

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

«ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ - ΜΕΘΟΔΟΙ ΚΑΙ ΕΦΑΡΜΟΓΕΣ»

Η αγορά εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και εργαζομένων σε φορτηγά πλοία

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Ελένη Βάρσου

Αθήνα, 2019

Τριμελής Επιτροπή

Ιωάννης Κουζής, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου (Επιβλέπων)

Χρίστος Παπαθεοδώρου, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου

Ιορδάνης Ψημμένος, Καθηγητής Παντείου Πανεπιστημίου



Copyright © Ελένη Βάρσου

All rights reserved. Με επιφύλαξη παντός δικαιώματος.

Απαγορεύεται η αντιγραφή, αποθήκευση και διανομή της παρούσας διπλωματικής εργασίας εξ ολοκλήρου ή τμήματος αυτής, για εμπορικό σκοπό. Επιτρέπεται η ανατύπωση, αποθήκευση και διανομή για σκοπό μη κερδοσκοπικό, εκπαιδευτικής ή ερευνητικής φύσης, υπό την προϋπόθεση να αναφέρεται η πηγή προέλευσης και να διατηρείται το παρόν μήνυμα. Ερωτήματα που αφορούν τη χρήση της διπλωματικής εργασίας για κερδοσκοπικό σκοπό πρέπει να απευθύνονται προς τον συγγραφέα.

Η έγκριση της διπλωματικής εργασίας από το Πάντειο Πανεπιστήμιο Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών δεν δηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

Περιεχόμενα

Περίληψη	6
Abstract	7
Κεφάλαιο 1. Η ελληνική ναυτιλία	8
1.1 Επισκόπηση της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας	8
1.1.1 Ιστορική αναδρομή και μεγέθη	8
1.2. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας από το 2009 έως και σήμερα	9
1.3. Η επιρροή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία και στην αγορά εργασίας ..	11
Κεφάλαιο 2. Η αγορά εργασίας των Ελλήνων ναυτικών	13
2.1. Το ναυτικό επάγγελμα σε πλοία του εμπορικού ναυτικού	13
2.2. Εξελίξεις και στατιστικά στοιχεία για τη ναυτική εργασία στην Ελλάδα	15
2.3 Ο ελληνόκτητος στόλος με ελληνικές και ξένες σημαίες	19
Κεφάλαιο 3. Το θεσμικό πλαίσιο της αγοράς εργασίας των ναυτικών	22
3.1. Διεθνείς οργανισμοί και συνθήκες που διέπουν την παγκόσμια ναυτική εργασία	
3.1.1. Διεθνές νομοθετικό πλαίσιο	22
3.2. Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας	24
3.3. Διεθνής οργάνωση εργασίας (International Labour Organization, ILO)	26
3.4. Εθνικό θεσμικό πλαίσιο	29
3.5 Προβλήματα στη ναυτική εργασία στην Ελλάδα	32
3.6 Ναυτικά ατυχήματα	34
3.6.1 Σημαντικά ναυτικά ατυχήματα	35
3.6.2 Εργατικά ατυχήματα ναυτικών	35
Κεφάλαιο 4. Συνδικαλιστικές Οργανώσεις Ναυτικών	38
4.1 Γενικό πλαίσιο	38
4.1.1 Ιστορική αναδρομή και ίδρυση της ΠΙΝΟ (Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία)	
4.2 Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών	42
4.3 Ναυτεργατικά σωματεία	44
4.3.1 ΠΙΕΜΕΝ (Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού)	45
4.4 Συλλογικές συμβάσεις ναυτικών	46
4.5 Απεργιακά δικαιώματα	47
4.5.1 Απεργίες ναυτικών	48
Κεφάλαιο 5. Ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών	49
5.1 Γενικά	49
5.2 NAT (Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο)	49

5.2.1 Ιστορικό & σκοπός	49
5.2.2 Νομοθετικό πλαίσιο	50
Κεφάλαιο 6. Συμπεράσματα	53
Πηγές – Βιβλιογραφία	

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Πίνακας 1: Έλληνες ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν σε εμπορικά πλοία 100 κοχ και άνω.

Πίνακας 2 Ευρωπαϊκή νομοθεσία αναφορικά με την αγορά εργασίας των ναυτικών

Γράφημα 1: Ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ελληνική και ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT

Γράφημα 2: Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία

Γράφημα 3: Στατιστικά ναυτικών ανά εθνικότητα

Περίληψη

Η παρούσα διπλωματική εργασία έχει αντικείμενο την αγορά εργασίας των Ελλήνων ναυτικών και εργαζομένων σε φορτηγά πλοία την περίοδο της οικονομικής κρίσης. Σκοπός της εργασίας είναι η ανάλυση των συμβάσεων εργασίας, των συνθηκών εργασίας των ναυτικών και οι επιπτώσεις που μπορεί να είχε η οικονομική κρίση σε αυτό τον τομέα εργασίας. Τα εργαλεία που θα χρησιμοποιηθούν για την ανάλυση και τη σύγκριση είναι η εθνική και η διεθνής νομοθεσία που διέπει το ναυτικό κλάδο και τους εργαζομένους τους, καθώς και στατιστικά δεδομένα από επίσημες πηγές όπως η εθνική στατιστική αρχή, η EUROSTAT, ο ILO (International Labour Organization), το EMSA (European Maritime Safety Agency), το NEE (Ναυτιλιακό Επιμελητήριο Ελλάδος), η ΠΙΕΜΕΝ, η ΠΙΕΝΕΝ, η ΠΙΝΟ κ.α.

Abstract

Current diploma thesis deals with the labor market of Greek seamen and cargo ship workers during the economic crisis. The purpose of the work is to analyze the employment contracts, working conditions of seafarers and the impact that the economic crisis may have on this sector of work. The tools to be used for the analysis and comparison are the national and international legislation governing the maritime sector and their workers, as well as statistics from official sources such as the national statistical authority, EUROSTAT, ILO (International Labor Organization), EMSA (European Maritime Safety Agency), NEA (Hellenic Chamber of Shipping), PEMEN, PENEN, PNO etc.

Κεφάλαιο 1

Η ελληνική ναυτιλία

1.1 Επισκόπηση της Ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας

1.1.1 Ιστορική αναδρομή και μεγέθη

Η ναυτιλία αποτελεί για την Ελλάδα πολύ σημαντικό παράγοντα της ελληνικής οικονομίας με μια μακρά παράδοση, που ξεκινάει από την αρχαιότητα. Σήμερα, η ναυτιλία είναι η σημαντικότερη βιομηχανία της χώρας (αξίας 251,1 δισ. ευρώ το 2015, ΕΛΣΤΑΤ, 2015) . Αποτελεί το 6,5% του ΑΕΠ, απασχολεί περίπου 290,000 ανθρώπους (7% του εργατικού δυναμικού) και το 2015, το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό διαχειρίστηκε τον μεγαλύτερο εμπορικό στόλο στον κόσμο, από πλευράς χωρητικότητας, με συνολικό DWT 334.649.089 τόνων και στόλο 5.226 πλοίων, σύμφωνα με το Lloyd's List. Η Ελλάδα κατατάσσεται επίσης στην κορυφή για όλα τα είδη πλοίων, συμπεριλαμβανομένου πρώτη για τα δεξαμενόπλοια και τα μπαλκ κάριερ.

Επί σειρά ετών, ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει την πρώτη θέση παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα ετήσια στατιστικά στοιχεία που δημοσιεύει η Ελληνική Επιτροπή Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου, ο ελληνόκτητος στόλος με 4.161 πλοία άνω των 1.000 κοχ τον Φεβρουάριο του 2009, αντιπροσώπευε το 8,2% του παγκοσμίου στόλου σε αριθμό πλοίων, το 15,2% σε DWT και το 13,2% σε κόρους ολικής χωρητικότητας. Επιπλέον, ο μέσος όρος ηλικίας του ελληνόκτητου στόλου το 2009 ήταν 11,9 χρόνια, ήτοι κατά ένα χρόνο μικρότερος της μέσης ηλικίας του παγκοσμίου στόλου. Επίσης, σημαντική είναι η παρουσία των ελληνόκτητων πλοίων στους τομείς δεξαμενοπλοίων και πλοίων ξηρού φορτίου χύδην που μεταφέρουν το μεγαλύτερο μέρος του παγκοσμίου εμπορίου.

Η άνθηση της ελληνικής ναυτιλίας και η αναγνώρισή της σε διεθνές επίπεδο έγινε αισθητή μετά τον Α' παγκόσμιο πόλεμο, όταν και η κρίση που ακολούθησε θεωρήθηκε από τους Έλληνες πλοιοκτήτες ως ευκαιρία για να αυξήσουν το μερίδιό τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Ωστόσο, ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος οδήγησε στην καταστροφή σχεδόν του 75% του ελληνικού εμπορικού στόλου, ως συνέπεια των βομβαρδισμών από τις γερμανικές δυνάμεις κατοχής (Θεοτοκάς, 2007).

Εν συνεχεία, η ελληνική ναυτιλία ανασυγκροτήθηκε μετά το τέλος του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, κυρίως χάρη στην ευνοϊκή νομοθεσία που έδωσε κίνητρο στους Έλληνες πλοιοκτήτες να εγκαταλείψουν τις ξένες – και έως τότε πιο ευνοϊκές- σημαίες και να πλέουν με την ελληνική σημαία. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία να αυξηθεί σημαντικά από το 1960 και μετά, γεγονός που υποστηρίχθηκε και από τις πολιτικές που ευνοούσαν την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας της ελληνικής σημαίας, όπως για παράδειγμα η μείωση της φορολογίας των ναυτιλιακών εταιριών. Κατά τη δεκαετία του 1970 ο ελληνικός στόλος εμφάνισε μια εντυπωσιακή αύξηση λόγω της ραγδαίας ανάπτυξης του παγκοσμίου εμπορίου. Περαιτέρω, στη διάρκεια της δεκαετίας του 1980 η εμπορική ναυτιλία υπέστη πλήγμα, λόγω οικονομικών παραγόντων που επηρέασαν τον τομέα του εμπορίου και αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι Έλληνες πλοιοκτήτες να στραφούν προς τις λεγόμενες «σημαίες ευκαιρίας»¹. Το βασικό κίνητρο για αυτή τη στροφή ήταν η ευμενέστερη φορολογική μεταχείριση, καθώς και άλλοι ανταγωνιστικοί παράγοντες προκειμένου να αποφύγουν βάρη και υποχρεώσεις που θα είχαν με τη σημαία της χώρας τους.

Παρά τις διάφορες εμπορικές και οικονομικές ανακατατάξεις σε παγκόσμιο επίπεδο, η ελληνική ναυτιλία συνέχισε να αναπτύσσεται ραγδαία έως και το 2008, με τον ελληνικό στόλο να αυξάνεται σε αριθμό και χωρητικότητα πλοίων.

1.2. Η πορεία της ελληνικής ναυτιλίας από το 2009 έως και σήμερα

Το έτος 2009 ήταν ένα ιστορικό έτος για την παγκόσμια οικονομία, καθώς σηματοδότησε την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η οποία δημιούργησε ένα περιβάλλον οικονομικών και πολιτικών ανισορροπιών σε ολόκληρο τον πλανήτη. Περαιτέρω, η παγκόσμια οικονομική κρίση είχε επιπτώσεις στις κοινωνικοοικονομικές παραμέτρους των ευρωπαϊκών χωρών, συμπεριλαμβανομένης της περιοχής των Βαλκανίων.

¹ Σημαία ευκαιρίας (flag of convenience) ορίζεται η πρακτική εκείνη κατά την οποία ένα πλοίο εγγράφεται στα μητρώα και το στόλο μιας χώρας διαφορετικής από τη χώρα προέλευσης της πλοιοκτήτριας εταιρίας. Ο λόγος που οι πλοιοκτήτες επιθυμούν να εγγράψουν τα πλοία τους σε τέτοιες χώρες είναι για να ευνοηθούν από το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος και τις πιο ευνοϊκές νομοθεσίες για τη ναυτιλία που προσφέρουν (Alderton & Winchester, 2002).

Όπως συνέβη με όλους τους βιομηχανικούς κλάδους, έτσι και η παγκόσμια ναυτιλία δεν έμεινε ανεπηρέαστη από την κρίση στην παγκόσμια οικονομία και επομένως είχε σημαντικές επιπτώσεις στην αγορά εργασίας του ναυτιλιακού τομέα. Μάλιστα, σύμφωνα με τον Talley (2012), η ναυτιλία ήταν ένας από τους κλάδους που επλήγη πάρα πολύ σοβαρά από την παγκόσμια οικονομική κρίση. Όπως αναφέρει η UNCTAD (2015), η παγκόσμια ναυτιλία δέχθηκε μεγάλο πλήγμα μετά το 2009, κυρίως λόγω της απότομης πτώσης της ζήτησης θαλάσσιου εμπορίου και της ταυτόχρονης πτώσης των ναύλων. Εκτός του ότι μειώθηκαν οι πωλήσεις των ναυτιλιακών εταιριών σε επίπεδο υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς, οι ναυτιλιακές εταιρίες κατέληξαν να έχουν μεγάλο όγκο στόλου σε σχέση με τη μειωμένη ζήτηση, ένα φαινόμενο που ακόμη και σήμερα δεν έχει εξαλειφθεί.

Παράλληλα, δεδομένων των παραπάνω, η ελληνική ναυτιλία δεν θα μπορούσε να μείνει ανεπηρέαστη από την παγκόσμια αυτή οικονομική κατάσταση και αντίστοιχα και η αγορά εργασίας των Ελλήνων ναυτικών. Ωστόσο, αυτό θα μας απασχολήσει αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο.

Παρά το γενικά πολύ αρνητικό εξωτερικό περιβάλλον, ο ελληνόκτητος στόλος βρισκόταν το 2010 στην πρώτη θέση της παγκόσμιας κατάταξης, αποτελούμενος από 3.996 εμπορικά πλοία συνολικής χωρητικότητας 258 εκατομμύρια τόνων dwt. Το 2012 η χωρητικότητα του ελληνόκτητου στόλου αυξήθηκε κατά 2.5%, κυρίως λόγω της παγκόσμιας τάσης και στροφής προς τη λειτουργία πιο μεγάλων και αποδοτικών πλοίων (Petrofin Bank Research, 2014). Σύμφωνα με το Μπέλλο (2015), η Ελλάδα κατέχει σήμερα την πρώτη θέση στην παγκόσμια ναυτιλία, ενώ η ανάπτυξή της συνεχίζεται με αμείωτους ρυθμούς. Συγκεκριμένα, το 2015 οι Έλληνες πλοιοκτήτες επένδυσαν περίπου \$12 δισεκατομμύρια για παραγγελίες νεότευκτων και μεταχειρισμένων πλοίων, σε μια προσπάθεια να ενισχύσουν ακόμη περισσότερο την ανταγωνιστικότητά τους σε παγκόσμιο επίπεδο. Η πλειοψηφία των παραγγελιών αφορά νεότευκτα δεξαμενόπλοια. Το ίδιο άρθρο αναφέρει πως το 2015 ο ελληνόκτητος στόλος ανερχόταν σε 4.238 πλοία, τα οποία είχαν συνολική αξία μεγαλύτερη των \$105 δισεκατομμυρίων. Αξίζει να σημειωθεί πως η αξία αυτή είναι μεγαλύτερη από την αξία των στόλων του Ηνωμένου Βασιλείου, της Γερμανίας και της Νορβηγίας μαζί, ενώ ο ελληνόκτητος στόλος κατέχει το 16% της συνολικής χωρητικότητας του στόλου ολόκληρου του πλανήτη (Μπέλλος, 2015).

Η αύξηση των πλοίων με ξένες σημαίες και τις «σημαίες ευκαιρίας», προκειμένου να ελέγξουν και να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα, αναφέρεται και από τον

Μπέλλο (2015). Τα παραπάνω, βέβαια, θετικά στοιχεία, δεν αναιρούν τη δύσκολη οικονομική κατάσταση στην οποία έχει επέλθει η ελληνική ναυτιλία ως αποτέλεσμα τόσο της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, όσο και της ελληνικής, η οποία είναι πολύ πιο μεγάλη σε σχέση με άλλες ανεπτυγμένες χώρες.

1.3. Η επιρροή της ελληνικής ναυτιλίας στην οικονομία και στην αγορά εργασίας

Όπως συμβαίνει με κάθε κλάδο σε κάθε χώρα, έτσι και ο κλάδος της ναυτιλίας παίζει σημαντικό ρόλο στην πορεία της εθνικής οικονομίας της Ελλάδας. Σε παγκόσμιο επίπεδο, η ναυτιλία παίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του εμπορίου, αν αναλογιστεί κανείς πως περίπου το 95% των προϊόντων που εμπορεύονται παγκοσμίως διακινούνται με πλοία (Cullinane, 2011). Ο οικονομικός ρόλος της ναυτιλίας έχει διερευνηθεί και έχει γίνει ευρέως αποδεκτός στην πάροδο πολλών δεκαετιών. Αξίζει να αναφερθεί πως το 1776 ο Adam Smith είχε χαρακτηρίσει τη ναυτιλία ως τον καταλύτη της παγκόσμιας οικονομίας, αφού ουσιαστικά είναι αυτή που διακινεί τα εμπορεύματα, διαμορφώνει τις τελικές τιμές τους και ενώνει τους εξαγωγείς με τους εισαγωγείς, αποτελεί δηλαδή το βασικό πυλώνα του παγκοσμίου εμπορίου (Stopford, 2009).

Σύμφωνα με την έκθεση του IOBE (2013), το ισοζύγιο θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα είναι διαχρονικά πλεονασματικό, ενώ αντιπροσωπεύει περίπου το 50% του ισοζυγίου υπηρεσιών στη χώρα. Όπως αναλύει στην εν λόγω μελέτη το IOBE (2013), η επίδραση της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία είναι άμεση, έμμεση και πολύπλευρη. Αυτό πιο συγκεκριμένα, σημαίνει ότι η ελληνική ναυτιλία συνεισφέρει στην αγορά εργασίας προσφέροντας θέσεις εργασίας στην Ελλάδα.

Επιπλέον, σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ για το 2010, οι ναυτιλιακές εταιρίες της χώρας προσέφεραν 34 χιλιάδες θέσεις εργασίας, το οποίο μεταφράζεται σε αξία παραγωγής €13,8 δισεκατομμυρίων και αναλώσεις €5,4 δισεκατομμυρίων. Οι αναλώσεις αυτές περιλάμβαναν εισροές από άλλους κλάδους ύψους €2,6 δισεκατομμυρίων, εισαγωγές ύψους €2,4 δισεκατομμυρίων και έσοδα για το κράτος ύψους €440 εκατομμυρίων από τη φορολόγηση των διακινούμενων προϊόντων.

Στον τομέα της αγοράς εργασίας και απασχόλησης στο ναυτιλιακό κλάδο ευρύτερα, επέφερε μισθούς συνολικής αξίας €926 εκατομμυρίων, το μεγαλύτερο μέρος των οποίο διοχετεύθηκε στην ελληνική αγορά υπό τη μορφή κατανάλωσης προϊόντων και υπηρεσιών, από την οποία κέρδισαν έσοδα ποικίλοι άλλοι κλάδοι. Όπως διαφαίνεται

και από το διάγραμμα που ακολουθεί, η συνολική επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην προστιθέμενη αξία έφτασε το 2010 τα €13.3 δισεκατομμύρια, τα οποία και αντιστοιχούσαν στο πολύ υψηλό ποσοστό του 6.4% του ΑΕΠ (IOBE, 2013).

