωπικό και δ) προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων. Στον πίνακα 2.5.6.1, το ανώτερο προσωπικό και οι πλοiάρχοι είναι 7.675 (26,1% του συνόλου των ναυτικών το 2000). Με την μεγάλη πλειοψηφία αυτών να βρίσκονται ηλικιακά μεταξύ 40 και 49 ετών. Στο προσωπικό μη ναυτικών ειδικοτήτων η μεγάλη πλειοψηφία είναι ηλικιακά μεταξύ 20 και 30, οι 867 από τους συνολικά 1.709 ναυτικούς (50,7%), κάτι που εξηγείται από την έλλειψη επαγγελματικής αποκατάστασης αλλά και οικονομικής ανέλιξης για τους ουσιαστικά ανειδίκευτους ναυτολογημένους.

Ένα άλλο ενδιαφέρον στοιχείο για την παρούσα εργασία είναι οι απόφοιτοι από τις δημόσιες ναυτικές σχολές εμπορικού ναυτικού. Ο πίνακας 2.5.7 παρουσιάζει τον αριθμό των αποφοίτων από το 1990 έως το 2000. Μετά το 1991 όπου σταμάτησε η χρήση ασυρματιστών παρατηρείται μια αστάθεια του αριθμού των αποφοίτων πλοiάρχων και μηχανικών. Το 1990 οι απόφοιτοι εξαιρουμένων των ασυρματιστών ήταν 378 ενώ το 2000 497. Ενδιάμεσα το 1992 είχαμε τους λιγότερους απόφοιτους, 154 μόνο, ενώ το 1997 τους περισσότερους, 575 τον αριθμό. Ο συνολικός αριθμός των αποφοίτων πλοiάρχων στην δεκαετία ήταν 2.488 ενώ οι μηχανικοί ήταν 1.601.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.7

Συγκριτική εξέλιξη των Ελλήνων ναυτικών που αποφοίτησαν από τις δημόσιες Ναυτικές Σχολές Αξιωματικών Εμπορικού Ναυτικού : 1990 - 2000

Ετος	Ειδικότητες			
	Σύνολο	Πλοiάρχοι	Μηχανικοί	Ασυρματιστές
1990	466	200	178	88
1991	487	211	186	90

1992	154	60	94
1993	247	148	99
1994	290	166	124
1995	382	251	131
1996	497	330	167
1997	575	375	200
1998	290	166	124
1999	382	251	131
2000	497	330	167

Πηγή: Διεύθυνση Ναυτικής Εκπαίδευσης και ΥΕΝ.

Οι απόφοιτοι τώρα, όπως φαίνεται στον πίνακα 2.5.8 από τις δημόσιες και ιδιωτικές σχολές εμπορικού ναυτικού ανωτέρας εκπαίδευσης, για το σχολικό έτος 1990-1991, ήταν 473 εκ των οποίων 8 γυναίκες (ποσοστό 1,7%), ενώ το σχολικό έτος 1996-1997 ήταν 564, στους οποίους συμπεριλαμβάνονταν 8 γυναίκες (1,4%). Ομοίως οι και οι μαθητές βαίνουν διαρκώς αυξούμενοι από 1.314 το 1990-1991 σε 3.458 το 1996-1997.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.8

Εγγεγραμμένοι και αποφοιτήσαντες μαθητές από τις δημόσιες και ιδιωτικές Σχολές Εμπορικού Ναυτικού : σχολικά έτη 1990/91 - 1996/97

Α' Ανώτερη Εκπαίδευση					
Σχολικά έτη	Αριθμός σχολών	Μαθητές		Αποφοιτήσαντες	
		Σύνολο	Θήλειες	Σύνολο	Θήλειες
1990/91	10	1.314	24	473	8
1991/92	10	1.454	36	268	5
1992/93	10	1.651	18	175	5
1993/94	10	2.246	34		2
1994/95	10	2.980	29	181	2
1995/96	10	3.371	36	254	5
1996/97	10	3.458	32	564	8

Πηγή: ΕΣΥΕ

Οι εγγεγραμμένοι μαθητές μέσης και κατώτερας εκπαίδευσης στις δημοτικές και ιδιωτικές σχολές εμπορικού ναυτικού κατά το σχολικό έτος 1990-1991 ήταν 420 και το 1996-1997 1.034, δηλαδή έχουν αυξηθεί κατά 246,2%. Οι αποφοιτήσαντες το σχολικό έτος 1990-1991 από σχολές του εμπορικού ναυτικού σύμφωνα με τον πίνακα 2.5.9 ήταν 113 και το 1996-1997 ήταν 336. Από τους 336 οι 75 ήταν γυναίκες, ένα ποσοστό 22,3%.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.9

Εγγεγραμμένοι και αποφοιτήσαντες μαθητές από τις δημόσιες και ιδιωτικές Σχολές Εμπορικού Ναυτικού : σχολικά έτη 1990/91 - 1996/97

B' Μέση και Κατώτερη Εκπαίδευση					
Σχολικά έτη	Αριθμός σχολών	Μαθητές		Αποφοιτήσαντες	
		Σύνολο	Θήλεις	Σύνολο	Θήλεις
1990/91	5	420	61	113	17
1991/92	4	413	64	89	9
1992/93	4	497	78	115	29
1993/94	5	622	97	151	23
1994/95	5	715	117	184	24
1995/96	5	760	176	290	86
1996/97	5	1034	186	336	75

Πηγή: ΕΣΥΕ

Από τους 23.992 Έλληνες ναυτικούς που υπηρέτησαν το 1996 σε ελληνικά και ελληνόκτητα πλοία συμβεβλημένα με το NAT οι 8.715 είχαν καταγωγή από την Στερεά Ελλάδα και την Εύβοια (ποσοστό 36,3%). Το 2000 οι ναυτικοί με καταγωγή από την παραπάνω περιοχή έφταναν τους 6.571 (35,6%). Αξιοσημείωτος είναι ο αριθμός των ναυτικών που κατάγεται από τα νησιά του Αιγαίου (εκτός της Κρήτης),

που όπως φαίνεται στον πίνακα 2.5.10, ανέρχονται σε 4.745 ή 19,8% του συνόλου. Το 2000 από τα νησιά του Αιγαίου προέρχονταν οι 3.545 (19,2%). Από τους προερχόμενους το 1996 από τα νησιά του Αιγαίου οι 3.204 κατοικούν μόνιμα εκεί, δηλαδή το 13,4% του συνόλου. Επίσης από την Ήπειρο έχουν την καταγωγή τους μόλις 576.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.10

