ΙΟΝΙΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ

ΤΜΗΜΑ ΙΣΤΟΡΙΑΣ

Ο μετασχηματισμός της ναυτικής εργασίας κατά την μεταπολεμική περίοδο 1945-1974

Γερασιμήνα Παναγιώτα Πρωτοψάλτη

Επόπτρια διπλωματικής: Παπαδοπούλου Αλεξάνδρα

Διπλωματική εργασία που υποβλήθηκε στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών του Τμήματος Ιστορίας για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στην "Ιστορία και Τεκμηρίωση"

Κέρκυρα
Φεβρουάριος 2020

Εισαγωγή

Κεφάλαιο 1. Ο ελληνόκτητος στόλος και η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία, β' μισό του 20ου αιώνα

Εισαγωγή

1.1. Δομικές αλλαγές στη ναυτιλιακή βιομηχανία και κύριες εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, 1945 – 1973

1.2. Διεθνής καταμερισμός εργασίας στους κυριότερους εμπορικούς στόλους, 1945 - 1973

Επίλογος

Κεφάλαιο 2. Η αναδιάρθρωση της ναυτικής εργασίας την περίοδο 1945 - 1973

Εισαγωγή

2.1. Οι κυριότερες μεταβολές στη σύνθεση πληρώματος και η ιεραρχία επί του πλοίου

2.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά των ναυτικών της ελληνόκτητης ναυτιλίας

2.3. Η επιμόρφωση των ναυτικών και η δημιουργία συστηματικής ναυτικής εκπαίδευσης, 1945-1973

Επίλογος

Κεφάλαιο 3. Η οργάνωση της ναυτικής εργασίας και οι συνθήκες εργασίας

Εισαγωγή

3.1. Κοινωνική οργάνωση του πλοίου: Η περιπλοκότητα της ναυτικής εργασίας

3.2. Ασθένειες ναυτικών και ναυτικά ατυχήματα

3.3. Διεθνή πρότυπα εργασίας για την ασφάλεια των ναυτικών

Επίλογος

Συμπεράσματα

Παραρτήματα

Βιβλιογραφία

Εισαγωγή

Στόχος της εργασίας είναι η εξέταση του μετασχηματισμού της ναυτικής εργασίας κατά τη μεταπολεμική περίοδο 1945-1973. Λαμβάνοντας υπόψη το διεθνή χαρακτήρα της ναυτιλιακής βιομηχανίας, το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε στο βαθμό προσαρμογής της ναυτικής εργασίας στις διεθνείς εξελίξεις, σε μία περίοδο αλματώδους ανάπτυξης του παγκόσμιου εμπορίου που συμπαρέσυρε και την ελληνόκτητη ναυτιλία.[1] Ο ελληνόκτητος στόλος, μετά από συνεχή ανάπτυξη τις δεκαετίες του 1950 και του 1960, αναδείχθηκε σε πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως, με ποσοστό 14,4% επί του παγκόσμιου στόλου. Η μεγέθυνση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου, σε μια ταχέως μεταβαλλόμενη παγκόσμια βιομηχανία, συνέβαλε στον διπλασιασμό των απογεγραμμένων ναυτικών από 31.821 το 1957, στους 58.744 το 1965.[2]

Στην παρούσα εργασία θα εξεταστούν οι όροι ανασυγκρότησης της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας, αμέσως μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Σε ποιο βαθμό η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου στις δεκαετίες του 1950-1970 επηρέασε την αριθμητική εξέλιξη, την ιεραρχική διάρθρωση και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα; Επιπλέον, θα εστιάσουμε αν και σε ποιο βαθμό η εξειδίκευση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η εξέλιξη της τεχνολογίας συνέβαλλε στην ανάδυση ενός νέου στρώματος εργαζομένων μέσω της συστηματοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Τέλος, θα μας απασχολήσει πως η αναδιάρθρωση της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας αντανακλάται στην εργασιακή πραγματικότητα εν πλω· τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών στο πλοίο και την επίδραση των διεθνών θεσμικών εξελίξεων στη μεταβολή των συνθηκών αυτών.

Η παρούσα εργασία στηρίχθηκε στη χρήση δευτερογενούς βιβλιογραφίας για την εξέταση της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας και της οργάνωσης της ναυτικής

[1]Η επιλογή της σημαίας στο στόλο ελληνικών συμφερόντων τον 19ο και 20ο αιώνα υπήρξε κατεξοχήν ευκαιριακή, για αυτό χρησιμοποιούμε τον όρο «ελληνόκτητος» αντί του «ελληνικός. Η ελληνόκτητη ναυτιλία, όπως έχει οριστεί από την Τζ. Χαρλαύτη, αποτελεί «το σύνολο των πλοίων που ανήκουν κατά πλειοψηφία σε Έλληνες εφοπλιστές, ανεξάρτητα από τη σημαία στην οποία είναι εγγεγραμμένα ναυτιλίας». Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά, G. Harlaftis, "Greek Shipowners and State Intervention in the 1940s, A Formal Justification for the Resort to Flags of convenience", σελ. 44-45, *International Journal of Maritime History*, vol1, no.2, Δεκέμβριος 1989, σελ. 32,33.