Σύμφωνα με την ίδια μελέτη, και όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η ελληνική ναυτιλία έχει συμβάλλει στην ανάπτυξη πολλών άλλων κλάδων. Συγκεκριμένα, η ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας έχει συμβάλλει στην ανάπτυξη των προϊόντων και υπηρεσιών τουρισμού (π.χ. εστίαση, ξενοδοχειακή διαμονή), του χονδρικού και λιανικού εμπορίου γενικότερα, του κλάδου τροφίμων και ποτών, των αγροτικών προϊόντων, των υπηρεσιών υγείας και εκπαίδευσης, καθώς και του κλάδου εμπορίου και συντήρησης οχημάτων. Σε συνέχεια των παραπάνω, η ελληνική ναυτιλία χρηματοδότησε συνολικά το 2013, 180.000 θέσεις εργασίας, τόσο άμεσα σε αυτόν καθαυτό τον κλάδο της ναυτιλίας, όσο και έμμεσα στους επιμέρους κλάδους που αναφέρθηκαν παραπάνω. Λαμβάνοντας υπόψη όλα αυτά, η έκθεση το IOBE (2013) προτείνει πως είναι καθοριστικής σημασίας για το ελληνικό κράτος να υποστηρίξει τη ναυτιλιακή ανάπτυξη στη χώρα, κυρίως μέσω της άρσης των οικονομικών και πολιτικών εμποδίων, τα οποία και θα βοηθήσουν την Ελλάδα στο να προσελκύσει ακόμη περισσότερους πλοιοκτήτες από ολόκληρο τον πλανήτη, αυξάνοντας έτσι την άμεση και έμμεση συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία (IOBE, 2013).

Η εισροή ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι μια σημαντική άμεση επίδραση της ελληνικής ναυτιλίας στην ελληνική οικονομία. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα ουσιαστικά αναφέρεται στη εισροή ξένων κεφαλαίων στη χώρα. Επιπλέον, το ναυτιλιακό συνάλλαγμα αποτελεί όχι μόνο σημαντική πηγή εσόδων για μια χώρα, αλλά, σε συνδυασμό και με όσα αναφέρει το IOBE (2013), και κινητήριο μοχλό μιας εθνικής οικονομίας και αγοράς, κάτι που για ένα κράτος σημαίνει ακόμη περισσότερα έσοδα από τη φορολόγηση των προϊόντων και υπηρεσιών που καταναλώνονται με χρήματα που προέρχονται από τη ναυτιλία (Cullinane, 2011).

Κεφάλαιο 2

Η αγορά εργασίας των Ελλήνων ναυτικών

2.1. Το ναυτικό επάγγελμα σε πλοία του εμπορικού ναυτικού

Το ναυτικό επάγγελμα είναι ένα ιδιαίτερο και απαιτητικό, γιατί είναι ένα επάγγελμα χωρίς σταθερή βάση και χωρίς γεωγραφικά σύνορα. Οι ναυτικοί, δηλαδή οι εργαζόμενοι που απασχολούνται στα εμπορικά μετακινούνται διαρκώς σε διαφορετικά μέρη του πλανήτη όπου ταξιδεύουν τα πλοία στα οποία εργάζονται (Silos et al., 2012). Κατόπιν τούτου, είναι αυτονόητο ότι αυτό συνεπάγεται πως οι ναυτικοί λείπουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα από το σπίτι τους και ζουν μακριά από τις οικογένειές τους. Επομένως, η κατάσταση αυτή αναδεικνύει ένα συγκεκριμένο χαρακτηριστικό γνώρισμα του ναυτικού επαγγέλματος, ότι δηλαδή δεν έχει γεωγραφικά όρια, όπως άλλωστε αυτονόητα προκύπτει και από την παγκόσμια φύση του κλάδου της ναυτιλίας (Harwood, 2006).

Σύμφωνα με τον Tang (2012), χάρη στην εξέλιξη των πληροφορικών τεχνολογιών τις τελευταίες δεκαετίες, οι ναυτικοί έχουν βελτιώσει σε μεγάλο βαθμό την επικοινωνία τους με την οικογένειά τους. Όμως, σε καμία περίπτωση δεν μπορεί να συγκριθεί η ηλεκτρονική ή τηλεφωνική επαφή με τη ζωντανή επαφή μεταξύ των ανθρώπων. Το ότι το ναυτικό επάγγελμα δεν έχει γεωγραφικά όρια αναδεικνύει και το ότι πέρα από επάγγελμα, το ναυτικό επάγγελμα είναι και τρόπος ζωής. Αυτό απορρέει από το ότι οι ναυτικοί περνούν μεγάλο μέρος της ζωής του στη θάλασσα και το πλοίο για το οποίο εργάζονται (Thomas et al., 2003). Σύμφωνα με το Manuels (2011), η ψυχολογική πλευρά του ναυτικού επαγγέλματος είναι πάρα πολύ πολύπλοκη και σημαντική, καθώς, εκτός του ότι οι ναυτικοί εργάζονται για μεγάλα χρονικά διαστήματα πάνω σε πλοία και μακριά από τις οικογένειές τους, χρειάζονται ένα αρκετά μεγάλο χρονικό διάστημα για να ανακάμψουν ψυχολογικά, όταν τελειώνει κάποιο μεγάλο ταξίδι και μένουν στη ξηρά για κάποιο χρονικό διάστημα μέχρι το επόμενο ταξίδι.

Για να λειτουργήσει ομαλά και προβλεπόμενα ένα πλοίο, είναι απαραίτητη η σύμπραξη όλων των μελών του πληρώματός του. Λόγω των εξειδικευμένων λειτουργιών ενός πλοίου, το πλήρωμα πρέπει να αποτελείται από συγκεκριμένο αριθμό ατόμων με συγκεκριμένη εξειδίκευση. Αυτό σημαίνει πως οι ναυτικοί πρέπει να έχουν συγκεκριμένες και εξειδικευμένες γνώσεις γύρω από ένα ή περισσότερα

αντικείμενα της λειτουργίας ενός πλοίου, ενώ η ποιότητά τους πρέπει να είναι επίσης συγκεκριμένη, αφού δεν υπάρχει περιθώριο λάθους, το οποίο και μπορεί να κοστίζει την ασφάλεια ενός πλοίου, με ό,τι συνέπειες αυτό συνεπάγεται και για την ασφάλεια των ίδιων των πληρωμάτων, των επιβατών και των εμπορευμάτων (Weintrit & Neumann, 2011). Περαιτέρω, εκτός από την εξειδίκευση και την τεχνογνωσία των ναυτικών είναι σημαντικό να επισημάνουμε ότι η συμβίωση και η συνεργασία μεταξύ των μελών ενός πληρώματος έχει επίσης προκλήσεις, κυρίως λόγω της διαφορετικότητας των ναυτικών μεταξύ τους, λόγω εθνότητας. Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η ναυτική εργασία, όπως και ο κλάδος της ναυτιλίας γενικότερα, έχουν παγκόσμιο χαρακτήρα. Αυτό σημαίνει πως τα πληρώματα των πλοίων αποτελούνται από άτομα από διαφορετική εθνική προέλευση, κάτι που αποτελεί επιπρόσθετη διαφορά στις ήδη υπάρχουσες διαφορές των εργαζόμενων αναφορικά με το χαρακτήρα τους, αλλά και το εκπαιδευτικό, κοινωνικό και πολιτιστικό υπόβαθρο (Silos et al., 2012). Για την ασφαλή και ομαλή λειτουργία ενός πλοίου, είναι πολύ σημαντικό το να μπορούν τα μέλη του πληρώματος να συνυπάρχουν αρμονικά, όχι μόνο από άποψη καθηκόντων του επαγγέλματος, αλλά και από άποψη διαπροσωπικών σχέσεων (Θεοτοκάς και συν., 2008).

Επιπλέον, στις ιδιαιτερότητες του ναυτικού επαγγέλματος θα πρέπει να προστεθούν και οι φυσικές και καιρικές συνθήκες που πρέπει να συνηθίσουν και να αντιμετωπίσουν οι ναυτικοί. Συνεπώς, ένα βασικό χαρακτηριστικό που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί είναι να αντέχουν στις αντίξοες καιρικές συνθήκες και κυρίως στις αντίξοες καιρικές συνθήκες, όπως η θαλασσοταραχή, η οποία σε πολλούς ανθρώπους προκαλεί ναυτία και δύσκολα συνηθίζεται. Επιπρόσθετα, λόγω των διαφορετικών γεωγραφικών τόπων που επισκέπτεται ένα πλοίο και των διαφορετικών εποχών που ταξιδεύει, οι ναυτικοί θα πρέπει να είναι συνηθισμένοι στο να ζουν διαρκώς κάτω από μεταβαλλόμενες κλιματολογικές συνθήκες (Acejo, 2012).

Τέλος, όπως θα αναλυθεί και πιο διεξοδικά σε επόμενο κεφάλαιο, ο κλάδος της ναυτιλίας είναι ένας κλάδος που υπόκειται σε πολύ αυστηρό νομοθετικό πλαίσιο σε παγκόσμιο επίπεδο. Είναι γεγονός πως οι διεθνείς συνθήκες του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (International Maritime Organization) (IMO) συνεχώς ανανεώνονται και αναβαθμίζονται, προβάλλοντας διαρκώς πιο αυστηρές διατάξεις αναφορικά με τη διασφάλιση της ασφαλούς λειτουργίας των πλοίων, ειδικά σε ό,τι αφορά τα απαραίτητα προσόντα, ικανότητες και συμπεριφορές των πληρωμάτων προς αυτήν την κατεύθυνση.

Επομένως, η ανάγκη για συνεχή εκπαίδευση και επιμόρφωση των ναυτικών, αναφορικά με τα μέτρα ασφάλειας, με τις νέες τεχνολογίες και όλες τις σύγχρονες απαιτήσεις που προκύπτουν στον κλάδο της ναυτιλίας, καθιστούν ακόμα πιο απαιτητικό το επάγγελμα του ναυτικού. Στον αντίποδα, βέβαια, και όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, η εξέλιξη των τεχνολογιών δεν έχει βοηθήσει τους ναυτικούς μόνο στο να βελτιώσουν τους τρόπους επικοινωνίας τους με τους δικούς τους ανθρώπους, αλλά παράλληλα έχει καταστήσει την εκτέλεση των καθηκόντων τους πιο αυτοματοποιημένη, με αποτέλεσμα να διευκολύνει την καθημερινότητά τους, τόσο κατά τη διάρκεια της εργασίας τους πάνω στο πλοίο, αλλά και στον ελεύθερο χρόνο τους (Kanev, 2014).

2.2. Εξελίξεις και στατιστικά στοιχεία για τη ναυτική εργασία στην Ελλάδα

Σύμφωνα με τα δεδομένα της ΕΛΣΤΑΤ (2018), από την καταγραφή του αριθμού των εγγεγραμμένων ναυτικών (κατώτερο προσωπικό), το 2000 απασχολούνταν 7.294 ναυτικοί σε εμπορικά πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία, ενώ το 2016 απασχολούνταν 10.059. Το μεσοδιάστημα από το 2000 έως το 2016, όπως φαίνεται και στον παρακάτω Πίνακα 1, εμφανίζεται αύξηση του αριθμού των εργαζομένων ναυτικών, εκτός του έτους 2002, όπου είναι εμφανής η μείωση των απασχολούμενων. Τέλος, να επισημάνουμε ότι η καταγραφή της ΕΛΣΤΑΤ έχει γίνει σε ελληνόκτητα πλοία ελληνικής και ξένης σημαίας που είναι συμβεβλημένα με το NAT. Επομένως, με την καταγραφή αυτή δεν λαμβάνονται υπόψη στους υπολογισμούς τα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας, η πλειονότητα των οποίων δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT, τα οποία ωστόσο αποτελούν σημαντικό αριθμό της ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας.

Η μεγαλύτερη πλειοψηφία των απασχολούμενων στον κλάδο είναι ενεργοί ναυτικοί σε πλοία μεγαλύτερα από 100 ΚΟΧ. Σύμφωνα με την έκθεση της ΕΛΣΤΑΤ (2017), ιδιαίτερα το έτος 2017, οι ναυτικοί που απασχολούνται στα πλοία ελληνικής σημαίας και που είναι συμβεβλημένα με το NAT είναι 14.367.

Σύμφωνα με τα δημοσιευμένα στοιχεία της ΕΛ.ΣΤΑΤ, το σύνολο των ενεργών ναυτικών (ανεξαρτήτου εθνικότητας) που βρίσκεται στα ελληνόκτητα εμπορικά πλοία ανεξαρτήτου σημαίας δεν ξεπερνά τους 17.000. Ωστόσο, η μεθοδολογία καταμέτρησης της ΕΛΣΤΑΤ εμφανίζει σημαντικούς περιορισμούς ως προς την

καταμέτρηση της απασχόλησης, καθώς δεν περιλαμβάνει την απασχόληση στα πλοία που δεν είναι συμβεβλημένα με το NAT.

Πίνακας 1. Έλληνες ναυτικοί που ναυτολογήθηκαν ⁽¹⁾ σε εμπορικά πλοία 100 ΚΟΧ και άνω, με ελληνική και ξένη σημαία: Έτη 2000-2016 και Δεκέμβριος 2017						
Table 1. Greek seamen enlisted ⁽¹⁾ in greek-owned merchant ships of 100 GRT and over, under greek or foreign flag: Years 2000-2016 and December 2017.						
Έτος και μήνας	Πλοίαρχοι Α' και ανώτερο προσωπικό Masters, senior personnel	Κατώτερο προσωπικό Lower personnel	Δόκιμοι και υγειονομικό προσωπικό Cadets, medical personnel	Σύνολο	Από αυτούς ναυτολογήθηκαν σε πλοία υπό ελληνική σημαία Thereof, enlisted in ships under greek flag	Year and month
2000.....	5.259	7.294	71	12.624	10.868	2000
2001.....	5.165	7.718	95	12.978	11.653	2001
2002.....	2.331	3.189	63	5.583	5.137	2002
2003.....	5.104	9.102	253	14.459	12.606	2003
2004.....	5.496	9.418	341	15.255	12.839	2004
2005.....	5.059	9.877	142	15.078	13.093	2005
2006.....	4.877	9.149	87	14.113	12.701	2006
2007.....	4.876	9.782	71	14.729	12.527	2007
2008.....	4.798	10.601	96	15.495	14.239	2008
2009.....	4.629	10.178	55	14.862	13.839	2009
2010.....	4.361	9.798	48	14.207	13.163	2010
2011.....	4.819	10.527	64	15.410	14.059	2011
2012.....	4.381	10.094	52	14.527	13.308	2012
2013.....	4.392	9.966	61	14.419	13.421	2013
2014.....	4.312	9.983	46	14.341	13.153	2014
2015.....	4.139	9.745	43	13.927	12.838	2015
2016.....	4.200	10.059	54	14.313	13.161	2016
2017: I.....	377	859	4	1.240	1.119	2017 I
II.....	383	848	4	1.235	1.119	II
III.....	466	1.214	4	1.684	1.551	III
IV.....	508	1.192	6	1.706	1.561	IV
V.....	519	1.320	7	1.846	1.672	V
VI.....	447	1.084	12	1.543	1.308	VI
VII.....	431	859	5	1.295	1.195	VII
VIII.....	384	777	2	1.163	1.005	VIII
IX.....	332	745	2	1.079	999	IX
X.....	359	745	3	1.107	998	X
XI.....	361	706	3	1.070	919	XI
XII.....	343	653	4	1.000	921	XII
Σύνολο	4.910	11.002	56	15.968	14.367	Total
(1) Περιλαμβάνονται όσοι ναυτολογήθηκαν από το Γραφείο Ευρέσεως Ναυτικής Εργασίας (ΓΕΝΕ).						
(1) Including those who signed on the Maritime Labour Employment Office						

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2017

Σύμφωνα με το IOBE (2010), προσδιορίζει την αναλογία ελληνόκτητων πλοίων ελληνικής στο 52,5% του στόλου. Επίσης, ότι στα ελληνόκτητα πλοία ξένης σημαίας απασχολούνται περί των 35.600 ατόμων, η πλειοψηφία εκ των οποίων είναι ξένης εθνικότητας. Με την υπόθεση ότι το μερίδιο των Ελλήνων ναυτικών σε αυτά τα πλοία δεν ξεπερνά το 10%, ο αριθμός τους σε δεδομένη στιγμή μέσα στο έτος 2010, εκτιμάται ότι ανέρχεται στους 3.560. Σε ετήσια βάση (με βάση εκτιμώμενη υπηρεσία της τάξης των 7 μηνών ανά έτος που είναι η ελάχιστη συμβατική για τα ξηρού φορτία

πλοία) ο αριθμός Ελλήνων ναυτικών σχεδόν διπλασιάζεται ξεπερνώντας τα 6.103 άτομα (IOBE, 2013).

Προσθέτοντας στον παραπάνω αριθμό τους καταγεγραμμένους από την ΕΛΣΤΑΤ ενεργούς ναυτικούς με Ελληνική υπηκοότητα (14.779), καθώς και το ποσοστό αυτών που δε βρίσκονταν σε υπηρεσία την περίοδο δειγματοληψίας της έρευνας λόγω της πεντάμηνης ανάπαυσης (10.556), το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούν σε ελληνόκτητα πλοία ξεπερνά τις 31.438 (IOBE, 2013).

Περαιτέρω, παρατηρώντας τα στοιχεία του Ναυτιλιακού Επιμελητηρίου Ελλάδος (2018) και του IOBE (2013), ότι σε κάθε ποντοπόρο πλοίο ξένης σημαίας απασχολείται κατά μέσο όρο πλήρωμα 20 ατόμων, η πλειονότητα του οποίου (18 άτομα) είναι ναυτικοί ξένης υπηκοότητας, η συνολική απασχόληση των ελληνόκτητων πλοίων ξεπερνά κατά πολύ τις 60.000 θέσεις εργασίας. Ωστόσο, δεν είναι σαφές ποιο ποσοστό από αυτήν την απασχόληση αντιστοιχεί σε δραστηριότητα διαχειριζόμενη από εγχώρια ναυτιλιακά γραφεία, ώστε να καταγράφεται ως μέρος του εγχώριου εργατικού δυναμικού.

Το έτος 2008, απασχολήθηκαν 15.721 Έλληνες ναυτικοί (όλων των ειδικοτήτων) και 11.172 ξένοι ναυτικοί στα ελληνικής διαχείρισης πλοία (ανεξαρτήτως σημαίας). Συνδέοντας την απασχόληση με τη σημαία του πλοίου παρατηρούμε πως οι Έλληνες ναυτικοί είναι περισσότεροι κατά 61% στα πλοία ελληνικής σημαίας (IOBE, 2013).

Σύμφωνα με τον Γραμμένο (2013), το φαινόμενο της μείωσης των λειτουργικών εξόδων, ιδιαίτερα μετά το 2009 και την έναρξη της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, αποτελεί βασικό εργαλείο οικονομικής διαχείρισης για τις ναυτιλιακές εταιρίες, με σκοπό την ελάττωση των λειτουργικών εξόδων. Κατά συνέπεια και ελάττωση του ανθρώπινου δυναμικού. Η ελληνική ναυτιλία δεν αποτελεί εξαίρεση στον παραπάνω κανόνα, με το αριθμό των αλλοδαπών ναυτικών που εργάζονται στα ελληνικά πλοία να έχει αυξηθεί δραματικά τα τελευταία χρόνια, λόγω του χαμηλού κόστους τους. Συγκεκριμένα, το 2012 εργάζονταν σε πλοία με ελληνική σημαία πάνω από 10.500 ξένοι ναυτικοί, η συντριπτική πλειοψηφία των οποίων (περίπου 7.500 ναυτικοί) προέρχεται από τις Φιλιππίνες. Αυτό, βέβαια, δεν οφείλεται μόνο στο χαμηλό κόστος των μισθών των ναυτικών εκεί, αλλά και στο γεγονός ότι στην εν λόγω χώρα λειτουργούν οι μεγαλύτερες σχολές και ακαδημίες ναυτικών παγκοσμίως (Γραμμένος, 2013).