Έλληνες ναυτικοί που υπηρετούσαν την 20ή Σεπτεμβρίου 1996 σε ελληνικά και σε ελληνόκτητα πλοία, υπό ξένη σημαία, 100 ΚΟΧ και άνω, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, κατά γεωγραφικό διαμέρισμα και νομό καταγωγής και κατοικίας τους

Γεωγραφικό διαμέρισμα και νομός	Αριθμός ναυτικών κατά τόπο καταγωγής (1)		Αριθμός ναυτικών κατά τόπο μόνιμης κατοικίας (2)	
	Απόλυτοι αριθμοί	%	Απόλυτοι αριθμοί	%
Σύνολο	23.992	100,0	23.992	100,0
Στερεά Ελλάς και Εύβοια (3)	8.715	36,3	13.011	54,2
Αιτωλίας, Ακαρνανίας	850	3,5	594	2,5
Αττικής	6.662	27,8	11.474	47,8
Βοιωτίας	91	0,4	50	0,2
Ευβοίας	860	3,6	748	3,1
Ευρυτανίας	38	0,1	9	0,1
Φθιώτιδος	141	0,6	99	0,4
Φωκίδος	73	0,3	37	0,1
Πελοπόννησος	2.925	12,2	2.011	8,4
Αργολίδος	217	0,9	143	0,6
Αρκαδίας	249	1,0	151	0,6
Αχαΐας	776	3,2	916	3,8
Ηλείας	394	1,6	185	0,8
Κορινθίας	99	0,4	77	0,3
Λακωνίας	820	3,5	377	1,6
Μεσσηνίας	370	1,6	162	0,7
Ιόνιοι Νήσοι	1.734	7,2	1.144	4,8

Ζακύνθου	175	0,8	144	0,6
Κερκύρας	464	1,9	385	1,6
Κεφαλληνίας	876	3,6	490	2,0
Λευκάδος	219	0,9	125	0,6
Ηπειρος	576	2,4	371	1,5
Αρτης	145	0,6	99	0,4
Θεσπρωτίας	131	0,5	89	0,4
Ιωαννίνων	167	0,7	95	0,4
Πρεβέζης	133	0,6	88	0,3
Θεσσαλία	1.120	4,7	890	3,7
Καρδίτσης	135	0,6	58	0,2
Λαρίσης	121	0,5	64	0,3
Μαγνησίας	720	3,0	688	2,9
Τρικάλων	144	0,6	80	0,3
Μακεδονία	1.214	5,1	1.030	4,3
Γρεβενών	22	0,1	6	0,0
Δράμας	60	0,2	34	0,2
Ημαθίας	56	0,2	47	0,2
Θεσσαλονίκης	266	0,1	370	1,5
Καβάλας	236	1,0	218	0,9
Καστοριάς	11	0,1	7	0,0
Κιλκίς	38	0,2	19	0,1
Κοζάνης	53	0,2	31	0,1
Πέλλης	71	0,3	48	0,2
Πιερίας	101	0,4	78	0,3
Σερρών	161	0,7	85	0,4
Φλωρίνης	11	0,1	5	0,0
Χαλκιδικής	128	0,5	82	0,4
Θράκη	1.131	4,7	976	4,1
Εβρου	340	1,4	248	1,0
Ξάνθης	374	1,6	329	1,4
Ροδόπης	417	1,7	399	1,7
Νήσοι Αιγαίου	4.745	19,8	3.204	13,4
Δωδεκανήσου	728	3,0	596	2,5
Κυκλάδων	1.155	4,8	614	2,6
Λέσβου	811	3,4	535	2,2
Σάμου	618	2,6	342	1,4
Χίου	1.433	6,0	1.117	4,7
Κρήτη	1.602	6,7	1.224	5,1
Ηρακλείου	627	2,6	549	2,3
Λασιθίου	176	0,8	106	0,4
Ρεθύμνης	314	1,3	193	0,8

Χανίων	485	2,0	376	1,6
Δεν δήλωσαν	230	1,0	131	0,5

(1) Περιλαμβάνονται και οι Έλληνες που έχουν γεννηθεί στο εξωτερικό

(2) Περιλαμβάνονται και οι Έλληνες που κατοικούν στο εξωτερικό

(3) Περιλαμβάνεται και η Περιφέρεια Πρωτευούσης

Πηγή: ΕΣΥΕ

Οι Έλληνες ναυτικοί, σύμφωνα με τον πίνακα 2.5.11, που υπηρετούσαν το 2002 σε 1.188 ελληνικά εν ενεργεία εμπορικά πλοία ήταν 17.606. Από αυτούς οι 3.745 υπηρετούσαν σε 176 πλοία μέχρι 5 ετών ενώ οι ξένοι σε αυτά ήταν 1.552 (29,3%). Άλλη ενδιαφέρουσα πληροφορία είναι ότι στα 268 πλοία, 30 ετών και άνω, υπηρετούσαν 3.621 Έλληνες ναυτικοί και 599 ξένοι.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.11

Κατανομή των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν την 20-9-2002 σε ελληνικά εν ενεργεία εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών και πλοίων

Ηλικία πλοίων	Αριθμός πλοίων	Αριθός ναυτικών				Συμμετοχή % ναυτικών	
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο	Αναλογία % στο σύνολο	Ελλήνων	Ξένων
Σύνολο	1.188	17.606	7.173	24.779	100,0	71,1	28,9
Μέχρι 5 ετών	176	3.745	1.552	5.297	21,4	70,7	29,3
5 - 10 >>	127	1.740	952	2.692	10,9	64,6	35,4
10 - 15 >>	110	1.283	623	1.906	7,7	67,3	32,7
15 - 20 >>	183	2.367	1.626	3.993	16,1	59,3	40,7
20 - 25 >>	163	1.874	1.110	2.984	12,0	62,8	37,2
25 - 30 >>	161	2.976	711	3.687	14,9	80,7	19,3
30 ετών και άνω	268	3.621	599	4.220	17,0	85,8	14,2