[2]Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, «Δελτίον Ναυτιλιακής Κινήσεως των Κυριώτερων Ελληνικών Λιμένων», 1962-1963, Πίνακας 13, σελ.140, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Book/GRESYE_02_1801_00028.pdf (τ.π. 10.10.2019).

εργασίας. Οι υπάρχουσες ιστορικές μελέτες της μεταπολεμικής ελληνόκτητης ποντοπόρου ναυτιλίας, εξετάζουν κυρίως την άνοδο του ελληνόκτητου στόλου, τους Έλληνες εφοπλιστές και τον τρόπο οργάνωσης και διοίκησης των ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Ο ανθρώπινος παράγοντας εξετάζεται υπό την οπτική της διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού, με αποτέλεσμα να μην έχει εξεταστεί επαρκώς η ναυτική εργασία για τις δεκαετίες 1948-1970. Στις επίσημες κρατικές στατιστικές, ενώ υπάρχουν επαρκή στοιχεία για τα μεγέθη και την εξέλιξη του ελληνόκτητου στόλου, όπως και των υπόλοιπων ναυτιλιακών κρατών, λιγοστά είναι τα στοιχεία που αφορούν αντίστοιχα την ναυτική εργασία και την αριθμητική δυναμική των ναυτικών που εργάζονται στα πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας για τα έτη 1948-1970.[3]

Η έλλειψη επαρκών δεδομένων για την εξέλιξη του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού και των κοινωνικών τους χαρακτηριστικών από τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου μέχρι και τις πρώτες δεκαετίες του 1970, σαφώς περιόρισε την δυναμική της παρούσας εργασίας Η μελέτη του ψηφιακού αρχείου των Ναυτικών Χρονικών, της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος και το αρχειακό υλικό της Κεντρικής Υπηρεσίας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), εξασφάλισε μια πρώτη ενδεικτική πληροφόρηση για τη ναυτική εργασία και το ναυτεργατικό δυναμικό για την περίοδο που μελετά η παρούσα εργασία.

Η μελέτη δημοσιευμάτων και η αξιοποίηση στατιστικών στοιχείων από τα τεύχη του περιοδικού *Ναυτικά Χρονικά*, πρόσφεραν μια σφαιρική εικόνα αναφορικά με τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών, τα ναυτικά ατυχήματα, την εκπαίδευση και την ασφάλιση.[4] Από το ψηφιακό αρχείο της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος αξιοποιήθηκαν τα δελτία στατιστικής της Εμπορικής Ναυτιλίας, τα οποία, εκτός των άλλων, παρέχουν αριθμητικά στοιχεία για τους έλληνες ναυτικούς που υπηρέτησαν

[3]Σημαντική συμβολή για την συγγραφή της παρούσας εργασίας αποτέλεσε η μελέτη της Ελένης Θανοπούλου στο *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία*, Παπαζήσης, Αθήνα,1994, η οποία αναλύει την πορεία της ελληνόκτητης ναυτιλίας στο πλαίσιο του διεθνούς καταμερισμού εργασίας στη ναυτιλία και της Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι*., Νεφέλη, 2001, Αθήνα, ενώ η πορεία του ανθρώπινου δυναμικού της ελληνικής ναυτιλίας αναλύεται στη μελέτη Γιάννης Θεοτοκάς, Μαρία Λεκάκου, Αθανάσιος Πάλλης, Γιάννης Τσαμουργκέλης, και Θεόδωρος Συριόπουλος, *Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα. Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού*, Gutenberg, Αθήνα 2007. Η Τζελίνα Χαρλαύτη και ο Γιάννης Θεοτοκάς συνδυάζουν τις προσεγγίσεις της διοίκησης επιχειρήσεων και της ιστορίας επιχειρήσεων στο Έλληνες εφοπλιστές και ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οργάνωση, διοίκηση και στρατηγική, Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2007.

[4]Για το ψηφιακό αρχείο των *Ναυτικών Χρονικών* βλ. στο https://marechron.eu/.

στον ελληνόκτητο στόλο υπό διάφορες σημαίες ευκαιρίας για τα έτη 1939-1974.[5] Τέλος, η παρούσα εργασία στηρίχθηκε σε πρωτογενές αταξινόμητο αρχειακό υλικό της Κεντρικής Υπηρεσίας Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας «Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), Τμήμα Δ΄, Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, (περ. 1948-2011)», που βρίσκεται στα Γενικά Αρχεία του Κράτους (Γ.Α.Κ.).[6]