Θετικό για την ελληνική ναυτική αγορά εργασίας παραμένει το ότι στα ελληνόκτητα πλοία τόσο με ελληνική, όσο και με ξένη σημαία, τα μεγαλύτερο ποσοστό των

ναυτικών είναι ελληνικής καταγωγής, όμως το ποσοστό αυτό σταδιακά μειώνεται. Χαρακτηριστικά είναι τα αποτελέσματα της απογραφής της ΕΛ.ΣΤΑΤ που πραγματοποιήθηκε το 2014. Σύμφωνα με αυτά, των 55.4% των ναυτικών των πλοίων που απογράφηκαν ήταν Έλληνες, ενώ το 44.6% ήταν ναυτικοί ξένης εθνικότητας. Ένα άλλο σημαντικό στατιστικό στοιχείο είναι πως, συγκριτικά με το 2012, οπότε και έγινε η προηγούμενη απογραφή, το 2014 παρατηρήθηκε μείωση κατά 3,3% των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και αύξηση κατά 5,5%, αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία. Αντίστοιχα, το 2014 παρατηρήθηκε επίσης αύξηση κατά 1,5% των ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και σημαντικότερη αύξηση αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία κατά το εντυπωσιακό 55% (Αρχιπέλαγος, 2016).

Επίσης, στα πλοία με ξένη σημαία, το πλήρωμα αποτελείται σε ποσοστό 64% κυρίως από μη Έλληνες ναυτικούς. Ωστόσο, οι Έλληνες εφοπλιστές εξακολουθούν να εμπιστεύονται τους εξειδικευμένους Έλληνες ναυτικούς για την κάλυψη υψηλόβαθμων θέσεων. Ενδεικτικά, το 98% των πλοιάρχων στα ελληνόκτητα πλοία που είναι συμβεβλημένα με το NAT, έτσι όπως καταγράφονται στα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, είναι Έλληνες, ενώ η εικόνα αντιστρέφεται προχωρώντας σε πληρώματα χαμηλότερης ειδικότητας.

Σύμφωνα με τη μελέτη του IOBE (2013), ενδιαφέρον παρουσιάζει και η ηλικιακή κατανομή των ναυτικών. Η μελέτη εμφανίζει περιορισμένη είσοδο νέων ελληνικής καταγωγής (εξειδικευμένων και μη) ναυτικών στο χώρο των ναυτικών επαγγελματιών. Στον αντίποδα, σχεδόν τα δύο τρίτα των ξένων ναυτικών που απασχολούνται σε ελληνικής διαχείρισης πλοία εντοπίζονται στο ηλικιακό κλιμάκιο 20-39 ετών. Όσον αφορά, την ηλικιακή κατανομή του πλήθους των Ελλήνων ναυτικών που απασχολούνται στην ποντοπόρο ναυτιλία, οι περισσότεροι απασχολούμενοι βρίσκονται μεταξύ 40 και 60 ετών, ενώ μόνο το 45% βρίσκονται στο ηλικιακό κλιμάκιο των 20-39 ετών. Συνεπώς, εμφανίζεται αρκετά περιορισμένη συμμετοχή νέων στην απασχόληση της ναυτιλίας και αυτό ενδέχεται να περιορίσει σημαντικά τη διαθεσιμότητα εξειδικευμένου προσωπικού στο μέλλον, βάζοντας σε σοβαρό κίνδυνο τη διατήρηση της ισχυρής θέσης της ελληνικής ναυτιλίας στην παγκόσμια ναυτιλία.

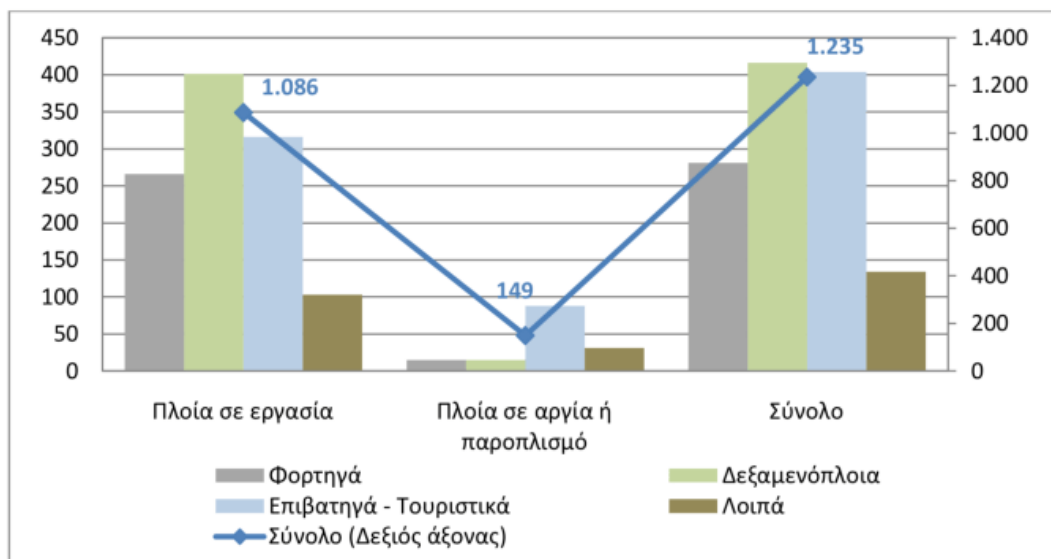
Σε επίπεδο αποδοχών, οι βασικές αποδοχές των Ελλήνων ναυτικών είναι υψηλότερες από τις αποδοχές που υπολογίζονται σε επίπεδο ITF. Χαρακτηριστικά αναφέρεται πως οι βασικές αποδοχές του Έλληνα ναύτη, τουλάχιστον με βάση τη Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που είχε τεθεί σε ισχύ έως και το 2010, ανέρχονταν σε €1.020,95,

τα οποία τελικά θα μπορούσαν να φτάνουν και τα €2.500, αν προστεθούν κάποια επιδόματα για υπερωρίες και εργασία την Κυριακή. Με βάση την ITF στην πιο βασική τους μορφή οι αποδοχές ναύτη ανέρχονται σε €1.346, στα οποία αν προστεθούν και κάποια τυπικά επιδόματα για τις συνήθεις υπερωρίες ενδέχεται να φτάνουν και τα €1.500 σε κάποιες περιπτώσεις. Παράλληλα, ο μισθός του Έλληνα πλοιάρχου είναι σχεδόν διπλάσιος από την ITF, αγγίζοντας τα 10.000 €. Συνεπώς, η δραματική μείωση αυτή των αποδοχών αποτελεί και τον κύριο λόγο για τον οποίο οι Έλληνες ναυτικοί έχουν αντιδράσει στην κατάργηση των συλλογικών τους συμβάσεων.

2.3 Ο ελληνόκτητος στόλος με ελληνικές και ξένες σημαίες

Σύμφωνα με την ΕΛΣΤΑΤ (2016), σχετικά με τα αποτελέσματα της απογραφής πλοίων και πληρωμάτων για το 2016, επί συνόλου 1.325 πλοίων (100 ΚΟΧ και άνω) που περιλαμβάνονταν στο μητρώο του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ), απογράφηκαν 1.235 πλοία, εκ των οποίων 1.180 ήταν ελληνικά και 55 ελληνόκτητα υπό ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ.

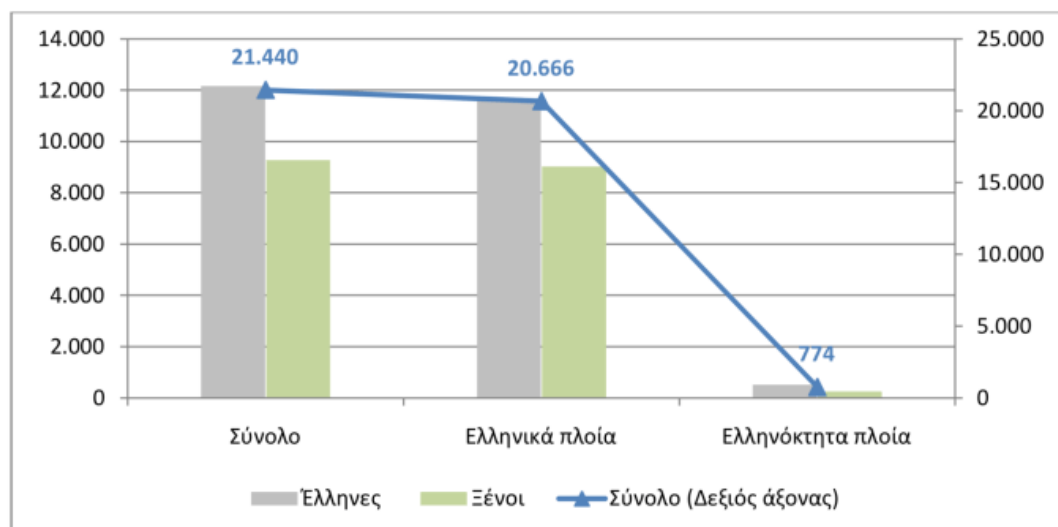
Γράφημα 1. Ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, 100 ΚΧ και άνω, κατά την απογραφή της 20^{ης} Σεπτεμβρίου 2016



Από τα 1.180 ελληνικά πλοία 1.041 ήταν εν ενεργεία ενώ 139 πλοία βρίσκονταν σε αργία ή παροπλισμό. Αντίστοιχα, από τα 55 ελληνόκτητα πλοία, συμβεβλημένα με το ΝΑΤ, τα 45 ήταν εν ενεργεία και 10 σε αργία ή παροπλισμό. Στο σύνολο των πλοίων

που απογράφηκαν απασχολούνται 21.440 Έλληνες και ξένοι ναυτικοί, ενώ κατά την προηγούμενη απογραφή της 20ης Σεπτεμβρίου 2014, απασχολούνταν 22.925, με τον αριθμό των απασχολούμενων ναυτικών να παρουσιάζει μείωση της τάξης του 6,5%.

Γράφημα 2. Έλληνες και ξένοι ναυτικοί που υπηρετούσαν σε ελληνικά και ελληνόκτητα εμπορικά πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT, 100 ΚΟΧ και άνω, την 20^η Σεπτεμβρίου 2016



Αναλυτικότερα, στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν απασχολούνταν 20.666 ναυτικοί, από τους οποίους το 56,4% ήταν Έλληνες και το 43,6% ξένης εθνικότητας. Στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT απασχολούνταν 774 ναυτικοί, εκ των οποίων το 66,4% ήταν Έλληνες και το 33,6% ξένης εθνικότητας.

Από τη σύγκριση των στοιχείων της απογραφής του έτους 2016 με τα αντίστοιχα στοιχεία της προηγούμενης απογραφής του έτους 2014, παρατηρείται ότι το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών στα ελληνικά πλοία που απογράφηκαν μειώθηκε κατά 3,0%, ενώ στα ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία, συμβεβλημένα με το NAT το σύνολο των Ελλήνων και ξένων ναυτικών μειώθηκε κατά 51,9%, με τη σημαντικότερη μείωση να παρουσιάζεται στα ελληνόκτητα πλοία. Πιο συγκεκριμένα, παρατηρείται μείωση, κατά 1,3% των Ελλήνων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και κατά 40,4%, αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία. Αντίστοιχα, παρατηρείται μείωση, κατά 5,2%, των ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία και κατά 65,2%, αυτών που υπηρετούσαν σε ελληνόκτητα πλοία με ξένη σημαία συμβεβλημένα με το NAT.

Η κατανομή του ναυτεργατικού δυναμικού μεταξύ των κατηγοριών των πλοίων δείχνει ότι 9.494 ναυτικοί (44,3%) υπηρετούσαν σε δεξαμενόπλοια, 6.144 (28,7%) σε

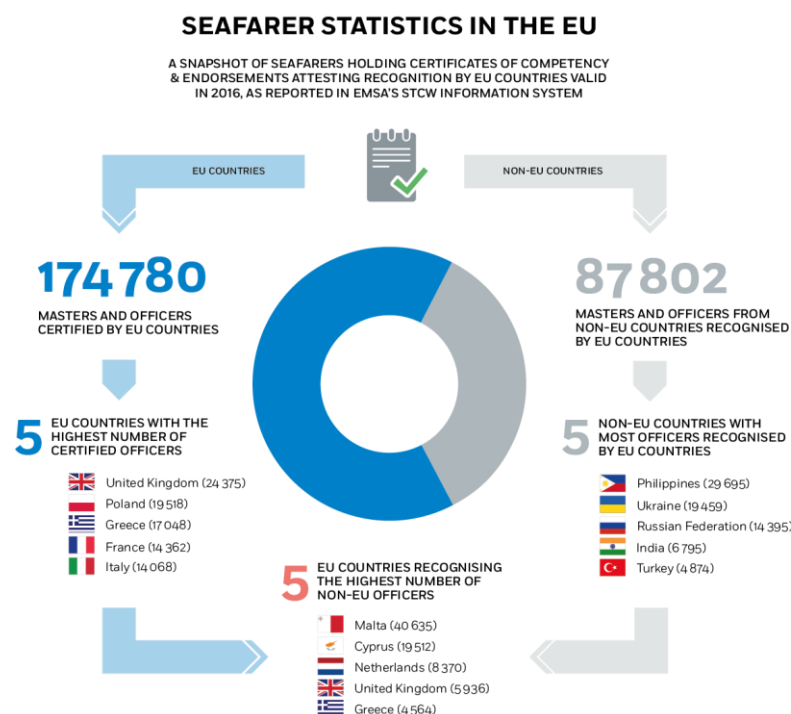
επιβατηγά και τουριστικά, 5.166 ναυτικοί (24,1%) σε φορτηγά πλοία και 636 (2,9%) σε λοιπά πλοία.

Από τα στοιχεία της απογραφής έτους 2016, παρατηρείται ότι, από το σύνολο των 20.666 Ελλήνων και ξένων ναυτικών που υπηρετούσαν σε ελληνικά πλοία, το ανώτερο προσωπικό αποτελούσε το 32,7% (6.766 άτομα), το κατώτερο προσωπικό το 59,8% (12.366 άτομα), οι δόκιμοι και το υγειονομικό προσωπικό το 7,3% (1.507 άτομα) και το 0,1% (27 άτομα) δεν είχε ναυτική ειδικότητα.

Αντίστοιχα, από το σύνολο των 774 Ελλήνων και ξένων ναυτικών, στα συμβεβλημένα με το NAT ελληνόκτητα πλοία, το ανώτερο προσωπικό αποτελούσε το 28,6% (221 ναυτικοί), το κατώτερο προσωπικό το 63,2% (489 ναυτικοί), οι δόκιμοι και το υγειονομικό προσωπικό το 3,6% (28 ναυτικοί) και χωρίς ναυτική ειδικότητα ήταν το 4,7% (36 ναυτικοί).

Παρακάτω παρουσιάζεται γράφημα του Ευρωπαϊκού Γραφείου Ασφάλειας της Ναυτιλίας με στατιστικά στοιχεία σχετικά με την καταγραφή ναυτικών ανά εθνικότητα στην Ευρώπη.

Γράφημα 3. Στατιστικά ναυτικών ανά εθνικότητα



Πηγή: EMSA (European Maritime Safety Agency, <http://emsa.europa.eu/infographics/item/3322-seafarer-statistics-in-the-eu-2016.html>, 20/07/2018)

Κεφάλαιο 3

Το θεσμικό πλαίσιο της αγοράς εργασίας των ναυτικών

3.1. Διεθνείς οργανισμοί και συνθήκες που διέπουν την παγκόσμια ναυτική εργασία

3.1.1. Διεθνές νομοθετικό πλαίσιο

Σύμφωνα με τον Kanev (2014), και με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε στο κεφάλαιο αυτό, είναι απαραίτητο τα πληρώματα να έχουν τις κατάλληλες γνώσεις και δεξιότητες, ώστε να λειτουργούν τα πλοία στα οποία εργάζονται αποδοτικά και με ασφάλεια.

Το διεθνές νομοθετικό περιβάλλον που διέπει τη ναυτιλία είναι προσηλωμένο προς την κατεύθυνση αυτή, περιλαμβάνοντας συνθήκες και διατάξεις που έχουν ως στόχο τον ορισμό των ελάχιστων ικανοτήτων και γνώσεων που πρέπει να έχουν οι ναυτικοί σε παγκόσμιο επίπεδο. Με τον τρόπο αυτό, οι διεθνείς φορείς που διέπουν τον κλάδο της ναυτιλίας επιδιώκουν να αναπτύξουν μια διεθνή τυποποίηση των προσόντων και χαρακτηριστικών των ναυτικών, όπως άλλωστε αυτό αρμόζει στην παγκόσμια φύση του κλάδου της ναυτιλίας.

Περαιτέρω, η σπουδαιότητα των διεθνών φορέων και των συνθηκών που ορίζουν τις ικανότητες και την εκπαίδευση των ναυτικών έγκειται στο ότι η απουσία τους δίνει την ευκαιρία σε λιγότερο ηθικούς πλοιοκτήτες να εκμεταλλευθούν την παγκόσμια αγορά ναυτικής εργασίας δίνοντας μικρότερη σημασία στην ποιότητα των ναυτικών, με αποτέλεσμα να μειώνουν την αποδοτικότητα των προσπαθειών για μεγαλύτερη ασφάλεια και έμφαση όλων στην προστασία του περιβάλλοντος (Christodoulou-Varotsi, 2009).

Οι συμβάσεις και οι νόμοι που διέπουν την αγορά εργασίας του ναυτικού επαγγέλματος σε διεθνές επίπεδο παρουσιάζονται παρακάτω:

Πίνακας 2 Ευρωπαϊκή νομοθεσία αναφορικά με την αγορά εργασίας των ναυτικών

ευρωπαϊκή νομοθεσία	
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 180/1996, Νόμος 2974/2001	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων» και του Πρωτοκόλλου 1996 στη Σύμβαση περί ελάχιστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων, 1976.
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 71/1946, Νόμος 1639/1986	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «Για τις συντάξεις των ναυτικών»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 122/1964, Νόμος 1423/1984	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για την πολιτική της απασχόλησης»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 111/1964, Νόμος 1424/1984	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Για την διάκριση στην απασχόληση και το επάγγελμα»
Διεθνής Σύμβαση 1969	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης
Διεθνής Σύμβαση περί «Ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974. Νόμος 1045/1980	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 147/1976, Νόμος 948/1979	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των εμπορικών πλοίων».
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 100/1951, Νόμος 46/1975	Κύρωσης της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας «Περί ισότητας της αμοιβής μεταξύ ανδρών και γυναικών εργαζομένων σε εργασία ίδιας αξίας»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 108/1958, Νόμος 4316/1963	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης, «Περί εγγράφων ταυτότητας ναυτικών»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 105/1957, Ν.Δ. 4221/1961	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης, «Για την κατάργηση της αναγκαστικής εργασίας»

Διεθνής Σύμβαση αριθμός 87/1948, Ν.Δ.4204	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης, «Περί συνδικαλιστικής ελευθερίας και προστασίας του συνδικαλιστικού δικαιώματος»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 98/1949, Ν.Δ.4205	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Περί εφαρμογής των αρχών του δικαιώματος οργάνωσης και συλλογικής διαπραγμάτευσης»
Διεθνής Σύμβαση αριθμός 9/1920, Νόμος 4369/1929	Κύρωση της Διεθνούς Σύμβασης «Ευρέσεως εργασίας σε ναυτικούς»

3.2. Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας

Ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (International Maritime Organization) αποτελεί τον πιο σημαντικό διεθνή φορέα που ρυθμίζει και ελέγχει την παγκόσμια ναυτιλία. Ο οργανισμός αυτός, ο οποίος και αποτελεί εξειδικευμένο όργανο του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), ιδρύθηκε στη Γενεύη το 1948 και λειτούργησε για πρώτη φορά επίσημα το 1959, οπότε και έγινε η πρώτη επίσημη συνάντηση του οργανισμού. Τα κεντρικά γραφεία του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι στο Λονδίνο. Σήμερα, στον οργανισμό είναι εγγεγραμμένα 171 κράτη-μέλη (IMO, 2016).