Πηγή: ΕΣΥΕ

Οι Έλληνες ναυτικοί, σύμφωνα με τον πίνακα 2.5.12, που υπηρετούσαν το 2002 σε 42 ελληνόκτητα συμβεβλημένα με το NAT εν ενεργεία εμπορικά πλοία ήταν 961. Η περισσότεροι αναλογικά Έλληνες ναυτικοί υπηρετούσαν σε πλοία μέχρι 5 ετών και ήταν 218 τον αριθμό, όπου αντιστοιχούσαν σε μόλις 4,2% του συνολικού αριθμού ναυτολογηθέντων σε αυτής της ηλικίας πλοία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.5.12

Κατανομή των Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν την 20-9-2002 σε συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα εν ενεργεία εμπορικά πλοία, 100 ΚΟΧ και άνω, κατά ομάδες ηλικιών των πλοίων

Ηλικία πλοίων	Αριθμός πλοίων	Αριθός ναυτικών				Συμμετοχή % ναυτικών	
		Ελλήνων	Ξένων	Σύνολο	Αναλογία % στο σύνολο	Ελλήνων	Ξένων
Σύνολο	42	961	6.991	7.952	100,0	12,1	87,9
Μέχρι 5 ετών	8	218	4.926	5.144	64,7	4,2	95,8
5 - 10 >>	3	80	87	167	2,1	47,9	52,1
10 - 15 >>	6	52	148	200	2,5	26,0	74,0
15 - 20 >>	11	146	436	582	7,3	25,1	74,9
20 - 25 >>	5	166	172	338	4,3	49,1	50,9
25 - 30 >>	4	135	1.140	1.275	16,0	10,6	89,4
30 ετών και άνω	5	164	82	246	3,1	66,7	33,3

Πηγή: ΕΣΥΕ

2.6 Παράγοντες που Επηρεάζουν την Απασχόληση στην Ελληνική Ναυτιλία

Τα έξοδα των πλοίων χωρίζονται σε α) επιχειρησιακά έξοδα, β) έξοδα ταξιδιού και γ) κεφαλαιουχικά έξοδα. Τα επιχειρησιακά έξοδα είναι τα έξοδα με στόχο το πλοίο μας να είναι πλήρως επισειρησιακό με πλήρωμα, ανταλλακτικά και

τροφοδοσία. Τα επιχειρησιακά έξοδα χωρίζονται σε 5 κατηγορίες: α) έξοδα πληρώματος, β) έξοδα συντήρησης και αποκατάστασης ζημιών, γ) τροφοδοσία πληρώματος, ανταλλακτικά και λιπαντικά μηχανών, δ) έξοδα ασφάλισης και ε) διοικητικά έξοδα.

Τα έξοδα πληρώματος εξαρτώνται από τους παρακάτω παράγοντες:

- Τύπος πλοίου
- Επίπεδο αυτοματοποίησης πλοίου
- Είδος φορτίων και από που προς που τα μεταφέρει το πλοίο
- Επίπεδο συντήρησης
- Απαιτήσεις της διοίκησης της σημαίας του πλοίου
- Εθνικότητα πλώματος
- Περίοδος διακοπών του πληρώματος μέχρι την επανένταξή τους στο πλοίο

Στη σύνθεση των πληρωμάτων, όπως είναι φυσικό οι πλοιοκτήτες προσπαθούν να επιτύχουν το μικρότερο δυνατό κόστος βάσει των κανονισμών και τις ανάγκες της αγοράς.

Τα έξοδα πληρώματος χωρίζονται σε άμεσα και έμμεσα έξοδα. Στα άμεσα περιλαμβάνονται οι μισθοί, οι υπερωρίες, οι άδειες, τα συνταξιοδοτικά ταμεία (στην Ελλάδα το NAT), στα εισητήρια, την τροφοδοσία την εκπαίδευση και την συνδρομή για τα σωματεία. Στα έμμεσα έξοδα περιλαμβάνονται η επιλογή/πρόσληψη και προετοιμασία πιστοποιητικών, οι ιατροφαρμακευτικές εξετάσεις, οι κοινωνικές εισφορές, οι επικοινωνίες, τα έξοδα τραπεζής, η ασφάλεια πρόληψης ατυχημάτων πληρώματος, το επίδομα ασθενείας, τα έξοδα στο λιμάνι και τα πρακτορειακά.

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία επιλέγοντας τους ναυτικούς της και ειδικότερα ναυτικούς μιας συγκεκριμένης εθνικότητας γνωρίζει ότι αυτό επηρεάζει σημαντικά το κόστος επάνδρωσης. Οι εργαζόμενοι που ναυτολογούνται σε πλοία νηολογημένα σε μια χώρα σαν την Ελλάδα, τελούν κάτω από όρους εργασίας που καθορίζονται από την νομοθεσία της. Η σύνθεση των πληρωμάτων, η κοινωνική ασφάλιση, οι ώρες εργασίας, οι μισθολογικές κλίμακες, οι φορολογικές εισφορές και οι προϋποθέσεις απόκτησης πιστοποιητικών ναυτικής ικανότητας είναι εξαρτημένα από την ελληνική νομοθεσία στα πλοία που υψώνουν την ελληνική σημαία. Έτσι δημιουργείται ένα κόστος κατά σημαία νηολόγησης.

Χαρακτηριστικό συγκριτικό παράδειγμα ο ακόλουθος πίνακας όπου με σημείο αναφοράς Άγγλους αξιωματικούς και πλήρωμα φαίνεται ότι ένα πλοίο με Ινδούς αξιωματικούς και πλήρωμα έχει τα μισά ετήσια έξοδα πληρώματος.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.6.1.

Εθνικότητες	Ετήσια έξοδα πληρώματος
Άγγλοι αξιωματικοί	100
Άγγλοι πλήρωμα	
Άγγλοι αξιωματικοί	65
Φιλιπινέζοι πλήρωμα	
Άγγλοι/Ινδοί αξιωματικοί	54
Φιλιπινέζοι πλήρωμα	
Άγγλοι/Ινδοί αξιωματικοί	53
Κινέζοι πλήρωμα	
Φιλιπινέζοι αξιωματικοί	42
Φιλιπινέζοι πλήρωμα	

Ινδοί αξιωματικοί	50
Ινδοί πλήρωμα	

Πηγή; Drewry 1999

Τα παραπάνω έχουν σαν συνέπεια ο εφοπλιστής που επιλέγει τις λεγόμενες «σημαίες ευκαιρίας» να έχει το βασικό πλεονέκτημα του μειωμένου μισθολογίου. Χαρακτηριστικό είναι ότι η μισθοδοσία για πλοίο υπό ελληνική σημαία, με πλήρωμα 8 Έλληνες και 16 αλλοδαπούς ναυτικούς, φτάνει στα 82.669 δολάρια ΗΠΑ μηνιαίως. Στα υπό ξένη σημαία πλοία με την ίδια σύνθεση η μισθοδοσία ανέρχεται σε 78.342 δολάρια ΗΠΑ. Στα υπό ξένη σημαία πλοία με 29 αλλοδαπούς ναυτικούς οι μισθοί ανέρχονται σε μόλις 48.463 δολάρια ΗΠΑ.

Άλλα πλεονεκτήματα για τα πλοία με «σημαίες ευκαιρίας» είναι οι αυξημένες ώρες εργασίας και οι χαμηλές αποζημιώσεις για υπερωρίες, ελαστικές διατάξεις για σύνθεση πληρωμάτων, μειωμένο κόστος κοινωνικής ασφάλισης και ελαστικούς κανόνες ενδιαίτησης.

Σημαντικός παράγοντας στην απασχόληση στη ναυτιλία και κατά συνέπεια και στην ελληνική ναυτιλία είναι το μέγεθος των πλοίων. Μια τάση στα πλοία μετά τον 2^ο παγκόσμιο πόλεμο είναι η αργή αλλά σταθερή στροφή προς πλοία μεγαλύτερου μεγέθους και όσο δυνατόν περισσότερο αυτοματοποιημένα. Τη δεκαετία 1930-1940 τα μεγαλύτερα φορτηγά πλοία χύδην ξηρού φορτίου ήταν μέχρι 14.000 dwt, ενώ στον τομέα των δεξαμενοπλοίων, έφταναν τα 20.000 dwt. Το 2009 τα ελληνικών συμφερόντων πλοία πάνω από 20.000 dwt. έχουν φτάσει τα 2.871 χωρητικότητας 227,794 εκ. dwt. με μέσο όρο ηλικίας τα 13,6 έτη, ενώ το 1988 όλα τα πλοία –όπως φαίνεται στον πίνακα 3- του ελληνικών συμφερόντων στόλου ήταν

2.487 και χωρητικότητας 85,047 εκ. dwt. Οι άμεσες συνέπειες αυτού είναι ότι με μικρή αύξηση των μελών του πληρώματος αυξάνεται γεωμετρικά η μεταφορική ικανότητα του πλοίου. Με αυτό τον τρόπο η επιβάρυνση της μισθοδοσίας στο μεταφορικό κόστος ελαχιστοποιείται. Σε ένα δεξαμενόπλοιο 250.000 dwt. αρκεί πλήρωμα 25-30 ναυτικών, περίπου όσοι χρειάζονται για φορτηγό πλοίο 50.000 dwt. Πριν πενήντα χρόνια ένα δεξαμενόπλοιο 16.500 dwt. χρειαζόταν 38 άνδρες πλήρωμα και ένα φορτηγό πλοίο 10.700 dwt. χρειαζόταν πλήρωμα 30 ναυτικούς.

Ένα σημαντικό πρόβλημα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι η μείωση, με την πάροδο των χρόνων, των ναυτικών καριέρας. Ένα μεγάλο ποσοστό των Ελλήνων ναυτικών στρέφεται σε χερσαία επαγγέλματα είτε σχετικά με την ναυτιλία (νηογνώμονες, αγοραπωλησίες πλοίων, μηχανουργία, ναυλομεσιτικά γραφεία κ.α.) είτε σε άσχετα προς αυτή (μηχανουργία, ηλεκτρονικά). Επίσης πολλοί σταδιακά απασχολούνται με εργασίες γραφείου στις ναυτιλιακές (τμήμα operation, ναυλώσεις, τεχνικό τμήμα, ανταλλακτικά). Ένας άλλος παράγοντας που οδηγεί στη μείωση των διαθέσιμων ναυτικών είναι η περιοδική απασχόληση των ναυτικών σε χερσαίες επιχειρήσεις.

Επίσης με την γιγαντοποίηση των πλοίων οι ναυτιλιακές εκμεταλλεύονται ότι για την κίνηση πλοίου με δεδομένη ταχύτητα, απαιτείται μικρότερη κατά τόνο υποδύναμη από όση χρειάζεται σε μικρότερο πλοίο. Άρα χρειάζεται μικρότερη ποσότητα καυσίμων ανά τόνο φορτίου, για την κίνηση της μηχανής του μεγάλου πλοίου, με αντίστοιχη αύξηση της ποσότητας του φορτίου που μπορεί το πλοίο να μεταφέρει. Ο χώρος που απαιτείται επίσης για την μηχανή είναι πολύ μικρός σε σχέση με το μεταφερόμενο φορτίο σε σύγκριση με τα μικρότερα πλοία.

Σύμφωνα με τους Bergantino and Marlow (1998) η πιθανότητα χρήσης σημαίας ευκαιρίας αυξάνεται με την ηλικία του πλοίου, με το που κινείται το πλοίο, τις εισφορές των ασφαλιστικών ταμείων και τα έξοδα συντήρησης και μειώνεται ανάλογα με τον τύπο του πλοίου και τις διαφορές στους μισθούς.

Ένα άλλο συμπέρασμα της έρευνας των Bergantino and Marlow (1998) είναι ότι για τα ποντοπόρα δεξαμενόπλοια η πιθανότητα να έχουν σημαία ευκαιρίας είναι 98% ενώ για αυτά των μικρών αποστάσεων 18%. Αντίστοιχα για ένα πλοίο γενικού φορτίου οι πιθανότητες να φέρει ξένη σημαία είναι 19 φορές μεγαλύτερη από ότι ένα δεξαμενόπλοιο. Για ένα ποντοπόρο πλοίο οι πιθανότητες να φέρει σημαία ευκαιρίας είναι 88 φορές μεγαλύτερη από ότι ένα πλοίο μικρών αποστάσεων.