Στόχος του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι να ελέγχει και να ρυθμίζει τη ναυτιλία σε διεθνές επίπεδο. Συγκεκριμένα, στόχος του είναι η δημιουργία ενός τυποποιημένου διεθνούς νομικού πλαισίου, το οποίο θα διέπει σημαντικά θέματα που αφορούν την παγκόσμια ναυτιλία, όπως την ασφάλεια των πλοίων, την προστασία του περιβάλλοντος, διάφορα νομικά θέματα, τεχνικά θέματα, καθώς και θέματα που αφορούν την αποδοτικότητα των πλοίων και των πληρωμάτων τους. Βασικό μέλημα του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού είναι να δημιουργήσει τις διεθνείς εκείνες προϋποθέσεις ώστε οι πλοιοκτήτες ανά τον πλανήτη να μη θυσιάζουν καμία από τις παραπάνω προτεραιότητες στο βωμό της μείωσης των λειτουργικών τους εξόδων (IMO, 2016).

Στα πλαίσια της ναυτικής εργασίας, μια πολύ σημαντική συνθήκη του Διεθνούς Ναυτιλιακού οργανισμού που τη διέπει είναι η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα

Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, STCW 1978). Το προσχέδιο της εν λόγω συνθήκης γράφτηκε το 1978, ενώ το πλήρες τελικό της κείμενο τέθηκε σε ισχύ το 1984. Στόχος της ήταν να καθορίσει το πλαίσιο αξιολόγησης των ικανοτήτων και γνώσεων των ναυτικών, καθώς και να καθορίσει διατάξεις για το μείζον θέμα της τήρησης φυλακών.

Επίσης, η συνθήκη αυτή αποτέλεσε πολύ σημαντική τομή στο χώρο της ναυτιλίας, καθώς ήταν η πρώτη που ασχολήθηκε με τα σημαντικά θέματα της εκπαίδευσης και πιστοποίησης των ναυτικών, αλλά και με το θέμα τήρησης φυλακών. Την ίδια στιγμή, η συνθήκη αυτή έθεσε και τα ελάχιστα πρότυπα για τις ικανότητες και δεξιότητες των καπετάνιων, των πληρωμάτων και των αξιωματικών, τα οποία και θα πρέπει να ισχύουν παγκοσμίως και όχι να διαφέρουν μεταξύ των διαφορετικών χωρών και περιφερειών. Μια άλλη σημαντική τομή που επέφερε η συγκεκριμένη συνθήκη ήταν ότι αφορά τα πλοία που πλέουν με σημαία όλων των χωρών, ακόμη και αυτών που δεν είναι μέλη του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (IMO, 2016). Όπως αναφέρει η Χριστοδούλου (2009), αυτό αποτέλεσε μια πολύ σημαντική εξέλιξη για την παγκόσμια ναυτιλία, αφού έθεσε τις βάσεις για τη μείωση των θαλάσσιων ατυχημάτων με το να αφαιρέσει το δικαίωμα των πλοιοκτητών, οι οποίοι έχουν εγγράψει τα πλοία τους σε συγκεκριμένες χώρες να επικαλεστούν νόμιμη μη συμμόρφωση με τις διατάξεις του οργανισμού.

Η ανωτέρω συνθήκη STCW, υπέστη αρκετές τροποποιήσεις, οι πιο σημαντικές από τις οποίες συντελέστηκαν κατά τα έτη 1995, 1997, 1998, 1996 και 2010. Οι τροποποιήσεις του 1995 ήταν ιδιαίτερα σημαντικές, καθώς εισήγαγαν την ανάγκη να γίνονται έλεγχοι συμμόρφωσης των πλοίων με τη συνθήκη τόσο από τις αρχές των χωρών των οποίων τη σημαία κατέχουν, όσο και από τις ασφαλιστικές εταιρίες. Σημαντικότερη εξέλιξη με βάση τις τροποποιήσεις του 1995 ήταν και το γεγονός ότι οι πλοιοκτήτες είχαν πλέον το δικαίωμα να απασχολούν ναυτικούς προερχόμενους από χώρες χαμηλού κόστους, θέτοντας όμως ως βασική προϋπόθεση την εκπαίδευσή τους, ειδικά σε θέματα που αφορούν τη διαχείριση κρίσεων. Οι ίδιες τροποποιήσεις επέφεραν και τον ορισμό χρόνου ξεκούρασης για τους ναυτικούς, ώστε τα πλοία να λειτουργούν με μεγαλύτερη ασφάλεια και αποδοτικότητα. Ακόμη πιο σημαντικές ήταν οι τροποποιήσεις της Μανίλα του 2010. Σύμφωνα με αυτές, τέθηκαν ακόμη πιο αυστηρές προϋποθέσεις για την πιστοποίηση των ναυτικών και πιο αυστηρά κριτήρια αναφορικά με τις ικανότητες και δεξιότητές τους, ενώ ορίστηκαν ακόμη

περισσότερες ώρες ξεκούρασης. Όσον αφορά την εκπαίδευση, πέρα από τη γενική εκπαίδευση ορίστηκε και η επιτακτική ανάγκη για πιο εξειδικευμένη εκπαίδευση, ανάλογα με τον κάθε τομέα εργασίας στο πλοίο. Επίσης, βάση των τροποποιήσεων της Μανίλα, προκειμένου οι ναυτικοί να απασχοληθούν στα εμπορικά πλοία, πρέπει να ολοκληρώσουν την επιμέρους εκπαίδευσή τους και να λάβουν σχετικό πιστοποιητικό που να δηλώνει την καταλληλότητά τους στο να ανταποκριθούν επαρκώς σε συγκεκριμένα καθήκοντα και θέσεις εργασίας πάνω στο πλοίο (IMO, 2016).

3.3. Διεθνής οργάνωση εργασίας (International Labour Organization, ILO)

Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (International Labour Organization, ILO) είναι μια οργάνωση του Ο.Η.Ε. (Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών), που ασχολείται με διεθνή θέματα που αφορούν το χώρο της εργασίας, ειδικότερα σε ό,τι αφορά τα διεθνή πρότυπα και τις συνθήκες απασχόλησης, την κοινωνική προστασία των εργαζόμενων, καθώς και τις ίσες ευκαιρίες απασχόλησης για όλους. Η οργάνωση έχει 187 μέλη, ενώ αξίζει να σημειωθεί πως το 1969 της απονεμήθηκε το Νόμπελ Ειρήνης για τη διασφάλιση της ειρήνης μεταξύ των διαφορετικών κοινωνικών τάξεων, τη διασφάλιση της δικαιοσύνης για όλους τους εργαζόμενους, αλλά και την παροχή τεχνικής βοήθειας σε αναπτυσσόμενα κράτη αναφορικά με τις εργασιακές συνθήκες και σχέσεις.

Παράλληλα, η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας προβάλλει επίσημη διαμαρτυρία κατά οποιουδήποτε παραβιάζει τις διεθνείς συνθήκες εργασίας. Όμως, δεν επιβάλλει κυρώσεις εναντίων των εθνικών κυβερνήσεων, όταν οι εργασιακές νομοθεσίες δεν συνάδουν στο έπακρο με τις συνθήκες της (ILO, 2016). Η συνθήκη της Δ.Ο.Ε. που διέπει τη ναυτική εργασία είναι η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας (Maritime Labour Convention), η οποία θεσπίστηκε το 2006, ώστε να αποτελέσει τον τέταρτο πυλώνα του διεθνούς ναυτικού δικαίου. Οι άλλοι τρεις πυλώνες είναι η Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα (International Convention for the Safety of Life at Sea, SOLAS), η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Πιστοποίησης και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών (STCW) και η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης από Πλοία (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, MARPOL).

Αξίζει να σημειωθεί πως η εφαρμογή της σύμβασης δεν είναι υποχρεωτική μόνο για τα κράτη-μέλη της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας, αλλά για όλες τις χώρες των οποίων τη σημαία χρησιμοποιούν πλοία παγκοσμίως (ILO, 2016). Η σύναψη της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας ήταν πολύ σημαντική για πολλούς λόγους.

Πρωτίστως, γιατί το επάγγελμα του ναυτικού είναι άκρως ιδιαίτερο, με κύριο χαρακτηριστικό την παγκόσμια υπόστασή του. Το γεγονός πως οι ναυτικοί και οι ναυτιλιακές εταιρίες δραστηριοποιούνται σε διεθνές επίπεδο από μόνο του κατέστησε αναγκαία τη θέσπιση μιας σύμβασης εργασίας με παγκόσμια εμβέλεια και προσανατολισμό. Όπως σημειώνει και η Χριστοδούλου (2009), σε πλοία που πλέουν με τις σημαίες χωρών που δεν επιβάλλουν αυστηρούς ελέγχους και πρότυπα λειτουργίας οι ναυτικοί συχνά καλούνται να εργάζονται κάτω από σκληρές και συχνά απαράδεκτες συνθήκες. Ήταν, λοιπόν, αναγκαίο να θεσμοθετηθεί ένα διεθνές πλαίσιο προστασίας και προώθησης των δικαιωμάτων των ναυτικών. Στους παραπάνω λόγους, ο Talley (2012) προσθέτει και το ότι οι προηγούμενες συμβάσεις ήταν απαρχαιωμένες και καθόλου αντιπροσωπευτικές των πιο μοντέρνων συνθηκών εργασίας στη ναυτιλία. Επίσης, αναφέρει πως οι προηγούμενες συμβάσεις δεν είχαν επικυρωθεί από μεγάλο αριθμό κρατών, με αποτέλεσμα να ενισχύεται η έλλειψη ενός ενιαίου διεθνούς πλαισίου οργάνωσης και νομικής κάλυψης της παγκόσμιας αγοράς ναυτικής εργασίας.

Η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας αποτελείται από 16 άρθρα, τα οποία, πέρα από γενικότερες διατάξεις, περιλαμβάνουν και το λεγόμενο Κώδικα, ο οποίος με τη σειρά του απαρτίζεται από πέντε τίτλους. Ο πρώτος τίτλος αναφέρεται στα ελάχιστα χαρακτηριστικά που είναι απαραίτητα ώστε να εργάζεται κάποιος ως ναυτικός. Συγκεκριμένα, η ελάχιστη ηλικία ενός ναυτικού είναι 16 χρονών, ενώ για βραδινή ναυτική εργασία ή εργασία υπό αντίξοες συνθήκες, η ελάχιστη ηλικία είναι τα 18 έτη. Επιπλέον, όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν πιστοποιητικό καλής υγείας, αλλά και σωματικής ικανότητας να ανταπεξέλθουν στις απαιτήσεις των καθηκόντων ενός πλοίου (ILO, 2016). Ο δεύτερος τίτλος αναφέρεται στις συνθήκες εργασίας. Συγκεκριμένα, τα συμβόλαια εργασίας μεταξύ ναυτικών και ναυτιλιακών εταιριών πρέπει να περιέχουν ξεκάθαρους όρους, ενώ οι ναυτικοί θα πρέπει υποχρεωτικά να πληρώνονται κάθε μήνα.

Επιπρόσθετα, οι συνολικές ώρες εργασίας δεν πρέπει να υπερβαίνουν τις 14 ώρες την ημέρα, ή τις 72 ώρες ανά 7 ημέρες. Παράλληλα, οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα να επιστρέψουν στην πατρίδα τους ανά πάσα στιγμή, καθώς και το δικαίωμα να

λάβουν ακόμη και ετήσιες άδειες. Σε περίπτωση μερικής ή ολικής απώλειας του πλοίου τους, οι ναυτικοί δικαιούνται από τη νομοθεσία να λαμβάνουν επίδομα ανεργίας, ενώ κάθε πλοίο πρέπει να απασχολεί συγκεκριμένο αριθμό ναυτικών, ανάλογα με το μέγεθος, το είδος και τις απαιτήσεις του (ILO, 2016).

Ο τρίτος τίτλος της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας αναφέρεται στις συνθήκες διαμονής και σίτισης στα πλοία. Συγκεκριμένα, οι συνθήκες διαμονής πάνω στο πλοίο πρέπει να προάγουν τη σωματική και ψυχική υγεία των ναυτικών, ενώ παράλληλα η σύμβαση προβλέπει και συγκεκριμένες διαστάσεις και προδιαγραφές για κάθε τύπο καμπίνας.

Επιπρόσθετα, η σύμβαση προβλέπει πως οι μάγειρες των πλοίων πρέπει να είναι άρτια εκπαιδευμένοι, ενώ το φαγητό και το νερό που καταναλώνουν οι ναυτικοί πρέπει να ελέγχεται από τη χώρα στην οποία είναι εγγεγραμμένο το πλοίο (ILO, 2016). Ο τέταρτος τίτλος αναφέρεται στην προστασία της υγείας και την κοινωνική προστασία των εργαζόμενων. Συγκεκριμένα, όλοι οι ναυτικοί έχουν το δικαίωμα δωρεάν πρόσβασης σε υπηρεσίες υγείας πάνω στο πλοίο, αλλά και στις περιοχές στις οποίες ταξιδεύει το πλοίο. Παράλληλα, η σύμβαση προστατεύει οικονομικά τους ναυτικούς σε περίπτωση ασθένειας, αφού τους προσφέρει αποδοχές 16 εβδομάδων από την έναρξη της ασθένειας. Σύμφωνα με τον ίδιο τίτλο, ένα πλοίο πρέπει να παρέχει στους ναυτικούς όλες τις συνθήκες υγιεινής και ασφάλειας για τους ναυτικούς, τόσο κατά τις ώρες εργασίας τους, όσο και κατά τις ώρες ξεκούρασης. Ο εν λόγω τίτλος περιλαμβάνει και υποχρεώσεις για τις χώρες των οποίων τη σημαία έχουν τα πλοία. Πιο συγκεκριμένα, οι χώρες αυτές πρέπει να παρέχουν δωρεάν και χωρίς διακρίσεις πρόσβαση σε πληροφορίες, καθώς και σε πολιτιστικές και κοινωνικές υπηρεσίες (ILO, 2016).

Τέλος, ο πέμπτος τίτλος αναφέρει τους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τον έλεγχο των πλοίων, προκειμένου να διερευνηθεί το κατά πόσο είναι εναρμονισμένα με τις διατάξεις της σύμβασης. Έτσι, οι φορείς εξουσίας των χωρών με των οποίων τη σημαία ταξιδεύουν τα πλοία είναι υποχρεωμένοι να ελέγχουν τα πλοία της δικαιοδοσίας τους αναφορικά με το κατά πόσο εφαρμόζουν τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας και τις διατάξεις της. Το κατά πόσο ένα πλοίο λαμβάνει άδεια λειτουργίας από τους φορείς και τις αρχές αυτές εξαρτάται από το αν κατέχουν το σχετικό Πιστοποιητικό Συμμόρφωσης με τη σύμβαση. Αντίστοιχους ελέγχους πρέπει κατά βούληση να κάνουν και οι λιμενικές αρχές σε κάθε λιμάνι που χρησιμοποιεί ένα πλοίο. Τέλος, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές θα πρέπει να ελέγχουν και τα

πρακτορεία που προμηθεύουν τις ναυτιλιακές εταιρίες με ναυτικό ανθρώπινο δυναμικό, ώστε να διαπιστωθεί αν εφαρμόζουν τη σύμβαση (ILO, 2016).

Όπως προκύπτει από την παραπάνω περιγραφή, κύριο στοιχείο της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας, το οποίο και αντανακλά τη σπουδαιότητά της, είναι πως η εν λόγω Σύμβαση θέτει τον ανθρώπινο παράγοντα ως κύριο γνώμονα για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία των πλοίων, με ό,τι αυτό συνεπάγεται για την ασφάλεια των πλοίων, των εμπορευμάτων και την ανθρώπινη ζωή, καθώς και κατ' επέκταση τα κόστη και την κερδοφορία των πλοιοκτητών. Το πιο σημαντικό θεμέλιο της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας είναι ότι καθιερώνει πρακτικές με γνώμονα τη θεμελίωση δίκαιων, ευνοϊκότερων και ποιοτικότερων όρων εργασίας. Την ίδια στιγμή, το γεγονός ότι η σύμβαση αυτή αφορά τους πλοιοκτήτες σε διεθνές επίπεδο εξασφαλίζει ταυτόχρονα και ίσους όρους ανταγωνισμού, δεδομένου του κόστους συμμόρφωσης με τους όρους της συνθήκης σε σύγκριση με όσους πλοιοκτήτες δεν συμμορφώνονταν με αυτούς έως τώρα.

Βέβαια, μόνο η ύπαρξη της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας δεν εξασφαλίζει στο μέγιστο βαθμό τους ναυτικούς, αφού θα πρέπει και οι εκάστοτε κυβερνήσεις να προωθούν την πλήρη εναρμόνιση των ναυτιλιακών εταιριών που πλέουν με τη σημαία τους με αυτήν. Όπως αναφέρθηκε και νωρίτερα, πέρα από τις χώρες των οποίων οι πλοιοκτήτες δεν εφαρμόζουν τα όσα προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας, ο Kanev (2014) αναφέρει πως υπάρχουν και πλοιοκτήτες που προσφέρουν αμοιβές και συνθήκες εργασίας πέραν των ελάχιστων που προβλέπει η σύμβαση. Για τους εργαζόμενους των πλοιοκτητών αυτών, η σύμβαση μπορεί να έχει επιφέρει αρνητικές εξελίξεις στις αμοιβές τους. Όμως, οι περιπτώσεις αυτές δεν μπορούν να συγκριθούν με το σύνολο των συνθηκών που βιώνουν οι ναυτικοί ανά τον πλανήτη.

3.4 Εθνικό θεσμικό πλαίσιο

Σε νομικό επίπεδο, η ναυτική εργασία στην Ελλάδα διέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας που θέσπισε η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας το 2006 και έθεσε σε εφαρμογή το 2010. Η Ελλάδα ψήφισε την επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης εργασίας το Σεπτέμβριο του 2012, ενώ το επίσημο έγγραφο επικύρωσης της σύμβασης κατατέθηκε τον Ιανουάριο του 2013. Συνεπώς, με την κατάθεση αυτή, η Ελλάδα έγινε το 32ο Κράτος Μέλος της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και το 10ο

ΚΜ της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ), που είχε επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε., 2012).

Όπως ισχύει για τους ναυτικούς σε όλες τις χώρες στις οποίες ισχύει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας, έτσι και οι Έλληνες ναυτικοί αποκομίζουν σημαντικά οφέλη από την επικύρωση της σύμβασης από το ελληνικό κράτος. Συγκεκριμένα, οι ναυτικοί είναι πλέον ενημερωμένοι για τα δικαιώματά τους, τα οποία και μπορούν διαρκώς να διεκδικούν βάση της συνθήκης. Επιπλέον, οι ναυτικοί υπόκεινται πλέον σε ελάχιστες συνθήκες εργασίας, οι οποίες τους επιτρέπουν τουλάχιστο να μην τύχουν κακής μεταχείρισης από τους εργοδότες τους.