2.7 Σημερινές Συνθήκες στην Ελληνική Ναυτιλία

Ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνικού στόλου, ανεξαρτήτως τύπου πλοίου και χωρητικότητας εμφανίζει συνεχή μείωση τα τελευταία χρόνια ως αποτέλεσμα της ανανέωσης μέσω νέων ναυπηγήσεων αλλά και της αγοράς πλοίων μικρότερης ηλικίας. Ο μέσος όρος ηλικίας του στόλου έχει μειωθεί στα 17,6 έτη από 18,4 το 2008. Το 2007 ο μέσος όρος ήταν στα 18,71 έτη, το 2006 στα 19,14 και το 2005 στα 23 έτη.

Η εξαιρετική πορεία της ναυλαγοράς ώθησε τους Έλληνες πλοιοκτήτες, οι οποίοι παραδοσιακά στηριζόνταν στην αγορά μεταχειρισμένων, σε μια εντυπωσιακή κούρσα νέων ναυπηγήσεων.



Οι ελληνικές ναυτιλιακές μετά από τις τελευταίες εξελίξεις την τελευταία δεκαπενταετία (STCW 95, ISM, ISPS) βρέθηκαν αντιμέτωπες με ένα καινούργιο περιβάλλον. Οι μεγαλύτερες ανταποκρίθηκαν άμεσα και πιο εύκολα στις νέες προκλήσεις ενώ οι μικρότερες αντιμετώπισαν αρκετές δυσκολίες. Ειδικότερα οι μικρές, ως επί το πλείστον οικογενειακές επιχειρήσεις αναγκάστηκαν να αυξήσουν υπερβολικά τον αριθμό των υπαλλήλων γραφείου για να ανταπεξέλθουν στις καινούργιες απαιτήσεις. Επίσης συνήθως οι μικρές ναυτιλιακές ασχολούνταν με τα φορτηγά πλοία, συνήθως μεγάλης ηλικίας, στην αγορά των ελεύθερων πλοίων κάτι που σε συνάρτηση με την σημερινή παγκόσμια κρίση θα οδηγήσει πολλά πλοία στα διαλυτήρια και στην ανακατάταξη του τύπου των ναυτιλιακών (μεγαλύτερο μέγεθος) αλλά και του τρόπου που διαχειρίζονται τα πλοία τους (χρονοναυλώσεις αντί ελεύθερη αγορά).

Το 2009 τα ελληνικών συμφερόντων πλοία πάνω από 20.000 dwt. έχουν φτάσει τα 2.871 χωρητικότητας 227,794 εκ. dwt., ενώ το 1988 όλα τα πλοία του ελληνικών συμφερόντων στόλου ήταν 2.487 και χωρητικότητας 85,047 εκ. dwt, όπως φαίνεται από τους αριθμούς οι Έλληνες πλοιοκτήτες στρέφονται σε μεγαλύτερου μεγέθους πλοία.

Ο υπό ελληνική σημαία στόλος βρίσκεται σε ανοδική πορεία και έχει φτάσει τα 2100 πλοία τον Απρίλιο του 2009 με 40.475.472 κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ). Από αυτά τα 624 ήταν φορτηγά πλοία με συνολική χωρητικότητα 15.118.964 ΚΟΧ, 540 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 23.670.195 ΚΟΧ και 936 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.686.313 ΚΟΧ.

Το Δεκέμβριο του 2008 ο ελληνικός στόλος αριθμούσε 2.082 πλοία με 39.156.211 κόρους ολικής χωρητικότητας (ΚΟΧ). Από αυτά τα 626 ήταν φορτηγά πλοία με συνολική χωρητικότητα 15.078.971 ΚΟΧ, 521 δεξαμενόπλοια, συνολικής χωρητικότητας 22.318.727 ΚΟΧ και 935 επιβατηγά και λοιπά πλοία, συνολικής χωρητικότητας 1.758.513 ΚΟΧ.

Το χρονικό διάστημα Δεκεμβρίου 2000- Απριλίου 2009 σημειώθηκε:

- Αύξηση του συνολικού αριθμού των πλοίων κατά 6,8%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας κατά 48,1%
- Μείωση των φορτηγών πλοίων κατά 0,2%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των φορτηγών πλοίων κατά 27,2%
- Αύξηση των δεξαμενοπλοίων κατά 18,2%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των δεξαμενοπλοίων κατά 67,9%
- Αύξηση των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 5,8%
- Αύξηση της συνολικής χωρητικότητας των επιβατηγών και λοιπών πλοίων κατά 25,3%.

2.8 Προτεινόμενα Μέτρα για την Αύξηση της Απασχόλησης

Η ναυτιλία αποτελεί ένα ζωτικό εθνικό κεφάλαιο για την Ελλάδα. Η διασφάλιση της εργασίας ειδικότερα στις σημερινές δύσκολες συνθήκες είναι σημαντική. Για να αναβαθμιστεί ο Έλληνας ναυτικός αλλά και να αυξηθούν οι θέσεις εργασίας χρειάζονται συγκεκριμένα μέτρα. Στόχος πρέπει να είναι η ποιοτική και ποσοτική αναβάθμιση του ελληνικού νηολογίου. Κάποιες προτάσεις για την στήριξη της ελληνικής ναυτιλίας παρατίθενται παρακάτω:

- Η μείωση των οργανικών θέσεων στα ποντοπόρα πλοία του εθνικού νηολογίου, ανάλογα με τον τύπο και την χωρητικότητα του πλοίου.
- Ναυτικοί και εφοπλιστές να απαλλάσσονται ολικώς ή μερικώς των εισφορών και του φόρου εισοδήματος (π.χ. α) να μην καταβάλλεται εισφορά ναυτικού στο ΝΑΤ υπέρ ΝΑΤ, ΤΠΑΕΝ, ΤΠΚΠΕΝ, ΚΕΑΝ, ΕΛΟΕΝ, ΕΣΤΙΑ ΝΑΥΤΙΚΩΝ για όλους τους Έλληνες ναυτικούς σε θέσεις κατώτερου πληρώματος και να μην παρακρατείται από τη μισθοδοσία τους β) ο πλοιοκτήτης να μην καταβάλλει την δική του εισφορά για όσους Έλληνες ναυτικούς υπηρετούν πέρα από αυτούς που καθορίζονται στη σύνθεση του πλοίου)
- Επιδότηση των ασφαλιστικών εισφορών στα κρουαζιερόπλοια (το συγκεκριμένο μέτρο το 2006 είχε σαν αποτέλεσμα την εγγραφή 4 κρουαζιεροπλοίων στο ελληνικό νηολόγιο και στο να βρει δουλειά το 13% των ανέργων ναυτικών)
- Η κατά προτεραιότητα πρόσληψη των ανέργων ναυτικών σε Οργανισμούς Λιμένων της Ελλάδας μέσω ΑΣΕΠ

- Σύσταση ταμείου ανεργίας για ναυτικούς αλλά και για εργαζόμενους σε συναφείς επιχειρήσεις π.χ.εργαζόμενους ναυπηγοεπισκευαστικών επιχειρήσεων
- Ο έλεγχος της δεκάμηνης υποχρέωσης επάνδρωσης των Α/Κ-Ε/Γ πλοίων
- Παροχή κινήτρων για εδραίωση του Πειραιά ως ναυτιλιακού κέντρου
- Αναβάθμιση της ναυτικής εκπαίδευσης με ανωτατοποίηση των παραγωγικών σχολών του εμπορικού ναυτικού

Σε αυτό το σημείο είναι σημαντική η παράθεση των μέτρων που έχουν λάβει διάφορες ευρωπαϊκές χώρες με στόχο την αύξηση του στόλου τους. Η Ολλανδία εφήρμοσε τη φορολόγηση με βάση την χωρητικότητα και άφησε την ευθύνη για την σύνθεση των πληρωμάτων στις πλοιοκτήτριες εταιρείες. Κάποιες χώρες επιχορηγούν τις ναυτιλιακές εταιρείες και καλύπτουν το 50% των εξόδων επαναπατρισμού των πληρωμάτων (Φιλανδία, Νορβηγία, Ηνωμένο Βασίλειο). Το Βέλγιο, η Νορβηγία όπως και η Δανία έχουν θεσπίσει το φόρο χωρητικότητας με στόχο οι πλοιοκτήτες να μπορούν να προβλέπουν τους φορολογικούς λογαριασμούς τους για ένα μεγαλύτερο χρονικό διάστημα. Η Νορβηγία στις αρχές του 2003 έλεγχε ένα στόλο από 1.670 πλοία 45,9 εκ. dwt (καθαρό βάρος σε τόνους). Από αυτά 983 έφεραν τη νορβηγική σημαία. Οι ναυτικοί ήταν συνολικά 64.500 με 18.750 (29%) από αυτούς να είναι Νορβηγοί υπήκοοι και 20.700 από αυτούς να είναι Φιλιπινέζοι.

Ένα άλλο μέτρο που έχει πάρει η Ελλάδα στην προσπάθεια προσέλκυσης πλοίων στην ελληνική σημαία είναι η πρόσφατη κατάργηση του φόρου 1,0% επί της συγκεντρώσεως κεφαλαίων, βάσει του ν. 3763/2009, όσον αφορά και τις ναυτιλιακές

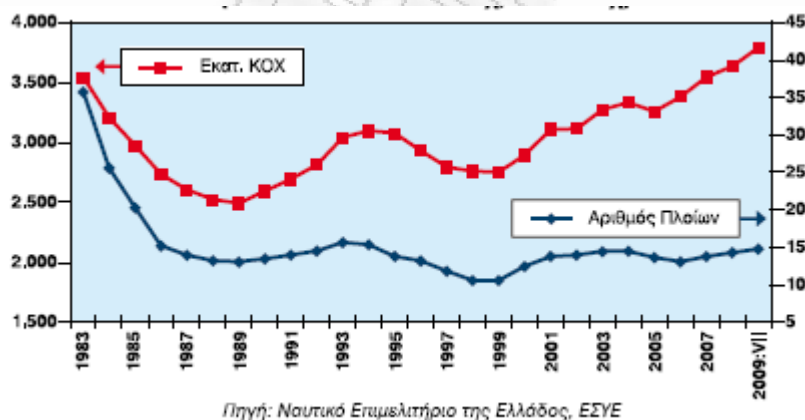
εταιρίες. Η Ελλάδα ακολούθησε την διεθνή τάση εξαλείψεως του φόρου εισφοράς, σύμφωνα και με τις σχετικές Οδηγίες της ΕΕ-27. Η τάση αυτή ξεκίνησε το 1988, όταν το Ηνωμένο Βασίλειο προχώρησε στην κατάργηση του φόρου σε πάσης φύσεως συγκεντρώσεις κεφαλαίων.

Έτσι, το 2008, μόνο 7 κράτη-μέλη (η Ελλάδα, η Ισπανία, η Κύπρος, το Λουξεμβούργο, η Αυστρία, η Πολωνία και η Πορτογαλία) από την ΕΕ-27 εξακολουθούσαν να επιβάλουν αυτόν τον φόρο εισφοράς. Ειδικότερα, στην Κύπρο ο συντελεστής του φόρου είναι 0,6%, στην Πολωνία και την Πορτογαλία 0,5% ή μικρότερο και μόνο στα υπόλοιπα τρία κράτη-μέλη ο συντελεστής εξακολουθεί να είναι 1%, μετά την κατάργησή του από την Ελλάδα.

3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σύμφωνα με στοιχεία της UNCTAD («Review of Maritime Transport», 2008), τον Ιανουάριο του 2008, τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στο ελληνικό νηολόγιο είχαν μεταφορική δυναμικότητα 61,4 εκατ. dwt, έναντι 252,6 εκατ. dwt του Παναμά, 117,5 εκατ. dwt της Λιβερίας, 59,7 εκατ. dwt στις Μπαχάμες, 59,6 εκατ. dwt στις νήσους Marshall, 12,1 εκατ. dwt στις ΗΠΑ, και 15,0 εκατ. dwt στη Γερμανία και την Ιαπωνία. Από τα στοιχεία αυτά προκύπτει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο προτιμούν να εγγράφουν το μεγαλύτερο μέρος των πλοίων τους σε χώρες που τους παρέχουν ουσιαστική ελευθερία κυρίως ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων τους.