Σε επίπεδο πλοιοκτητών, όπως επίσης αναφέρθηκε και νωρίτερα, η επικύρωση της σύμβασης τους δίνει τη δυνατότητα να μην αποτελούν αντικείμενα αθέμιτου ανταγωνισμού, ενώ, όπως υποστηρίζουν οι Silos et al. (2012), η ισχύς της σύμβασης ευνοεί τους πλοιοκτήτες και από την άποψη ότι τα πληρώματά τους θα είναι πιο ευχαριστημένα, άρα και έχουν μεγαλύτερο κίνητρο να λειτουργούν τα πλοία με μεγαλύτερη ασφάλεια και αποτελεσματικότητα, με αποτέλεσμα να επωφελούνται και οικονομικά τελικά οι πλοιοκτήτες.

Όπως αναλύει ο Cullinane (2011), η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας δεν έχει τύχει θετικής αποδοχής από όλους τους πλοιοκτήτες, καθώς οι περισσότεροι από αυτούς επιθυμούν να ελέγχουν οι ίδιοι το κόστος που αναλογεί στα πληρώματά τους και μάλιστα να το διατηρούν σε χαμηλά επίπεδα για λόγους ανταγωνιστικότητας. Βέβαια, αυτό εναντιώνεται στους κανονισμούς που διέπονται από τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας.

Σύμφωνα με τη μελέτη του Θεοτοκά (2008), αναφορικά με την αγορά εργασίας των ναυτικών και τη ναυτιλία, οι πλοιοκτήτες που φέρουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους δεν αποτελούν εξαίρεση από τον παραπάνω κανονισμό. Επομένως, γίνεται αντιληπτό ότι ως συνέπεια της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, οι πλοιοκτήτες αισθάνονται πλέον ακόμη πιο αυξημένα την ανάγκη να μη χρειάζεται να εναρμονίζονται με διεθνείς κανονισμούς, όπως αυτοί που ορίζονται από τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας. Μια σημαντική εργασιακή αλλαγή που επέφερε η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας από το ελληνικό κράτος ήταν η θέσπιση των ατομικών συμβάσεων εργασίας.

Σύμφωνα με αναφορά από το Βυθούλκα (2012), οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας είχαν λήξει από τον Οκτώβριο 2010 και δεν ανανεώθηκαν ποτέ, αφού με σχετική τροπολογία του τότε Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καταργήθηκαν.

Μελετώντας σχετικά άρθρα, αναφορικά με την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, παρουσιάζεται ως εν δυνάμει σκοπός η μεγαλύτερη απορρόφηση Ελλήνων ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία, ως ένα μέτρο καταπολέμησης της μεγάλης διείσδυσης ξένων χαμηλόμισθων ναυτικών στην ελληνική ναυτιλία. Παράλληλα, θεωρήθηκε ως πιο δόκιμο οι μισθοί των ναυτικών να μη βασίζονται σε συλλογικές συμβάσεις πλέον, αλλά κάθε ναυτικός να έχει το δικαίωμα να διαπραγματευτεί τις απολαβές του, με την προϋπόθεση ότι οι απολαβές αυτές, όπως και οι συνθήκες εργασίας του, να συνάδουν με τις διεθνείς συνθήκες και ειδικά να μην είναι χαμηλότερες από τις ελάχιστες συνθήκες εργασίας και απολαβές που ορίζει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας. Παρά τα παραπάνω θεωρητικά πλεονεκτήματα για τους Έλληνες ναυτικούς, οι συνδικαλιστικοί φορείς τους, επέμειναν πως το μέτρο κατάργησης των συλλογικών συμβάσεων αποτέλεσε ουσιαστικά την κατάργηση του δικαιώματος των ναυτικών να διεκδικούν συλλογικά τα συμφέροντά τους, ειδικότερα από τη στιγμή που οι κατώτατοι μισθοί που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας είναι πολύ χαμηλοί σε σχέση με τις παραδοσιακά υψηλές αμοιβές που λάμβαναν οι ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων και βαθμίδων στην ιεραρχία ενός πλοίου.

Πέρα από τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας, αλλά και τους κανονισμούς και τις συνθήκες των διεθνών φορέων παγκόσμιας ναυτιλίας, οι οποίες αναλύθηκαν διεξοδικά σε προηγούμενο κεφάλαιο, η ναυτική εργασία στην Ελλάδα διέπεται και από το ελληνικό δίκαιο. Συγκεκριμένα, διατάξεις για τη ναυτική εργασία και τη λειτουργία των πλοίων στην Ελλάδα περιλαμβάνει και ο Κώδικας Ναυτικού Δικαίου, ο οποίος διακρίνεται στον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου και τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου. Ο Κώδικας Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου περιλαμβάνει διατάξεις αναφορικά με τις υποχρεώσεις και τις κυρώσεις που αφορούν τους πλοιοκτήτες, ως απόρροια της πλήρους κυριότητας των πλοίων που έχουν και λειτουργούν υπό την κατοχή τους.

Παράλληλα, το δίκαιο περιλαμβάνει και το λεγόμενο Ναυτεργατικό Δίκαιο, το οποίο περιλαμβάνει διατάξεις που αφορούν την απασχόληση των ναυτεργατών. Οι διατάξεις αυτές με τη σειρά τους απορρέουν από το Σύνταγμα και τα άρθρα 4,5, 12 και 72, τα οποία κάνουν λόγο για τις υποχρεώσεις των πλοιοκτητών ως το προς το να προνοήσουν για τη ζωή, την υγεία και τη δίκαιη και ηθική μεταχείριση των ναυτεργατών που απασχολούν. Το άρθρο 5.2 του Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου καθορίζει την ιεραρχία και τις βασικές θέσεις εργασίας στο πλήρωμα ενός πλοίου, ενώ το άρθρο 14 προβλέπει πως σε περίπτωση ατυχήματος, οι πλοιοκτήτες πρέπει να

μεριμνήσουν για τη διάσωση των επιβατών και πληρωμάτων των πλοίων τους. Όσον αφορά τον Κώδικα Δημοσίου Δικαίου, αυτό ασχολείται με την οργάνωση του ελληνικού κράτους αναφορικά με τη διαχείριση και διοίκηση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, καθώς επίσης και με την επίλυση προβλημάτων που προκύπτουν μεταξύ της Ελλάδας και άλλων κρατών ως προς τη ναυτιλία (Υπουργείο Δικαιοσύνης, Διαφάνειας και Ανθρωπίνων Δικαιωμάτων, 2015).

3.5 Προβλήματα στη ναυτική εργασία στην Ελλάδα

Όπως προκύπτει από την ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων, η ναυτική εργασία σε παγκόσμιο επίπεδο χαρακτηρίζεται από μια σειρά προβλημάτων, τα οποία αφορούν και τη μεγάλη ιδιαιτερότητα του εν λόγω επαγγέλματος. Συνοψίζοντας τις όσες ιδιαιτερότητες έχουν αναλυθεί έως τώρα, οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν το μεγάλο πρόβλημα ότι λείπουν για πολύ μεγάλα και συνεχόμενα χρονικά διαστήματα από το σπίτι και την οικογένειά τους, όντας αναγκασμένοι να αντέχουν και να συνηθίζουν τις θαλάσσιες συνθήκες, οι οποίες και αποτελούν αναπόσπαστο μέρος της καθημερινότητάς τους. Πέραν τούτου, η κόπωση και ο ανεπαρκής ύπνος αποτελούν και αυτά σοβαρά προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ναυτικοί σε παγκόσμιο επίπεδο. Στα παραπάνω προβλήματα θα πρέπει να προστεθούν και τα προβλήματα κακής διατροφής, άγχους και πίεσης, τα οποία μπορούν να οδηγήσουν στη δυσκολία των ναυτικών στο να ανταπεξέλθουν επαρκώς στα καθήκοντά τους.

Επίσης, η εργασία του ναυτικού έχει γίνει επιπρόσθετα δύσκολη, ειδικά μετά τις συνθήκες και τους κανονισμούς που έχουν υπογραφεί σε διεθνές επίπεδο και που καθιστούν ως μεγαλύτερες τις ευθύνες των θαλασσοπόρων για την ομαλή και ασφαλή λειτουργία των πλοίων (Ljung & Lützhöft, 2014). Στις παραπάνω προκλήσεις του ναυτικού επαγγέλματος έρχεται να προστεθεί και η εισαγωγή νέων τεχνολογιών, κάτι που κάνει τη δουλειά του ναυτικού ακόμη πιο δύσκολη, αφού καλείται να χρησιμοποιεί νέες και συχνά πολύπλοκες τεχνολογίες, οι οποίες μπορεί μακροπρόθεσμα να διευκολύνουν τα καθημερινά του καθήκοντα, αλλά βραχυπρόθεσμα του δημιουργούν επιπρόσθετο φόρτο.

Κυρίαρχο πρόβλημα για τη ναυτική εργασία στην Ελλάδα αποτελεί η αυξημένη διείσδυση ξένων χαμηλόμισθων ναυτικών, η ύπαρξη των οποίων αυξάνει τα ποσοστά ανεργίας των Ελλήνων ναυτικών, όπως άλλωστε αναδεικνύεται και από τα

ερευνητικά αποτελέσματα που παρουσιάζονται από την ιστοσελίδα Αρχιπέλαγος (2016). Παρά το γεγονός ότι παρατηρήθηκε τα τελευταία χρόνια αύξηση των Ελλήνων ναυτικών στα πλοία Ελλήνων πλοιοκτητών, το πρόβλημα της ξένων ναυτικών στην Ελλάδα παραμένει μεγάλο, ειδικότερα στη σημερινή εποχή, όπου η μείωση τους αποτελεί τον κύριο μοχλό επιβίωσης και ανταγωνιστικότητας των πλοιοκτητών. Κάτι τέτοιο έχει διπλή συνέπεια για τους Έλληνες ναυτικούς, οι οποίοι κινδυνεύουν είτε να παραμένουν άνεργοι, είτε να εργάζονται με απολαβές αισθητά χαμηλότερες από εκείνες του παρελθόντος, με το τελευταίο, βέβαια, να αποτελεί φαινόμενο όχι μόνο για τους Έλληνες ναυτικούς, αλλά και όσους προέρχονται από προηγμένα κράτη της Δύσης. Προβλήματα στη ναυτική εργασία εντοπίζονται και αναφορικά με τη ναυτική εκπαίδευση. Παρά την αισιόδοξη παραπάνω ανάλυση, σύμφωνα με την οποία οι Έλληνες ναυτικοί λαμβάνουν εκπαίδευση πολύ υψηλής ποιότητας και για το λόγο αυτό είναι περιζήτητοι, η σημερινή πραγματικότητα δεν φαίνεται να είναι ακριβώς αυτή.

Πιο συγκεκριμένα, αναλύοντας τα αποτελέσματα σχετικής έρευνας του Ιδρύματος Ευγενίδη και του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών, ο Βυθούλκας (2013) αναφέρει πως δύο στους δέκα δόκιμους πλοiάρχους και μηχανικούς σκέπτονται σοβαρά να μην ολοκληρώσουν τις ναυτικές σπουδές τους. Αυτό οφείλεται είτε σε οικονομικού λόγους, είτε γιατί οι σπουδαστές δεν μπορούν να ανταπεξέλθουν στη δυσκολία των μαθημάτων τους. Κάτι τέτοιο δεν αποτελεί απλώς πρόθεση των σπουδαστών, αλλά και πραγματικότητα, αφού το 2012 2.580 πλοiάρχοι και 3.964 μηχανικοί εγκατέλειψαν πρόωρα τις σπουδές τους, με τους αριθμούς αυτούς να αντιστοιχούν σε μεγάλα ποσοστά διαρροής από τις ακαδημίες 38% και 36.6% αντίστοιχα (Βυθούλκας, 2013).

Παράλληλα, στην ίδια έρευνα οι ερωτηθέντες υποψήφιοι πλοiάρχοι και μηχανικοί δήλωσαν κατά πλειοψηφία (η οποία έφτανε το 75%) ότι δεν είναι ευχαριστημένοι με τις σπουδές τους, καθώς έκριναν τη διδασκαλία ως ανεπαρκή, αλλά και τις κτιριακές και τεχνολογικές υποδομές των ακαδημιών τους ως ακατάλληλες για την επιμόρφωσή τους με βάση τα σύγχρονα πρότυπα ναυτιλίας. Θετικές ήταν οι αντιλήψεις των σπουδαστών για τα βιβλία και γενικότερα τη διδακτέα ύλη, εκτός όμως από την πρακτική στις ναυτικές τεχνολογίες, τονίζοντας εκ νέου πως οι τεχνολογίες στις οποίες εκπαιδεύονται είναι ξεπερασμένες. Στα πλαίσια της έρευνας, σημειώνεται πως το τωρινό χρονικό σημείο δεν είναι τέτοιο που να επιτρέπει τις υπέρμετρα αισιόδοξες προβλέψεις για το μέλλον των ναυτικών, καθώς δεν είναι σίγουρο το πώς θα

αποδώσει η ελληνική και η παγκόσμια ποντοπόρος ναυτιλία, κάνοντας ταυτόχρονα λόγο και για την πολύ λεπτή σήμερα ισορροπία μεταξύ της προσφοράς και της ζήτησης ναυτικών στην Ελλάδα και τον πλανήτη (Βυθούλκας, 2013).

Στα προβλήματα της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα θα πρέπει να προστεθεί ο ολοένα και χαμηλότερος κρατικός προϋπολογισμός για την οικονομική υποστήριξη των Α.Ε.Ν. και των υποψηφίων ναυτικών που φοιτούν σε αυτές. Ενδεικτικά αναφέρεται πως το 2012 το προϋπολογισμένο κόστος της δημόσιας ναυτικής εκπαίδευσης στη Ελλάδα ήταν 17 εκατομμύρια ευρώ, από τα οποία διατέθηκαν μετά βίας τα 11 εκατομμύρια.

3.6 Ναυτικά ατυχήματα

Σύμφωνα με στοιχεία του ιστοτόπου iefimerida.gr (2018), σε 12 ανέρχονται τα ατυχήματα που καταγράφηκαν πέρυσι σε ελληνικά εμπορικά πλοία (100 κόρων και άνω) συνολικής χωρητικότητας 82.999 κόρων, σε πλοία και σε θαλάσσιες περιοχές ευθύνης των λιμενικών αρχών.

Τα πλοία αυτά, σύμφωνα με τη σχετική έρευνα της ΕΛΣΤΑΤ, αναλογούν στο 0,65% του συνόλου της δύναμης του ελληνικού εμπορικού στόλου και στο 0,19% της ολικής χωρητικότητάς του. Από τα 12 πλοία στα οποία συνέβη ατύχημα, τα περισσότερα ήταν επιβατηγά (50%) και δεξαμενόπλοια (25%). Τα περισσότερα ναυτικά ατυχήματα προκλήθηκαν λόγω βύθισης (4 πλοία) ή βλάβης της μηχανής (3 πλοία), ενώ σε 2 πλοία προκλήθηκε ατύχημα λόγω πρόσκρουσης, σε 2 πλοία λόγω προσάραξης και σε 1 πλοίο λόγω άλλων γεγονότων.

Ο αριθμός των εργαζομένων ναυτικών, οι οποίοι τραυματίστηκαν από τα ατυχήματα σε πλοία ή θαλάσσιες περιοχές ευθύνης λιμενικών αρχών ανήλθε σε 246 και μειώθηκε σε σχέση με το 2016 κατά 24,8% (αύξηση 2,2% είχε παρατηρηθεί το 2016 σε σχέση με το 2015). Από αυτούς που έπαθαν ατύχημα, το μεγαλύτερο ποσοστό (78,9%) αφορούσε σε θανατηφόρο. Περαιτέρω, από τα 194 θανατηφόρα ατυχήματα, τα 186 (95,9%) συνέβησαν σε θαλάσσιες περιοχές, δικαιοδοσίας λιμενικών αρχών και τα 8 (4,1%) συνέβησαν επάνω σε πλοία. Αντίστοιχα, από τα 52 μη θανατηφόρα ατυχήματα, τα 30 συνέβησαν σε άτομα που βρίσκονταν σε θαλάσσιες περιοχές, δικαιοδοσίας λιμενικών αρχών και τα 22 σε άτομα επάνω σε πλοία.

3.6.1 Σημαντικά ναυτικά ατυχήματα

Κάποια από τα σημαντικότερα ναυτικά ατυχήματα στη σύγχρονη ιστορία που αφορούν ελληνικά πλοία με ελληνική ή ξένη σημαία είναι τα παρακάτω:

- Atlantic Empress, 1979. Κατά τη διάρκεια τροπικής καταιγίδας, στις 19 Ιουλίου του 1979, το Atlantic Empress έπεσε πάνω στο Aegean Captain περίπου 10 μίλια ανοιχτά της νήσου Τομπάγκο, στην Καραϊβική. Αμφότερα τα πλοία υπέστησαν ρήγματα, εκτεταμένη διαρροή φορτίου και πυρκαγιές, ενώ 27 μέλη των πληρωμάτων έχασαν τη ζωή τους μέσα σε μια πραγματική κόλαση.

- Irenes Serenade, 1980. Το μεγαλύτερο ναυάγιο στη Μεσόγειο συνέβη στον κόλπο της Πύλου, τον Φεβρουάριο του 1980, όταν βυθίστηκε το ελληνικής ιδιοκτησίας Irenes Serenade. Υστερα από μια τρομερή έκρηξη που προκλήθηκε από σπινθήρα κατά τον ανεφοδιασμό του πλοίου, το πετρέλαιο που μετέφερε, συνολικού όγκου 102.600 τόνων, άρχισε να διαρρέει στη θάλασσα. Πέρα από την απώλεια δύο μελών του πληρώματος, τις ζημιές που προκλήθηκαν στο λιμάνι της Πύλου και τη νήσο Σφακτηρία, η ρύπανση από το πετρέλαιο που μετέφερε το Irenes Serenade έφτασε σε απόσταση έως και 100 χιλιομέτρων από το σημείο του ναυαγίου.

3.6.2 Εργατικά ατυχήματα ναυτικών

Η σχετική νομοθεσία για περιπτώσεις εργατικών ατυχημάτων σε ναυτικούς είναι πολύ ειδική και οι υποθέσεις αυτές δικάζονται συνήθως από Ναυτικά Δικαστήρια. Επιπλέον οι εφαρμοστέοι νόμοι και κανονισμοί έχουν σε μεγάλο βαθμό θεσπιστεί από διεθνείς ναυτιλιακούς οργανισμούς, ενώ οι εναγόμενοι πλοιοκτήτες, εφοπλιστές, διαχειριστές, ασφαλιστές, αλληλασφαλιστικοί οργανισμοί, νηογνώμονες συνδέονται ως επί το πλείστον με περισσότερες από μια χώρες.

α. Η περίπτωση των αλλοδαπών ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία υπό ξένη σημαία που διατηρούν σύνδεσμο με την Ελλάδα.

Αλλοδαποί ναυτικοί ή οι οικογένειές τους, θύματα ατυχημάτων σχετιζομένων με τη ναυτική υπηρεσία, δικαιούνται συχνά να προσφύγουν στα Ελληνικά Δικαστήρια σε σχέση με τις αξιώσεις τους για αποζημίωση, ανεξαρτήτως του αν η σύμβαση ναυτικής εργασίας τους έχει συναφθεί στο εξωτερικό ή αν το πλοίο όπου υπηρετούν φέρει Ελληνική ή ξένη σημαία.