Διάγραμμα 3.1 Εξέλιξη του υπό ελληνική σημαία εμπορικού στόλου (πλοία άνω των 100 κοχ, εκατ. κοχ)



Όσον αφορά την Ελλάδα, το κυριότερο πρόβλημα φαίνεται ότι ήταν και είναι η σύνθεση των πληρωμάτων των πλοίων. Όταν το κόστος εργασίας, συμπεριλαμβανομένων και των εργοδοτικών εισφορών στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (ΝΑΤ), με τη απασχόληση Ελλήνων ναυτικών είναι σημαντικά υψηλότερο, σε σχέση με εκείνο που συνεπάγεται η χρήση ναυτικών από χώρες χαμηλού κόστους, τότε οποιοσδήποτε περιορισμός για ενίσχυση της χρήσεως ελληνικών πληρωμάτων

μειώνει την ανταγωνιστικότητα του ελληνικού νηολογίου, ιδιαίτερα σε περιόδους κατά τις οποίες οι ναύλοι διαμορφώνονται σε σχετικά χαμηλά επίπεδα⁵. Για τον λόγο αυτό οι περιορισμοί που τίθενται και στην Ελλάδα τα τελευταία έτη ως προς τη σύνθεση των πληρωμάτων είναι ελάχιστοι. Όπως προβλέπεται στην υπ' αριθμόν Φ.Υ.: 3113.1.3021/2006 απόφαση των Υπουργών Οικονομίας και Οικονομικών και Εμπορικής Ναυτιλίας για την ένταξη υπό ναυπήγηση δεξαμενοπλοίου ελληνικής ιδιοκτησίας στο ελληνικό νηολόγιο, από τα 16 μέλη του πληρώματος του δεξαμενοπλοίου τα 6 θα πρέπει να είναι Έλληνες, συμπεριλαμβανομένου και του πλοιάρχου. Σημειώνεται ότι το εν λόγω δεξαμενόπλοιο ανήκει σε ελληνική εταιρία που είναι εγκατεστημένη στη Λιβερία.

Από την άλλη πλευρά το υπό εκτέλεση ναυπηγικό πρόγραμμα των Ελλήνων εφοπλιστών ανήρχετο στις 18.02.2008 σε περισσότερα από 1.054 πλοία άνω των 1.000 gt ή σε 86 εκατομμύρια τόνους dwt., σύμφωνα με κοινή συνεδρίαση της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και του Committee του Λονδίνου, γεγονός που φανερώνει την ανάγκη για Έλληνες αξιωματικούς και ελληνικά πληρώματα.

Συνολικά παγκοσμίως παρατηρείται έλλειψη στελεχών στο ναυτικό επάγγελμα και τα μέτρα που πρέπει να λάβει άμεσα η παγκόσμια ναυτιλία ώστε να προσεγγίσει και να επενδύσει σε νεαρά άτομα που θα στελεχώσουν τα πληρώματα της.

Σε διάφορα φόρουμ εφοπλιστές από όλο τον κόσμο, αναφερόμενοι κυρίως στην κρίση που περνάει η παγκόσμια ναυτιλία στον τομέα της επάνδρωσης πλοίων πιστεύουν ότι βασική παράμετρος έντασης του προβλήματος είναι, η έλλειψη

⁵ Για περισσότερες λεπτομέρειες βλέπε Ευ. Αφαιωνιάτης (2005), «Ενίσχυση ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας», Πανεπιστήμιο Πειραιώς.

επιπλέον καμπινών για εκπαιδευόμενους στα νέα πλοία, με αποτέλεσμα πολύ λίγοι πλοιοκτήτες να επανδρώνουν τα πλοία τους με εκπαιδευόμενους ναυτικούς δόκιμους και να προετοιμάζουν την επόμενη γενιά ναυτικών.

Το πρόβλημα εύρεσης και απασχόλησης εκπαιδευμένου πληρώματος, είναι ιδιαίτερα έντονο στη ναυτιλιακή αγορά της Ρωσίας και των Φιλιππίνων, αλλά δεν θα αργήσει να κάνει αισθητά τα σημάδια του και στους στόλους των Ευρωπαίων. Αυτό προκύπτει από έρευνες που καταδεικνύουν ότι μόλις το 5 με 10% των ναυτικών από Φιλιππίνες διαθέτουν νόμιμα φυλλάδια, άρα και ανώτερη εκπαίδευση.

Για τη λύση του προβλήματος θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπόψη πρωτοβουλίες και μέτρα όπως αυτά του γιαπωνέζικου κολοσσού NYK Line που προνόησαν για 20 επιπλέον θέσεις στα νεότευκτα πλοία μεταφοράς υγροποιημένου φυσικού αερίου με σκοπό την φιλοξενία ναυτικών δοκίμων.

Ειδικότερα για την Ελλάδα, η προσέλκυση νέων στο ναυτικό επάγγελμα εμφανίζεται ιδιαίτερος προβληματική δεδομένου και του ανταγωνισμού από την Ασία. Για να κρατηθεί «ζωντανή» η ελληνική ναυτιλία χρειάζεται να επανδρώνονται τα πλοία με τουλάχιστον λίγα, αλλά υψηλόβαθμα στελέχη τα οποία θα μπορούν να διοικούν τα πλοία, αλλά και να κατέχουν την τεχνογνωσία για να είναι δυνατή και η στελέχωση των γραφείων με ναυτικούς ικανούς για την παρακολούθηση των πλοίων από την στεριά.

Τα σύγχρονα πλοία χτισμένα σύμφωνα με αυστηρούς διεθνείς κανονισμούς με χώρους ενδιαίτησης μεγαλύτερους από τα παλιότερα, με εξασφαλισμένο από κανονισμούς μέγιστο αριθμό ωρών εργασίας ανά ημέρα, με νέες συμβάσεις που καθορίζουν μικρότερο χρόνο συνεχούς υπηρεσίας στο πλοίο, οι υψηλές αμοιβές,

αλλά και η τεράστια ανεργία των νέων στα επαγγέλματα ξηράς είναι δυνατό να ωθήσουν τις νέες γενιές των Ελλήνων (εφόσον ενημερωθούν για τα παραπάνω) στη θάλασσα.

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία αποτελεί ένα πολύ δυναμικό παράγοντα απασχόλησης και θα εξακολουθήσει να είναι, είτε με την προσφορά θέσεων επί των πλοίων είτε με τη ζήτηση επιστημονικού προσωπικού στα γραφεία των ναυτιλιακών που διαχειρίζονται πλοία είτε σε συναφείς ναυτιλιακές επιχειρήσεις (εταιρείες εφοδιασμού πλοίων, νηογνώμονες, ναυλομεσιτικές κ.α.).

Από την άλλη η αλματώδης αύξηση του αριθμού των πλοίων υπό ελληνική πλοιοκτησία δεν σημαίνει αυτόματα και ανάλογη αύξηση του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών. Η πορεία της ναυλαγοράς είναι ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει έμμεσα την απασχόληση στην ελληνική ναυτιλία, κάτι που γίνεται αντιληπτό με την οικονομική κρίση παγκοσμίως των τελευταίων ετών.

Η έξοδος της παγκόσμιας και της ελληνικής ναυτιλίας από την κρίση που αντιμετωπίζει τα τελευταία δύο έτη, θα εξαρτηθεί από την πορεία ανακάμψεως της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου, αλλά και από την πορεία υλοποίησης των μεγάλων παραγγελιών για ναυπήγηση νέων πλοίων σε παγκόσμιο επίπεδο. Ήδη δημοσιεύονται πληροφορίες για πολλές ακυρώσεις παραγγελιών νέων πλοίων από ναυτιλιακές εταιρίες σε όλο τον κόσμο. Παράλληλα, η σταδιακή αποκατάσταση της ομαλής λειτουργίας τους παγκόσμιου τραπεζικού συστήματος, αναμένεται να αποκαταστήσει τις δυνατότητες χρηματοδότησεως της ίδιας της ναυτιλίας από τη μία πλευρά αλλά και τις δυνατότητες ομαλής χρηματοδότησεως της οικονομικής αναπτύξεως των χωρών και του διεθνούς εμπορίου.

Στόχος του κάθε κράτους αλλά και ιδιαίτερα της Ελλάδας πρέπει να είναι η βελτίωση της παροχής ασφαλών, αποδοτικών και φιλικών προς το θαλάσσιο περιβάλλον μεταφορών. Επίσης η ενθάρρυνση της εγγραφής στο νηολόγιο της όσο το δυνατόν περισσότερων πλοίων και η ενθάρρυνση της εδραίωσης του Πειραιά ως διεθνούς ναυτιλιακού κέντρου.

Βιβλιογραφία

1)Ελληνική

- ✓ Γεωργαντόπουλος Ελ. (1977). *“Μια περαιτέρω εκτίμηση της εμπορικής ναυτιλίας στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας”*, Ανώτατη Βιομηχανική Σχολή Πειραιώς, Έδρα Ναυτιλιακής Οικονομικής και Πολιτικής.
- ✓ Γεωργαντόπουλος Ελ.-Βλάχος Γ. (1997). *“Ναυτιλιακή Οικονομική”*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- ✓ Βλάχος Γ.- Νικολαΐδης Εμ. (2002). *“Ναυτιλιακή Οικονομική Γεωγραφία”*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- ✓ Βλάχος Γ.- Νικολαΐδης Εμ. (1999). *“Βασικές Αρχές της Ναυτιλιακής Επιστήμης Τόμος Α”*, Εκδόσεις Τζέι & Τζέι Ελλάς.
- ✓ Γιωγγάρας Γ. (1999). *“Διαμεταφορά ναυτιλιακών γραμμών”*, Γιωγγαράς.
- ✓ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2003). *“Οργάνωση & Διοίκηση ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”*, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2004). *“Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”*, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2005). *“Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων”*, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Δρ. Παπαγιαννούλης Κ. (2002). *“Η παγκοσμιοποίηση της οικονομίας & η ελληνική και η διεθνής ναυτιλία”*, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Συλλογικό Έργο (2008). *“Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού”*, Gutenberg.

- ✓ Χαρλαύτη Τζελίνα (2001). “Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19^{ος} - 20^{ος} αιώνας”, Νεφέλη.
- ✓ Ναυλαγορά, Ημερήσια Ναυτιλιακή Εφημερίδα, Αρ. Φύλλου 4, 2004

2) Διεθνής

- ✓ Lorange P., *Strategic re-thinking in shipping companies, Maritime Policy and Management*, Vol. 28, no.1, 2001.
- ✓ Zikmund W.G., 2000, “*Business Research Methods*”, London: Harcourt college publishers.
- ✓ United Nations Conference on Trade and Development) που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκδοση της Θαλάσσιες Μεταφορές-Review of Maritime Transport-2007

3) Διαδίκτυο

- ✓ www.nee.gr, Ιστορικό Ίδρυσης και Λειτουργίας, 2008
- ✓ www.naftemporiki.gr/news/static/08/12/29/1610735.htm - 58k -, Επιμονή Υπομονή για την Ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, 2007
- ✓ www.yen.gr, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- ✓ www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3 - 212k -, Ο Ρόλος του Ν.Ε.Ε. στις Μέρες μας, 2006
- ✓ www.mediashipping.gr/?q=node/226 - 47k -, Προοπτικές για την Ελληνική Ναυτιλία, 2005
- ✓ <http://dspace.lib.uom.gr/handle/2159/663>, 2008, “Ο ρόλος των συνδικάτων στην Ευρωπαϊκή Ένωση”

- ✓ http://www.okde.org/keimena/ee_constitution_buster_0903.htm, 2008, “*Μια Ευρώπη των Ιμπεριαλιστών δυνατών?*”
- ✓ <http://www.monde-diplomatique.gr/spip.php?article117>, 2008, “*Μικρά συνδικάτα, Μεγάλες απεργίες*”
- ✓ <http://www.gnews.gr/Business/Maritime/?host=www.forthnet.gr&offset=10>, 2004, “*Ε.Γ.Σ.Σ.Ε. και μισθολογικές εξελίξεις*”
- ✓ http://www.anasynthesi.gr/keimena/parembaseis/2005_04_syllogikes_symbas_eis.htm, 2006, “*Συλλογικές Συμβάσεις στον Ιδιωτικό Τομέα*”
- ✓ http://www.proslipsis.gr/cmCat_treePrd.php?&cm_catid=101&cm_prdid=1679, 2006, “*Μισθολογικές Καταστάσεις στην Ελλάδα*”
- ✓ http://www.marad.dot.gov/library_landing_page/data_and_statistics/Data_and_Statistics.htm
- ✓ <http://www.aislab.aueb.gr>
- ✓ <http://www.parliament.gr/ergasies/showfile.asp?file=end070710.txt>, 2006, “*Μισθολογικά Συστήματα*”
- ✓ www.icap.gr – Στατιστική Υπηρεσία
- ✓ *Ανάπτυξη Ελληνικού Στόλου - Loyd's Register of Shipping – Fairplay*

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