Δυνάμει του Κανονισμού του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης 44/2001 περί Δικαιοδοσίας και Αναγνώρισης και Αναγκαστικής Εκτελέσεως Δικαστικών αποφάσεων σε αστικές και εμπορικές υποθέσεις (recast Κανονισμός 1215/2012) τα Ελληνικά Δικαστήρια αποκτούν δικαιοδοσία επί περιπτώσεων αλλοδαπών ναυτικών που υπέστησαν ατύχημα επί πλοίου ξένης σημαίας, ακόμα και σε περίπτωση που η ατομική σύμβαση εργασίας του ναυτικού περιέχει ρήτρα αποκλειστικής αρμοδιότητας αλλοδαπού δικαστηρίου, εφόσον προκύπτει σύνδεσμος της πλοιοκτησίας ή διαχείρισης του πλοίου με την Ελλάδα.

Η εφαρμογή και η ερμηνεία από τα Ελληνικά Ναυτικά Δικαστήρια του Κανονισμού Ευρωπαϊκής Ένωσης 593/2008 περί Εφαρμοστέου Δικαίου στις Συμβατικές Ενοχές, επιτρέπει σε πολλές περιπτώσεις την εφαρμογή του Ελληνικού Δικαίου και στις περιπτώσεις αλλοδαπών παθόντων σε ναυτεργατικά ατυχήματα, πολλές φορές ακόμα κι αν στην ατομική σύμβαση εργασίας έχει συμφωνηθεί εφαρμογή άλλου δικαίου.

Στο πλαίσιο της επιδίωξης των απαιτήσεων των ναυτικών και προς εξασφάλιση των αξιώσεών τους και της δυνατότητας αναγκαστικής εκτέλεσης των δικαστικών αποφάσεων, επιχειρείται ενίοτε η κατάσχεση του υπεύθυνου πλοίου ή αδελφών πλοίων, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό.

Σε αυτό το σημείο παρατίθενται ενδεικτικά παραδείγματα ατυχημάτων ναυτικών κατά τη διάρκεια εργασίας τους:

- Τραυματισμός ναυτικού σε επιβατηγό πλοίο R.I. στη Μεσόγειο
- Θανατηφόρος τραυματισμός ναυτικού από έκρηξη σε φορτηγό πλοίο T.S.
- Θάνατος ναυτικού από θερμοπληξία ενώ υπηρετούσε σε πλοίο στην Μέση Ανατολή
- Τραυματισμός ναυτικού κατά την επίθεση πειρατών στο πλοίο στη Σομαλία
- Πνιγμός ναυτικού που υπηρετούσε επί του δεξαμενοπλοίου A.M.
- Τραυματισμός υποπλοιάρχου κατά την διαδικασία φορτοεκφορτώσεων σε πλοίο στο Μπουργκάς της Βουλγαρίας
- Ναυάγιο του φορτηγού πλοίου K. στη Μεσόγειο
- Ναυάγιο του αλιευτικού σκάφους Λ. στο Αιγαίο
- Σύγκρουση αλιευτικού με φορτηγό πλοίο στο στενό της Χαλκίδας, βύθιση και απώλεια μελών του πληρώματος

- Σύγκρουση του ακτοπλοϊκού ΣΑΜΑΙΝΑ με την τορπιλοπυραυλάκατο ΚΩΣΤΑΚΟΣ του Ελληνικού Πολεμικού Ναυτικού, στα ανοιχτά της νήσου Σάμου
- Θάνατος ναυτικού από εγκληματική επίθεση αγνώστων κατά την βραδινή του επιστροφή στο πλοίο μετά από διασκέδαση σε νυχτερικό κέντρο σε λιμένα του εξωτερικού, στα πλαίσια ολιγόωρης άδειάς του.
- Φιάλη ασετιλίνης εξερράγη κατά την διάρκεια εκτέλεσης εργασιών συγκόλλησης, επί του υπό σημαία Παναμά φορτηγού πλοίου T.S. που ναυλοχούσε στον λιμένα Παρανάγκουα της Βραζιλίας. Ένας ναυτικός Φιλιπινέζικης υπηκοότητας που υπηρετούσε στο πλοίο τραυματίστηκε θανάσιμα εξαιτίας της έκρηξης. Η οικογένειά του επιδίωξε δικαστικά τις απαιτήσεις της για αποζημίωση στα Ελληνικά Δικαστήρια, τα οποία είχαν δικαιοδοσία επειδή το πλοίο ήταν ελληνικών συμφερόντων, ιδιοκτησίας και διαχείρισης. Οι αξιώσεις τους περιλάμβαναν απώλεια συντήρησης και χρηματική ικανοποίηση λόγω ψυχικής οδύνης.

Κεφάλαιο 4

Συνδικαλιστικές Οργανώσεις των Ναυτικών

4.1 Γενικό πλαίσιο

4.1.1. Ιστορική αναδρομή και ίδρυση της ΠΝΟ (Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας)

Η ίδρυση της Πανελλήνιας Ναυτικής Ομοσπονδίας πραγματοποιήθηκε το 1920, όταν συνήλθε από 11 μέχρι 20 Νοεμβρίου το πρώτο ιδρυτικό Συνέδριο της Ομοσπονδίας. Στο Συνέδριο αυτό πήραν μέρος όλες οι υπάρχουσες τότε ναυτεργατικές οργανώσεις, η ίδρυση των οποίων είχε προηγηθεί εκείνης της ΠΝΟ. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στις αρχές του περασμένου αιώνα είχαν ιδρυθεί και λειτουργούσαν η Πανελλήνια Ένωση Πλοιάρχων, η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Ε.Ν., η Ένωση Ναυτοθερμαστών "Ο Άγιος Σπυρίδων" και αργότερα ιδρύθηκαν άλλες οργανώσεις όπως, η Πανελλήνια Ένωση Ναυτών ΕΝ (1912) ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Θαλαμηπόλων (1913), η Πανελλήνια Ένωση Ναυτομαγείρων που ιδρύθηκε και αυτή τον ίδιο χρόνο. Στα 1916 ιδρύεται η Πανελλήνια Ένωση Φροντιστών και ο Πανελλήνιος Σύνδεσμος Λογιστών Εμπορικών Ατμοπλοίων, ενώ οι Ραδιοτηλεγραφετές οργανώνονται το 1917 κάτω από τον Σύνδεσμο τους, τον Πανελλήνιο Σύνδεσμο Αξιωματικών Ασυρμάτου Θαλάσσης, Αέρος, Ξηράς και ακολουθεί η ίδρυση της Πανελλήνιας Ένωσης Μηχανικών ΜΕΚ στα 1928, της Πανελλήνιας Ένωσης Ναυτών Μότορσιπ και Πετρελαιοκινήτων στα 1943, της Ένωσης Κυβερνητών Ιστιοφόρων στα 1938 της Ένωσης Προσωπικού Τροφοδοσίας στα 1940 και τέλος οι Ηλεκτρολόγοι Ε.Ν. οργανώθηκαν το 1947 (ΠΝΟ, 2017).

Από την προηγηθείσα αναδρομή προκύπτει ότι η οργάνωση των διαφόρων κλάδων δεν έγινε ταυτόχρονα, προηγήθηκαν οι δυναμικότεροι κλάδοι και ακολούθησαν οι υπόλοιποι, με αποτέλεσμα η ολοκλήρωση να πραγματοποιηθεί μέσα στα πρώτα πενήντα περίπου χρόνια του περασμένου αιώνα.

Η ΠΝΟ με το οργανωτικό σχήμα που την γνωρίζουμε σήμερα άρχισε την δράση της από τον Νοέμβριο του 1920. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός, που αποδεικνύει πως η ΠΝΟ από τα πρώτα κιόλας βήματα της συνειδητοποίησε την σημασία της διεθνούς

εργατικής συνεργασίας και αλληλεγγύης, ότι η Διοίκηση της Ομοσπονδίας αποφάσισε τον Δεκέμβρη του 1920 - ένα μόλις μήνα μετά την ίδρυση της- να προσχωρήσει στην Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) και να αποτελέσει μία από τις αρχαιότερες οργανώσεις της δύναμης της Διεθνούς.

Η εμφάνιση της ΠΙΝΟ μέσα στην συνδικαλιστική ζωή της χώρας έδωσε νέα ορμή και δυναμικότητα στο όλο εργατικό κίνημα, πράγμα που έμελλε να ενταθεί τα αμέσως επόμενα χρόνια. Μετά από αυτήν την σύντομη αναφορά στα της ίδρυσης της ΠΙΝΟ και των Ναυτεργατικών Οργανώσεων θα επιχειρήσουμε να σταθούμε σε κάποιες ιδιαίτερα σημαντικές στιγμές των αγώνων και της δράσης της Ομοσπονδίας που απετέλεσαν σταθμούς στην 80χρονη ιστορία της.

Κατά την αμέσως μεταπολεμική περίοδο τα προβλήματα που είχαν συσσωρευτεί για τους ναυτεργάτες της Ακτοπλοΐας και ειδικότερα η επιμονή της τότε Διοίκησης Θαλασσιών Μεταφορών να μην δέχεται καμιά συζήτηση για την βελτίωση των μισθών των ακτοπλόων αξιωματικών και πληρωμάτων, οδήγησαν την ΠΙΝΟ την 10η Μαρτίου 1947, σε κάθοδο σε απεργία η οποία σημείωσε πλήρη επιτυχία, αποσπώντας αύξηση μισθών 50%.

Αμέσως μετά την απελευθέρωση, η ΠΙΝΟ επιχείρησε να ανασυνδέσει τις σχέσεις της με την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (ITF) με την ευκαιρία της σύγκλησης της Μικτής Ναυτιλιακής Επιτροπής (Joint Maritime Commission) της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ΔΟΕ). Στην ανωτέρω Επιτροπή μετείχαν οι περισσότεροι ηγέτες των συνδικαλιστικών οργανώσεων των ναυτικών χωρών, έργο της οποίας ήταν και εξακολουθεί να είναι η συζήτηση θεμάτων μεταξύ των κοινωνικών εταίρων της ναυτιλίας με στόχο την αναβάθμιση των συνθηκών εργασίας των ναυτεργατών και την προετοιμασία της Ναυτικής Συνόδου της ΔΟΕ για την υιοθέτηση διεθνών κανόνων ναυτικής εργασίας.

Αφού επετεύχθη η επανασύνδεση των σχέσεων μεταξύ ΠΙΝΟ - ITF, αντιπροσωπεία της Ομοσπονδίας έλαβε μέρος για πρώτη φορά τον Ιούλιο του 1950 στο Συνέδριο της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) που πραγματοποιήθηκε στην Στουτγάρδη της Γερμανίας και από τότε η ΠΙΝΟ παίρνει ενεργό μέρος σε όλα τα Συνέδρια της Διεθνούς. Το 1950 απετέλεσε έτος ανασύνταξης και αναδιοργάνωσης των δυνάμεων της με μοναδικό στόχο την προώθηση των αιτημάτων του κλάδου και την προσπάθεια επίτευξης λύσεων στα δίκαια αιτήματα των ναυτεργατών. Το καλοκαίρι του 1951 διαφαίνεται απειλή στον ορίζοντα για πολλούς Ακτοπλόους

ναυτικούς, με το μελετώμενο ακτοπλοϊκό τραστ. Οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες συνεννοούνται με σκοπό να περιορίσουν τον αριθμό των κινουμένων σκαφών τους, να ελαττώσουν τα δρομολόγια και να επιβάλλουν ένα μονοπωλιακό καθεστώς στις Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες, που θα είχε ολέθριες συνέπειες για τους απασχολούμενους στην Ακτοπλοΐα ναυτικούς και στο κοινό που έκανε χρήση των συγκοινωνιών αυτών.

Ύστερα από αυτές τις εξελίξεις η ΠΝΟ αποφάσισε την κήρυξη απεργίας σε όλα τα Ακτοπλοϊκά σκάφη η οποία σημείωσε πλήρη επιτυχία και κράτησε ένα ολόκληρο μήνα. Όχι μόνο κατόρθωσε να αποκρούσει τα σχέδια για το μελετώμενο ακτοπλοϊκό τραστ, αλλά πέτυχε συγχρόνως να αποσπάσει σημαντική αύξηση των μισθών κατά 30%. Αποφασιστικό σταθμό στην δράση και την ιστορία της ΠΝΟ απετέλεσε η υπογραφή στα 1951 της πρώτης μεταπολεμικής Συλλογικής Σύμβασης Εργασίας με την Ένωση των Ελλήνων Εφοπλιστών για τους αξιωματικούς και τα πληρώματα των υπό Ελληνική σημαία φορτηγών πλοίων.

Η ΠΝΟ κατακτά την θέση της ως αντιπροσωπευτικός συνδικαλιστικός οργανισμός και των Ελλήνων ναυτικών των εργαζομένων στα φορτηγά πλοία, που κινούνται σε όλη την υδρόγειο. Αποτελεί συγχρόνως το πρώτο βήμα για την ανάπτυξη της δραστηριότητας της πέραν από τις Ελληνικές θάλασσες, γεγονός που είχε αποφασιστική σημασία για τις μετέπειτα εξελίξεις, ιδιαίτερα σε ό,τι αφορά τα πλοία με σημαίες ευκαιρίας.

Η παραπάνω Συλλογική Σύμβαση ανανεώθηκε το Μάρτιο του 1954, με μόνη την διαφορά ότι από τότε η εφαρμογή της εκτείνεται στα πλοία άνω των 4.500 κόρων , ενώ για τα πλοία κάτω από 4.500 κόρους καθορίζονται αργότερα κάπως διαφορετικοί όροι εργασίας και αμοιβής. Από τον Ιανουάριο του 1957 υπογράφεται η Συλλογική Σύμβαση για τα Ποντοπόρα Φορτηγά χωρητικότητας πάνω από 4.500 κόρους και επέρχονται σημαντικές αυξήσεις στους μισθούς. Η Σύμβαση αυτή ανανεώθηκε τον Μάιο του 1959 . Σημαντική επιτυχία της Διοίκησης της ΠΝΟ υπήρξε η ανανέωση της παραπάνω Σύμβασης, χωρίς καμία ελάττωση του μισθολογίου, δεδομένου ότι η ναυτιλιακή κρίση την εποχή εκείνη είχε φθάσει στο απόγειο της, μεγάλος αριθμός ναυτικών ήταν άνεργοι και πίεζαν την αγορά εργασίας. Τον Φεβρουάριο του 1957 υπογράφεται ξεχωριστή Συλλογική Σύμβαση Εργασίας που ρύθμιζε τους όρους εργασίας και αμοιβής των πληρωμάτων των εργαζομένων σε Φορτηγά πλοία χωρητικότητας από 801 μέχρι 4.500 T.D.W. Το πρώτο μεταπολεμικό Παν-Ναυτικό

Συνέδριο της Ομοσπονδίας συνήλθε στις 2 Νοεμβρίου του 1952 και αποτέλεσε αποφασιστικό σταθμό στην ιστορία της ΠΙΝΟ. Η ακτινοβολία του ξεπέρασε τα στενά επαγγελματικά όρια και πήρε γενικότερη προβολή μέσα σε ολόκληρο το εργατικό κίνημα της χώρας μας . Για πρώτη φορά εξ άλλου παρέστησαν ξένοι εργατικοί αντιπρόσωποι σε Συνέδριο της ΠΙΝΟ, η δε απήχηση του ήταν ευρύτατη και μέσα στον τόπο μας και ανάμεσα στους ξένους συνδικαλιστικούς κύκλους.

Μια αναδρομή στους σταθμούς που σημάδεψαν την δράση της ΠΙΝΟ δεν θα μπορούσε να μην σταθεί σε μια σελίδα της ιστορίας της, που αφορά τον αγώνα κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας και μάλιστα την πρώτη μορφή αγώνα που εκδηλώθηκε διεθνώς. Μετά το πέρας του δευτέρου παγκοσμίου πολέμου σημειώνεται στην διεθνή εμπορική ναυτιλία ένα φαινόμενο -πρωτόγνωρο μέχρι τότε- που βάζει σε ανησυχία την Διεθνή Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών και τις ναυτεργατικές οργανώσεις της δύναμης της.

Παρατηρείται μια αλματώδης αύξηση της χωρητικότητας πλοίων εγγεγραμμένων στα νηολόγια του Παναμά, της Λιβερίας, Ονδούρας και Κόστα Ρίκα (Pan Lib Hon Co). Το αξιοσημείωτο σε αυτή την περίπτωση, ήταν ότι οι χώρες αυτές στις οποίες ήταν νηολογημένα τα εν λόγω πλοία δεν είχαν ναυτική παράδοση, δεν διατηρούσαν ειδικό ναυτιλιακό μηχανισμό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας των πλοίων, ώστε να διασφαλίζονται οι προϋποθέσεις της ασφάλειας ζωής στη θάλασσα στα πλοία που έφεραν τις σημαίες τους, δεν διέθεταν νομοθεσία προστασίας των ναυτεργατών ούτε πλαίσιο κοινωνικής ασφάλισης των ναυτεργατών και των οικογενειών τους, δεν διέθεταν ναυτεργατικές οργανώσεις που θα αγωνίζονταν για να επιτύχουν Συλλογικές Συμβάσεις Εργασίας που θα προστάτευαν κατά κάποιο τρόπο τα πληρώματα για τον απλούστατο λόγο ότι δεν είχαν ναυτικούς των εθνικοτήτων τους. Το σημαντικότερο όλων ήταν το γεγονός ότι οι εφοπλιστές των πλοίων αυτών δεν ήταν ούτε Παναμέζοι, ούτε Λιβεριανοί αλλά αλλοδαποί ως προς την σημαία του πλοίου (κυρίως Έλληνες και Αμερικανοί).

Για όλους τους παραπάνω λόγους η διεθνής ναυτεργατική κοινότητα έδωσε τον χαρακτηρισμό και ονόμασε τις σημαίες αυτές σημαίες ευκαιρίας ή ευκολίας. Το αποτέλεσμα ήταν οι πλοιοκτήτες των πλοίων αυτών να ναυτολογούν πληρώματα με μισθούς πείνας, να τα εξαναγκάζουν σε υπερωριακές εργασίες χωρίς καμία αμοιβή, να εγκαταλείπουν στα διάφορα λιμάνια τους ναυτικούς χωρίς χρήματα χωρίς καμία αποζημίωση χωρίς έξοδα παλιννόστησης τους - πράγμα που δυστυχώς συνεχίζεται

και μέχρι σήμερα - χωρίς καμιά προστασία σε περίπτωση ασθένειας των ίδιων και των μελών των οικογενειών τους και το χειρότερο να μην έχουν τις προϋποθέσεις για συνταξιοδότηση όταν θα ήταν πλέον απόμαχοι.

Το αποτέλεσμα της έντονης δραστηριότητας της ΠΙΝΟ κατά τα τέλη της δεκαετίας του 50 και αρχές του 1960 σε συνδυασμό και με άλλους λόγους είχε σαν αποτέλεσμα την στροφή πλοίων Ελληνικών συμφερόντων στο Ελληνικό νηολόγιο. Είναι ενδιαφέρον να αναφέρουμε ότι αρχές της δεκαετίας του 1960 τα υπό Ελληνική σημαία πλοία είχαν ξεπεράσει τα 1000 με συνολική χωρητικότητα πάνω από 5.000.000 τόννους. Η ΠΙΝΟ έχει διανύσει μέχρι σήμερα μια ιστορία 90 χρόνων πλούσια σε δράση και αγώνες και έχει πετύχει να αποτελεί ζωντανό και ενεργό τμήμα του συνδικαλιστικού κινήματος της χώρας μας.

4.2 Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών (International Transport Workers' Federation, ITF) είναι μια παγκόσμια ένωση στην οποία υπάγονται οι εθνικές ομοσπονδίες εργαζόμενων στους κλάδους μεταφορών. Το 2009, η ομοσπονδία είχε 654 επιχειρήσεις-μέλη σε 148 χώρες, οι οποίες αντιστοιχούσαν σε περίπου 4,5 εκατομμύρια εργαζόμενους. Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών εκπροσωπεί τα δικαιώματα των εργατών μεταφορών στη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (ILO), το Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) και το Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, ICAO).

Παράλληλα, η ομοσπονδία ενημερώνει τις κατά τόπους ομοσπονδίες εργατών μεταφορών για όλες τις εξελίξεις στον κλάδο σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ οργανώνει και δράσεις με διεθνές αντίκτυπο, όταν ένα μέλος της υπόκειται σε παραβίαση των διεθνών όρων εργασίας από την εργοδοσία ή την εθνική κυβέρνηση στην οποία υπάγεται. Τα κεντρικά γραφεία της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών βρίσκονται στο Λονδίνο, ενώ η ομοσπονδία διαθέτει επίσης γραφεία στο Αμάν, στις Βρυξέλλες, στη Μόσχα, στο Νέο Δελχί, στο Ρίο ντε Τζανέιρο και στο Τόκιο (ITF Global, 2016).

Όσον αφορά τη ναυτική εργασία, ο ρόλος της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών είναι πολύ σημαντικός, γιατί εκτός από το να προασπίζει τα συμφέροντα των ναυτικών σε διεθνή όργανα και κέντρα αποφάσεων, ορίζει και κατώτατους

μισθούς ανά ειδικότητα ναυτικού για τα πλοία των ναυτιλιακών εταιριών, οι οποίες έχουν συνάψει συμφωνία με την ομοσπονδία και οι εργαζόμενοί τους αποτελούν μέλη της. Οι κατώτατοι μισθοί που προβλέπει η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών παρουσιάζονται στον παρακάτω Πίνακα, όπως προκύπτουν από τη βασική συλλογική σύμβαση εργασίας που έχει θεσπίσει η διεθνής ομοσπονδία από την 1^η Ιανουαρίου του 2015. Οι μηνιαίες αποδοχές που ορίζει ο Πίνακας (όλες οι αποδοχές αναγράφονται σε δολάρια), είναι κατά πολύ υψηλότερες του κατώτατου μισθού που προβλέπει η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας, αλλά με τη διαφορά βέβαια ότι οι μηνιαίες αποδοχές που ρυθμίζει η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας αφορούν τον κατώτατο μισθό που λαμβάνει ένας ναυτικός της κατώτατης βαθμίδας και με την ελάχιστη απαιτούμενη εξειδίκευση.

Η Διεθνής Ομοσπονδία Εργατών Μεταφορών ήδη από το 1948 όταν πραγματοποιήθηκε το Συνέδριο της στο Όσλο οργάνωσε ένα μακροχρόνιο, επίμονο και αποφασιστικό αγώνα στον οποίο κινητοποίησε όλες τις οργανώσεις της δύναμης της, ναυτεργατικές και λιμενεργατικές. Η ΠΝΟ έδειξε ζωνφό ενδιαφέρον ευθύς εξ αρχής στις πρωτοβουλίες αυτές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) δεδομένου ότι η χώρα μας ήταν κατά παράδοση ναυτική χώρα και ο αντίκτυπος από τον αθέμιτο ανταγωνισμό των πλοίων αυτών έθιγε και την εθνική μας ναυτιλία αλλά και γιατί τα περισσότερα από τα πλοία αυτά ήταν Ελληνικών συμφερόντων και απασχολούσαν Ελληνικά πληρώματα.

Παράλληλα, όπως αναφέρει η ΠΝΟ, είχαν σημειωθεί επανειλημμένα κρούσματα εγκατάλειψης πληρωμάτων, χωρίς καμιά προστασία με θύματα ναυτικούς, που βρίσκονταν στην ανάγκη να προσφύγουν στις ξένες συνδικαλιστικές οργανώσεις για να ζητήσουν προστασία. Η κατάσταση αυτή δημιούργησε διεθνή κατακραυγή στο διεθνή Τύπο και στις διεθνείς συνδιασκέψεις και οδήγησε την ΠΝΟ στην ανάληψη δράσης στα πλαίσια του αγώνα της Διεθνούς Ομοσπονδίας, κατά των πλοίων υπό σημαίες ευκαιρίας.

Αμέσως μετά την λήξη του 25ου Συνεδρίου της ITF που συνήλθε τον Ιούλιο του 1958 στο Άμστερνταμ αποφασίσθηκε η ανάληψη συνδικαλιστικής δράσης από τις Οργανώσεις της Διεθνούς - Ναυτεργατικές και Λιμενεργατικές κατά των πλοίων αυτών που πήρε την μορφή τετραήμερου μποϊκοτάζ σε παγκόσμια κλίμακα, η εκδήλωση του οποίου άρχισε την 1 Δεκεμβρίου και έληξε την 4 Δεκεμβρίου του 1958, ιδιαίτερα στην Βόρειο Αμερική.

Στη συνέχεια από το 1959 και εξής άνοιξε ο δρόμος για την ΠΝΟ για την παροχή προστασίας στους Έλληνες ναυτεργάτες που αναγκάζονταν να εργασθούν στα πλοία με σημαίες ευκαιρίας με την υπογραφή Συλλογικών Συμβάσεων κατ' εξουσιοδότηση της Διεθνούς εφαρμόζοντας ολόκληρη την Ελληνική νομοθεσία σε ό,τι αφορά τις Συλλογικές Συμβάσεις, την προστασία της ασθένειας την καταβολή αποζημίωσης κ.λπ. Οι παραπάνω εξελίξεις είχαν μια ακόμη θετική έκβαση αναγκάζοντας τον Ελληνικό εφοπλισμό, ύστερα από την κατακραυγή που σημειώθηκε διεθνώς, να επιζητήσει την ασφάλιση των πληρωμάτων τους στο Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο.

Ο αγώνας της Διεθνούς Ομοσπονδίας Εργατών Μεταφορών (ITF) κατά των πλοίων με σημαίες ευκαιρίας που άρχισε το 1958, όπως προαναφέραμε, και συνεχίζεται μέχρι και σήμερα με διευρυμένο περιεχόμενο στρεφόμενος κατά και των υποβαθμισμένων (Substandard Vessels) υπό εθνική σημαία πλοίων είχε σαν αποτέλεσμα να εξωθηθεί ένας σημαντικός αριθμός πλοίων με σημαίες ευκαιρίας στο Ελληνικό νηολόγιο. Αρκεί να θυμηθούμε ότι στα μέσα της δεκαετίας του 70 η δύναμη του υπό Ελληνική σημαία στόλου ανέρχονταν στα 4.000 πλοία περίπου, ενώ ο αριθμός των Ελληνόκτητων με σημαίες ευκαιρίας πλοίων ήταν ασήμαντος. Δυστυχώς σήμερα συμβαίνει το ακριβώς αντίθετο. Η συντριπτική πλειοψηφία πλοίων Ελληνικών συμφερόντων είναι εγγεγραμμένη στα νηολόγια ευκαιρίας και ένας μικρός αριθμός πλοίων βρίσκεται υπό ελληνική σημαία.

4.3 Ναυτεργατικά σωματεία

Τα Ναυτεργατικά Σωματεία, αφορούν τα επαγγελματικά, συνδικαλιστικά σωματεία στα οποία οργανώνονται οι ναυτικοί και αυτά είναι: η Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ), η Πανελλήνια Ένωση Κατώτερων Πληρωμάτων Μηχανής Εμπορικού Ναυτικού «ο ΣΤΕΦΕΝΣΩΝ», ΠΕΕΜΑΓΕΝ, ΠΕΣ/ΝΑΤ. Η Πανελλήνια Ναυτική Ομοσπονδία (Π.Ν.Ο.), αποτελεί την κεντρική οργάνωση όλων των επιμέρους ναυτεργατικών σωματείων και η οποία με την σειρά της αντιπροσωπεύει το σύνολο των Ελλήνων ναυτικών. Τα πάσης φύσεως θέματα των ναυτεργατικών σωματείων διέπονται από το Συνδικαλιστικό και Συλλογικό Ναυτεργατικό Δίκαιο, όπως αυτό διαμορφώνεται από τη σχετική νομολογία και τις συλλογικές συμβάσεις ναυτεργατών.

4.3.1 Πανελλήνια Ένωση Μηχανικών Εμπορικού Ναυτικού (ΠΕΜΕΝ)

Τα συνδικάτα δημιουργήθηκαν από την κοινωνική αναγκαιότητα που έχει ως βασικό αντικείμενο την υπεράσπιση των συμφερόντων της εργατικής τάξης .

Σκοποί της ΠΕΜΕΝ είναι:

- α) Η συνένωση και η εκπροσώπηση των μηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού κάθε τάξης, ειδικότητας και πτυχίου σε ένα μαζικό και αδιαίρετο σωματείο, την ΠΕΜΕΝ, ανεξάρτητα από θρησκευτικές, φυλετικές, φιλοσοφικές και πολιτικές διαφορές και διακρίσεις, η καλλιέργεια μεταξύ αυτών του πνεύματος της εργατικής αλληλεγγύης και της συναδελφικής συμπαράστασης.
- β) Η συμβολή και διεκδίκηση των συμφερόντων της εργατικής τάξης, για την κατάργηση της εκμετάλλευσης ανθρώπου από άνθρωπο.
- γ) Να αντιπαλεύει την γραμμή της ταξικής συνεργασίας που υπονομεύει τα συμφέροντα των μελών της και υπηρετεί τις επιδιώξεις του κεφαλαίου.
- δ) Η μελέτη, προβολή και προαγωγή των οικονομικών, κοινωνικών και θεσμικών επαγγελματικών συμφερόντων των εργαζομένων στον κλάδο.
- ε) Η υπεράσπιση του δικαιώματος της συνδικαλιστικής ελευθερίας και η συσπείρωση γύρω από το αντιπροσωπευτικό συνδικαλιστικό όργανο όπως και η υπεράσπιση του δικαιώματος της απεργίας.
- στ) Η βελτίωση της επαγγελματικής κατάστασεως των μηχανικών Ε.Ν. και η επιδίωξη της νομοθετικής κατοχύρωσης των διεπόντων την επαγγελματική τους εξέλιξη και την αναγνώριση της συμβολής τους στον εθνικό πλουτοπαραγωγικό κλάδο, την Εμπορική Ναυτιλία.
- ζ) Η προσπάθεια εξασφάλισης εργασίας στα μέλη της ΠΕΜΕΝ και της κατά σειρά ναυτολόγησής τους.
- η) Η καλλιέργεια ανταπόκρισης και συνεργασίας με τις ναυτεργατικές οργανώσεις της χώρας μας και της αλλοδαπής και η συνεργασία με ελληνικές και διεθνείς εργατικές ενώσεις και οργανισμούς, τον συντονισμό των αγώνων για τη θεμελίωση των συνδικαλιστικών ελευθεριών και την αναγνώριση των επαγγελματικών δικαιωμάτων.
- θ) Η αποτελεσματική εκπροσώπηση όλων των μηχανικών κάθε βαθμού, ειδικότητας και προσόντων στις Διοικητικές και Δικαστικές Αρχές, ελληνικές και αλλοδαπές, στους οργανισμούς, ιδρύματα, επιτροπές, Συνέδρια, Ασφαλιστικά Ταμεία κ.λ.π. στις

σχέσεις με τις κάθε βαθμού ναυτεργατικές και γενικά εργατικές οργανώσεις ελληνικές και αλλοδαπές.

ι) Γενικώς η εξύψωση του κοινωνικού, πνευματικού και πολιτιστικού επιπέδου των μελών της ΠΙΕΜΕΝ.

4.4 Συλλογικές συμβάσεις ναυτικών

Σε νομικό επίπεδο, η ναυτική εργασία στην Ελλάδα διέπεται από τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας που θέσπισε η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας το 2006 και έθεσε σε εφαρμογή το 2010. Η Ελλάδα ψήφισε την επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης εργασίας το Σεπτέμβριο του 2012, ενώ το επίσημο έγγραφο επικύρωσης της σύμβασης κατατέθηκε τον Ιανουάριο του 2013. Με την κατάθεση αυτή, η Ελλάδα έγινε το 32ο κράτος-μέλος της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας και το 10ο κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) που είχε επικυρώσει τη Διεθνή Σύμβαση Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε., 2012).

Όπως ισχύει για τους ναυτικούς σε όλες τις χώρες στις οποίες ισχύει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας, έτσι και οι Έλληνες ναυτικοί αποκομίζουν σημαντικά οφέλη από την επικύρωση της σύμβασης από το ελληνικό κράτος. Συγκεκριμένα, οι ναυτικοί είναι πλέον ενημερωμένοι για τα δικαιώματά τους, τα οποία και μπορούν διαρκώς να διεκδικούν βάση της συνθήκης. Επιπλέον, οι ναυτικοί υπόκεινται πλέον σε ελάχιστες συνθήκες εργασίας, οι οποίες τους επιτρέπουν τουλάχιστο να μην τύχουν κακής μεταχείρισης από τους εργοδότες τους. Σύμφωνα με τον Cullinane (2011), η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας δεν έχει τύχει θετικής αποδοχής από όλους τους πλοιοκτήτες, καθώς οι περισσότεροι από αυτούς επιθυμούν να ελέγχουν οι ίδιοι το κόστος των πληρωμάτων τους και μάλιστα να το διατηρούν σε χαμηλά επίπεδα για λόγους ανταγωνιστικότητας, κάτι που η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας δεν τους επιτρέπει.

Σύμφωνα με τους Θεοτοκά και συν. (2008), οι πλοιοκτήτες που φέρουν την ελληνική σημαία στα πλοία τους δεν αποτελούν εξαίρεση από τον παραπάνω κανονισμό. Μια σημαντική εργασιακή αλλαγή που επέφερε η επικύρωση της Διεθνούς Σύμβασης Εργασίας από το ελληνικό κράτος ήταν η θέσπιση των ατομικών συμβάσεων εργασίας. Σύμφωνα με το Βυθούλκα (2012), οι συλλογικές συμβάσεις ναυτικής εργασίας είχαν λήξει από τον Οκτώβριο 2010 και δεν ανανεώθηκαν ποτέ, αφού με σχετική τροπολογία του τότε Υπουργού Ναυτιλίας και Αιγαίου καταργήθηκαν. Σε θεωρητικό πλαίσιο, στόχος της κατάργησης των συλλογικών συμβάσεων εργασίας

ήταν η μεγαλύτερη απορρόφηση Ελλήνων ναυτικών στα ποντοπόρα πλοία, ως ένα μέτρο καταπολέμησης της μεγάλης διείσδυσης ξένων χαμηλόμισθων ναυτικών στην ελληνική ναυτιλία (Βυθούλκας, 2012). Παρά τα παραπάνω θεωρητικά πλεονεκτήματα για τους Έλληνες ναυτικούς, οι συνδικαλιστικοί φορείς τους επέμειναν πως το μέτρο κατάργησης των συλλογικών συμβάσεων αποτέλεσε ουσιαστικά την κατάργηση του δικαιώματος των ναυτικών να διεκδικούν συλλογικά τα συμφέροντά τους, ειδικότερα από τη στιγμή που οι κατώτατοι μισθοί που προβλέπει η Διεθνής Σύμβαση Εργασίας είναι πολύ χαμηλοί σε σχέση με τις παραδοσιακά υψηλές αμοιβές που λάμβαναν οι ναυτικοί όλων των ειδικοτήτων και βαθμίδων στην ιεραρχία ενός πλοίου.

4.5. Απεργιακά δικαιώματα

Η συνδικαλιστική ελευθερία είναι ένα ατομικό δικαίωμα το οποίο αποσκοπεί στη διαφύλαξη και προαγωγή των εργατικών και οικονομικών συμφερόντων των εργαζομένων και πραγματώνεται μέσω της συλλογικής συνδικαλιστικής δράσης και του αναμφισβήτητου δικαιώματος της ιδρύσεως συνδικαλιστικών οργανώσεων. Οι δύο θεμελιακές, αξιολογικές συνιστώσες που προσδιορίζουν τον σκληρό πυρήνα του συνδικαλιστικού δικαιώματος και αποτελούν τους μοχλούς πίεσης επί των εξουσιών του εργοδότη είναι η συνδικαλιστική αυτονομία (ή κατά το κοινώς λεγόμενο «η σύναψη συλλογικών συμβάσεων εργασίας») και οι εργατικοί αγώνες (απεργία) (Κουμπούρη, 2012).

Η απεργία ως μία από τις κύριες μορφές συνδικαλιστικής δράσης αποτελεί συνταγματικά κατοχυρωμένο δικαίωμα τόσο στα πλαίσια της συνδικαλιστικής ελευθερίας όσο και ως αυτοτελές δικαίωμα. Πρόκειται για τη συλλογική αποχή μισθωτών, σε εξαρτημένη-πάντα-εργασία, με απόφαση από νόμιμες συνδικαλιστικές οργανώσεις. Αποσκοπεί στην προαγωγή και διασφάλιση οικονομικών, εργασιακών, συνδικαλιστικών και ασφαλιστικών συμφερόντων.

Σήμερα ίσως περισσότερο από κάθε άλλη φορά τα εργασιακά δικαιώματα πρέπει να προστατευτούν και να ενισχυθούν υπέρ του μάλλον αδύναμου μέρους των εργασιακών σχέσεων, αυτού των εργαζομένων.

4.5.1 Απεργίες ναυτικών

Στο ναυτικό επάγγελμα ή κήρυξη απεργίας αποφασίζεται από τα αρμόδια συνδικαλιστικά όργανα των ναυτικών. Τα τελευταία χρόνια και ιδιαίτερα από το 2012 και έπειτα, οι απεργίες των ναυτικών σχετίζονται με αιτήματα που αφορούν την κατάργηση των συλλογικών συμβάσεων εργασίας, την αύξηση των φόρων στους μισθούς των ναυτεργατών, την επίταξη πλοίων και πληρωμάτων που δεν εκτελούν δρομολόγια, την ιδιωτικοποίηση των λιμένων, την ανεργία κ.α.

Κεφάλαιο 5

Ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών

5.1 Γενικά

Η αρμόδια αρχή για την ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών είναι το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (NAT), το οποίο παρέχει υπηρεσίες σε: Έλληνες απογεγραμμένους ναυτικούς, Κύπριους απογεγραμμένους ναυτικούς και σε υπηκόους ξένων κρατών μελών της Ε.Ε. που εργάζονται σε πλοία με ελληνική σημαία ή ξένη, ασφαλιστικώς συμβεβλημένων με το Ν.Α.Τ.

Η ιατροφαρμακευτικής περίθαλψη των ναυτικών, καθώς και οι συμβεβλημένοι ιατροί είναι αρμοδιότητα του «οίκου Ναύτου», ο οποίος με τον Ν.4052/2012 αρθ.13 παρ.17, έχει υπαχθεί στον ΕΟΠΥΥ.

5.2 Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο 'NAT'

5.2.1 Ιστορικό & σκοπός

Η ίδρυση του θεσμού δημιουργήθηκε από την ανάγκη κοινωνικής αποκατάστασης και εθνικής δικαίωσης των θαλασσομάχων του 1821. Την αρχική σύλληψη της ιδέας του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου πρέπει να την αναζητήσουμε στις Σπέτσες όπου και εφαρμόστηκε ένα υποτυπώδες σύστημα περίθαλψης των «ενδεών ναυτικών». Πρόκειται για ένα είδος Κοινοτικού Ταμείου, του οποίου τα έσοδα προέρχονταν από τα κέρδη των πλοίων που εκτελούσαν μεταφορές στο εξωτερικό και οι εισφορές ανέρχονταν στο 5% επί των κερδών τις οποίες κατέβαλλε ο πλοίαρχος του πλοίου. Τα έσοδα αυτά διατίθεντο στους ανέργους και τους ανίκανους ναυτικούς και στις οικογένειες των ναυτικών οι οποίοι εύρισκαν το θάνατο επί των πλοίων. Τη φροντίδα της διαχείρισης της Κάσας είχε η Δημογεροντία, όπως όλα αυτά διασώζονται σαν καταγραφές των χρονικογράφων της προεπαναστατικής Ελλάδας.

Συνοπτικά θα μπορούσε κανείς να αναφερθεί στα διατάγματα του 1833 που ρύθμιζαν πολλά πρακτικά προβλήματα και διαφαίνεται η τάση για επικράτηση της ιδέας της κοινωνικής μέριμνας και προστασίας του ναυτικού. Χαρακτηριστικά στο «περί Εμπορικού Νόμου» ονομαζόμενο διάταγμα, αναφέρεται ότι, «ναύτης ασθενής κλπ,

πληρώνεται τους μισθούς του και νοσηλεύεται με δαπάνη του πλοίου». Εξάλλου ένα άλλο καθοριστικό νομοθέτημα που υπεγράφη στις 15 Δεκεμβρίου του 1836, το «περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας», αναφέρει χαρακτηριστικά ότι «... το αντίτιμο των εκδιδομένων διπλωμάτων και αδειών κυβερνητών και ναυτών, ως και τα διάφορα πρόστιμα τα επιβαλλόμενα δια παραβάσεις, αποτελούν πόρους υπέρ του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου». Οι ειδικοί μελετητές της Οικονομικής Ιστορίας του τόπου μας, δεν θεωρούν αυτή την έμμεση αναφορά στο NAT τυχαία αλλά την αποδίδουν στην ενσυνείδητη προσπάθεια όλων όσων είχαν αντιληφθεί την κοινωνική ανάγκη για την ασφάλιση των ναυτικών και των οικογενειών τους. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να αναφερθεί ότι αρχικά, η ασφαλιστική φροντίδα του NAT κάλυπτε και τα πληρώματα του Πολεμικού Ναυτικού.

Με τη θεσμοθέτηση του ΧΛΘ Νόμου του 1861, αναδεικνύεται ο καθαρά κοινωνικός χαρακτήρας του NAT ενώ ιστορικές και πάλι καταγραφές, τον χαρακτηρίζουν ως προπομπό των Κοινωνικών Ασφαλίσεων στη χώρα μας. Σήμερα το NAT έχει δύο κλάδους ασφάλισης. Τον κλάδο των συντάξεων και τον κλάδο της επικουρικής ασφάλισης.

- Ο κλάδος συντάξεων παρέχει συντάξεις λόγω γήρατος, ανικανότητας, θανάτου, ατυχήματος καθώς και ελάχιστης ασφαλιστικής προστασίας.
- Ο κλάδος επικουρικής ασφάλισης είναι σχετικά νέος και νομοθετήθηκε με τον Ν. 1482/84. Σκοπός του είναι η παροχή στους ασφαλισμένους του, επικουρικής μηνιαίας σύνταξης.

Επιπλέον, το NAT παρέχει και ιατροφαρμακευτική περίθαλψη στους ναυτικούς (εν ενεργεία και συνταξιούχους), μέσω του Οίκου Ναύτου (Ο.Ν.). Το NAT αποδίδει κάθε χρόνο τα ποσά που εισπράττονται για λογαριασμό του ΕΛΟΕΝ (Ειδικό Λογαριασμό Οικογενειακών Επιδομάτων), και καταβάλλονται οικογενειακά επιδόματα στους εν ενεργεία ναυτικούς (NAT, Δεκέμβριος 2018).

5.2.2 Νομοθετικό πλαίσιο

Με τις διατάξεις του άρθρου 53 παρ. 1 εδαφ. ΣΤ' του Ν.4387/2016, το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.), συμπεριλαμβανομένου του Κεφαλαίου Δυτών και του Κεφαλαίου Ανεργίας - Ασθενείας Ναυτικών (ΚΑΑΝ), εντάχθηκε από 1/1/2017 στον

Ε.Φ.Κ.Α., σύμφωνα δε με τις διατάξεις του ίδιου νόμου το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο (Ν.Α.Τ.) διατήρησε και μετά την ένταξή του, αυτοτελή νομική προσωπικότητα για την άσκηση των μη ασφαλιστικών του αρμοδιοτήτων.

Το νομοθετικό πλαίσιο ασφάλισης και προστασίας του ναυτικού και των πληρωμάτων των πλοίων γενικότερα, προβλέπει ότι:

1. Με το άρθρο 1 της υπ' αριθμ. 2242.7-2.1/5625/2017 Υπουργικής Απόφασης συμπληρώνεται στον Κανονισμό νέο άρθρο 10α, με το οποίο καθιερώνεται Σύστημα Υποχρεωτικής Χρηματοοικονομικής Ασφάλειας με σκοπό τη διασφάλιση των ναυτικών σε περίπτωση εγκατάλειψής τους.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το παρακάτω:

- Σύμφωνα με την παρ.2 του άρθρου 10α, ένας ναυτικός θεωρείται ότι έχει εγκαταλειφθεί όταν, κατά παράβαση των απαιτήσεων της ΣΝΕ, 2006 ή των όρων της σύμβασης ναυτολόγησής του, ο πλοιοκτήτης:

αποτυγχάνει να καλύψει το κόστος της παλιννόστησης του ναυτικού, ή
β. έχει αφήσει τον ναυτικό χωρίς τα απαραίτητα μέσα διαβίωσης και υποστήριξης, ή
γ. άλλως έχει μονομερώς διακόψει τους δεσμούς του με τον ναυτικό, συμπεριλαμβανομένης της αποτυχίας του να πληρώσει συμβατικούς μισθούς για χρονικό διάστημα τουλάχιστον δύο (02) μηνών.

Αναφορικά με το υποχρεωτικό πλαίσιο του συστήματος χρηματοοικονομικής ασφάλειας που καθιερώνεται, στο άρθρο 10α (παρ. 4, 8, 9 και 10) προβλέπεται μεταξύ άλλων, ότι η κάλυψη / συνδρομή θα πρέπει να παρέχεται άμεσα στο ναυτικό, κατόπιν αιτιολογημένου αιτήματος αυτού ή του εκπροσώπου του, και για να είναι επαρκής θα πρέπει να καλύπτονται τα ακόλουθα:

α. οφειλόμενοι μισθοί και άλλες δικαιούμενες αμοιβές που οφείλονται από τον πλοιοκτήτη στον ναυτικό έως τεσσάρων μηνών.
β. όλα τα έξοδα που λελογισμένως πραγματοποιήθηκαν από τον ναυτικό, συμπεριλαμβανομένου του κόστους της παλιννόστησης, και
γ. ουσιώδεις ανάγκες του ναυτικού, όπως κατάλληλη τροφή, ένδυση, ενδιαίτηση, προμήθειες πόσιμου ύδατος, καύσιμα που είναι απαραίτητα για επιβίωση επί του πλοίου, ιατρική μέριμνα κ.λ.π..

Για την εφαρμογή του εν λόγω συστήματος χρηματοοικονομικής ασφάλειας (άρθρο 10α παρ. 6), τα πλοία θα πρέπει να φέρουν επί αυτών πιστοποιητικό ή άλλη έγγραφη

απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλειας, όπως εγγυητική επιστολή τραπεζής ή άλλου πιστωτικού ιδρύματος, σύμβαση ή/και πιστοποιητικό που εκδίδεται από αλληλασφαλιστικό οργανισμό, ιδίως μέλος της Διεθνούς Ομάδας Αλληλασφαλιστικών Οργανισμών (International Group of P & I Clubs) ή και άλλες αποτελεσματικές μορφές ασφάλισης.

Σύμφωνα με την ερμηνευτική Εγκύκλιο του Υπουργείου, ως πάροχοι χρηματοοικονομικής ασφάλειας νοούνται και οι ασφαλιστικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται νόμιμα στη Χώρα σε οικείο κλάδο ασφαλίσεων και τελούν υπό την εποπτεία της Τράπεζας της Ελλάδος (YEN, 2017). Επιπλέον ορίζεται ότι το πιστοποιητικό ασφάλισης ή άλλη έγγραφη απόδειξη χρηματοοικονομικής ασφάλειας θα πρέπει να περιλαμβάνει τις πληροφορίες που απαιτούνται στο Παράρτημα Η' του Κανονισμού και να είναι στην αγγλική γλώσσα ή να συνοδεύεται από μετάφραση στην αγγλική γλώσσα. Αντίγραφο του πιστοποιητικού θα πρέπει να αναρτάται σε εμφανές σημείο επί του πλοίου που είναι προσβάσιμο στους ναυτικούς.

- Προβλέπεται τέλος (άρθρο 10α παρ. 11), ότι η χρηματοοικονομική ασφάλεια δεν παύει πριν το τέλος της περιόδου ισχύος της, εκτός εάν ο πάροχος αυτής έχει ειδοποιήσει τουλάχιστον προ τριάντα (30) ημερών τις αρμόδιες σχετικά υπηρεσίες (όπως τη Διεύθυνση Ναυτικής Εργασίας κ.λ.π.).

Κεφάλαιο 6

Συμπεράσματα

Από την παρούσα διπλωματική εργασία, προκύπτει πως το επάγγελμα του ναυτικού είναι όντως ένα πολύ ιδιαίτερο επάγγελμα, σε σχέση με τα άλλα επαγγέλματα, λόγω των συνθηκών εργασίας που το διέπουν. Δηλαδή, το γεγονός ότι οι ναυτικοί λείπουν πολύ καιρό από τα σπίτια και τις οικογένειές τους είναι αρκετό για να αναδείξει την ιδιαιτερότητα του εν λόγω επαγγέλματος.

Περαιτέρω, μελετώντας και αναλύοντας το σχετικό νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τη ναυτική εργασία, προκύπτει ότι ειδικά την περίοδο της οικονομικής κρίσης, δηλαδή από το 2009 και ύστερα, έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές τόσο στις συλλογικές συμβάσεις των ναυτικών, αλλά επίσης και στην κατανομή των ελλήνων ναυτικών έναντι αλλοδαπών στα πληρώματα. Όπως παρουσιάστηκε από τα στατιστικά στοιχεία διεθνών οργανισμών, λόγω της διαφοράς στους μισθούς των αλλοδαπών πληρωμάτων, οι έλληνες ναυτικοί έχουν μειωθεί σε ποντοπόρα εμπορικά πλοία στον κλάδο των κατώτερων πληρωμάτων.

Πηγές – Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Αρχιπέλαγος (2016), «ΕΛΣΤΑΤ: Μείωση την Ελλήνων Ναυτικών στον Ελληνικό Στόλο», διαθέσιμο στο

<http://www.arxipelagos.com/2016/02/%CE%B5%CE%BB%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%84-%CE%BC%CE%B5%CE%AF%CF%89%CF%83%CE%B7-%CF%84%CF%89%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AE%CE%BD%CF%89%CE%BD-%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8E%CE%BD-%CF%83%CF%84/> (ανακτήθηκε Νοέμβριο 2018).

Βυθούλκας, Δ. (2012), «Ατομικές Συμβάσεις Εργασίας στα Ποντοπόρα», διαθέσιμο στο <http://www.tovima.gr/finance/article/?aid=488471>

Βυθούλκας, Δ. (2013), «Δύο στους 10 Σπουδαστές Χαράζουν Ρότα εκτός Σχολών Εμπορικού Ναυτικού», διαθέσιμο στο <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=501828>, ανακτήθηκε στις 05/06/2016.

Βυθούλκας, Δ. (2014), «Αλλαγές στη Ναυτική Εκπαίδευση Μελετά το Υπουργείο Ναυτιλίας», διαθέσιμο στο <http://www.tovima.gr/society/article/?aid=501828>, ανακτήθηκε στις 05/06/2016.

Γεωργαντόπουλος, Ε., & Βλάχος, Γ. Π. (2003), Ναυτιλιακή Οικονομική, Πειραιάς: Εκδόσεις J&J Ελλάς.

Γκιζιάκης Κ., Παπαδόπουλος Α., Πλωμαρίτου Ε. (2010), Ναυλώσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Δαρδανός Γ. (1997), «Το ελληνικό συνδικαλιστικό κίνημα στο τέλος του 20ού αιώνα», εκδόσεις Gutenberg

Θεοτοκάς, Γ., Λεκάκου, Μ., Πάλλης, Α., Συριόπουλος, Θ., & Τσαμουργκέλης, Γ. (2008), Ελληνική Ναυτιλία, Απασχόληση και Ανταγωνιστικότητα, Αθήνα: Εκδόσεις Δαρδανός.

Θεοτοκάς, Γ. & Χαρλαύτη, Τ. (2007), Έλληνες Εφοπλιστές και Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις, Αθήνα: Εκδόσεις Αλεξάνδρεια.

Μπέλλος, Η. (2015), «Κυρίαρχη των Επτά Θαλασσών η Ελληνική Ναυτιλία», διαθέσιμο στο <http://www.kathimerini.gr/841139/article/oikonomia/ellhnikhoikonomia/kyriarxh-twn-epta-8alasswn-h-ellhnikh-naytilia>

Μπιθούλκα Χ. (2017), «Απασχόληση και λειτουργία της αγοράς ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα»

Χαρλαύτη, Τ. (2001), Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας: 19ος – 20ος Αιώνας, Αθήνα: Εκδόσεις Νεφέλη.

Naftemporiki.gr (2017) AEN: Περισσότερους Έλληνες αξιωματικούς έχει ανάγκη η αγορά, διαθέσιμο στο <http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1270426/perissoteros-ellinesaksiomatikous-exei-anagki-i-agera> , ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

Ελληνικό Ινστιτούτο Υγιεινής & Ασφάλειας της Εργασίας (ΕΛ.ΙΝ.Υ.Α.Ε., 2012), «Κύρωση της Σύμβασης Ναυτικής εργασίας, 2006 της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας», διαθέσιμο στο <http://www.elinyae.gr/el/keywords.jsp?keyword=471>

Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ) (2016), «Αποτελέσματα Απογραφής Εμπορικών Πλοίων και Πληρωμάτων της 20ης Σεπτεμβρίου 2014», διαθέσιμο στο <http://www.statistics.gr/documents/20181/6fda7cf5-6565-4831-8769-0dee4a165762>

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών (IOBE) (2013), «Η συμβολή της Ποντοπόρου Ναυτιλίας στην Ελληνική Οικονομία: Επιδόσεις και Προοπτικές», διαθέσιμο στο http://iobe.gr/docs/research/res_05_f_03072014_pre_gr.pdf

Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας <http://www.yen.gr>

Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος <http://www.nee.gr>

Πανελλήνια ένωση ναυτών εμπορικού ναυτικού:
<http://penen.gr/%CF%80%CE%B5%CE%BD%CE%B5%CE%BD/%CE%B4-%CF%83>

Πανελλήνια ναυτική ομοσπονδία: <http://www.pno.gr/>

Ξενόγλωσση

GREEK CONTROLLED SHIPPING: «An information paper based on data provided to the GSCC by Lloyd's Register of Shipping» Fairplay (2018)

Tsandis E.C. (1993), 'International maritime labour law: a case study of the ILO's attempts to develop aspects thereof', LSE

Federation of Greek Maritime Unions: Destroy the last vestiges of Fascism: an appeal by Greek seamen in Britain. (1945), Federation of Greek Maritime Unions

Federation of Greek Maritime Unions (1945): The case of the Greek seamen

ILO (2017): Seafarers' identity documents: New requirements enter into force triggering renewed momentum for the ratification of Convention No. 185
International Maritime Organization I.M.O. <http://www.imo.org>

ILO (International Labour Organization): <http://www.ilo.org/global/about-the-ilo/employment-opportunities/lang--en/index.htm> (ανακτήθηκε, Δεκέμβριο 2018)

EUROSTAT <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>

Petrofin Research: <http://www.petrofin.gr/en-gb/Default.aspx>

United Nations Conference on Trade and Development UNCTAD, (2018), Review on Maritime Transport, United Nations Publication,

Acejo, I. (2012), "Seafarers and Transnationalism: Ways of Belongingness Ashore and Aboard", Journal of Intercultural Studies, 33(1): 69-84.

Alderton, T., & Winchester, N. (2002), "Regulation, Representation and the Flag Market", Journal for Maritime Research, 4(1): 89–105.

Allianze (2012), “Safety and Shipping 1912-2012: From Titanic to Costa Concordia”, διαθέσιμο στο http://mycourse.solent.ac.uk/pluginfile.php/386882/mod_resource/content/1/AGCS_safety_and_shipping_report.pdf, ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

International Transport Workers' Federation (ITF Global) (2016), “About ITF”, διαθέσιμο στο <http://www.itfglobal.org/en/global/>, ανακτήθηκε στις Σεπτέμβριο 2018.

International Labour Organization (ILO) (2003), “Women Seafarers: Global Employment Policies and Practices”, διαθέσιμο στο http://www.ilo.org/global/publications/ilo-bookstore/orderonline/books/WCMS_PUBL_9221134911_EN/lang--en/index.htm, ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

International Labour Organization (ILO) (2014), “ILO Body Adopts New Minimum Monthly Wage for Seafarers”, διαθέσιμο στο http://www.ilo.org/global/about-theilo/newsroom/news/WCMS_236644/lang--en/index.htm, ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

International Labour Organization (ILO) (2016), “Maritime Labour Convention, 2006”, διαθέσιμο στο <http://www.ilo.org/global/standards/maritime-labour-convention/lang--en/index.htm>, ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

Joint Maritime Commission (JMC) (2001), “The Impact on Seafarers’ Living and Working Conditions of Changes in the Structure of the Shipping Industry”, διαθέσιμο στο http://staging.ilo.org/public/libdoc/ilo/2001/101B09_3_engl.pdf, ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

Kanev, D. (2014), “The New Characteristics of Seafarers’ Labor Market and their Requirements to the Maritime Education”, Paper Presented at the 4th IAMU General Assembly.

Kanki, B., G., Helmreich, R. L., & Anca, J. (2010), *Crew Resource Management*, Academic Press Inc

Kumar, S. (2014), “Enriching Seafarers in the 3rd Millennium: IAMU Options”, Paper
Presented at the 4th IAMU General Assembly.

Kumar, S., & Hoffman, J. (2002), “Globalisation: The Maritime Nexus”, Grammenos, C. (ed.), *the Handbook of Maritime Economics and Business*, London, Hong Kong, LLP.

Ljung, M., & Lützhöft, M. (2014), “Functions, Performance and Perceptions of Work on Ships”, *WMU Journal of Maritime Affairs*, 13, 231-250.

Manuels, M. E. (2011), *Maritime Risk and Organizational Learning*, UK: Ashgate Publications.

Petrofin Bank Research (2014), “Key Developments and Growth in Greek Ship-Finance”, διαθέσιμο στο www.petrofin.gr, ανακτήθηκε Δεκέμβριο 2018.

Silos, J. M., Piniella, F., Monedero, J., & Walliser, J. (2012), “Trends in the Global Market for Crews: A Case Study”, *Marine Policy*, 36, 845–858.

Talley, W. (2012), *The Blackwell Companion to Maritime Economics*, Sussex: Blackwell Publishing Company.

Tang, L. (2012), “Waiting together: Seafarer-Partners in Cyberspace”, *Time & Society*, 21(2): 223-240.

Thomas, M., Sampson, H., & Zhao, M. (2003) “Finding a Balance: Companies, Seafarers and Family Life”, *Maritime Policy & Management*, 30(1): 59-76.