Το συγκεκριμένο αρχείο περιλαμβάνει ένα ικανοποιητικό δείγμα από φύλλα ελέγχου προσόντων και δικαιολογητικών που κατέθεσαν ναυτικοί, αιτούντες την χορήγηση αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας και διπλωμάτων για το διάστημα 1948-2011. Τα αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας είναι πιστοποιητικά που εκδίδονται από τη Διεύθυνση Εκπαιδεύσεως Ναυτικών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, σύμφωνα με τις διατάξεις του Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, συνήθως κατόπιν εξετάσεων, με τα οποία πιστοποιείται η καταλληλότητα του κατόχου τους για την άσκηση ειδικών καθηκόντων στο εμπορικό ναυτικό. Η συμβολή του αρχείου στην εκπόνηση της εργασίας, συνοψίζεται στην άντληση στοιχείων που σχετίζονται με τη ναυτική εργασία, τη ναυτική εκπαίδευση αλλά και με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά απογεγραμμένων ναυτικών, διαφόρων ειδικοτήτων για τις δεκαετίες 1950 και 1960.[7]

Για τη συγγραφή της παρούσας εργασίας αξιοποιήθηκε ένα επιλεγμένο δείγμα 450 αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας για τα έτη 1955, 1960, 1963-1965 τα οποία αφορούν 450 ναυτικούς που αιτήθηκαν άδεια ναυτολόγησης αλλά και αναβάθμιση διπλώματος. Τα πιστοποιητικά περιέχουν προσωπικά στοιχεία που σχετίζονται με τον υποψήφιο ναυτικό, όπως τίτλοι σπουδών, τόπος καταγωγής, αλλά και πληροφορίες σχετικά με την ναυτολόγηση του στο εκάστοτε πλοίο, όπως η διάρκεια θαλάσσιας υπηρεσίας, η μισθοδοσία, οι ώρες εργασίας, η κατηγορία και η σημαία νηολόγησης του πλοίου.

---

[5]Για το ψηφιακό αρχείο της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος βλ. στο http://dlib.statistics.gr/Book/GRESYE_02_1801_00028.pdf και http://dlib.statistics.gr/Book/GRESYE_02_1801_00063.pdf.

[6]Φάκελοι φύλλων ελέγχου προσόντων, δικαιολογητικών, δοκίμων κ.ά. Αφορούν τις παρακάτω ειδικότητες: πλοίαρχοι, ατμομηχανικοί Α΄ τάξεως , ατμομηχανικοί Β΄τάξεως, ατμομηχανικοί Γ΄ τάξεως, εφαρμοστές μηχανών εσωτερικής καύσης Β΄ και Γ΄ τάξεως, θαλαμηπόλοι, αρχιθαλαμηπόλοι, θερμαστές, λιπαντές, μάγειροι Α΄ τάξεως, μάγειροι Β΄ τάξεως, δόκιμοι μηχανικοί, ναύτες και ναυτόπαιδες. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο ADM221.01 ΔΕΚΝ.

[7] Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά «Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», Ν.Δ.187, *Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ.φ.261, 03-10-1973 και Η. Αντωνόπουλος, «Διαπιστώσεις βάσει αριθμών, ποσοτική η ανεπάρκεια των ναυτικών», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 735/494, 15.01.1966, σελ 101,102.

Οι υφιστάμενες πληροφορίες μελετήθηκαν, αποδελτιώθηκαν και καταχωρήθηκαν σε μια ηλεκτρονική βάση δεδομένων που ονόμασα «ADM221.01 ΔΕΚΝ» (Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), Τμήμα Δ΄, Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, (περ. 1948-2011) με κωδικό αναγνώρισης ADM221.01. Η βάση δεδομένων αποτελείται από 52 στήλες που περιέχουν το ονοματεπώνυμο, μητρώνυμο, πατρώνυμο, καταγωγή, έτος γέννησης, έτος ναυτολόγησης, ηλικία κατά τη ναυτολόγηση, ειδικότητα, διάρκεια ναυτολόγησης, στρατολογική κατάσταση, ποινικό μητρώο, υγειονομική κατάσταση, τίτλος σπουδών, δίπλωμα, φορέας εκπαίδευσης των συγκεκριμένων ναυτικών αλλά και το όνομα πλοίου, την κατηγορία πλοίου, την χωρητικότητα, την ιπποδύναμη μηχανής (ολική) πλοίου, τον λιμένα νηολόγησης, τις ώρες εργασίας, υπερωρίας όπου απασχολήθηκαν κ.α.

Η μελέτη διαρθρώνεται σε τρία κεφάλαια που αφορούν στις κύριες παραμέτρους της ναυτικής εργασίας: στις συνθήκες εργασίας στο πλοίο, την εργασιακή ιεραρχία, , τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των ναυτικών και την επιμόρφωσή τους. Πιο αναλυτικά, το πρώτο κεφάλαιο παρέχει το ιστορικό πλαίσιο γύρω από τις κυριότερες μεταβολές στο διεθνές εμπόριο και στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία και την θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας εντός της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στην παρούσα εργασία θα εξεταστούν οι όροι ανασυγκρότησης της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας, αμέσως μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Σε ποιο βαθμό η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου στις δεκαετίες του 1950-1970 επηρέασε την αριθμητική εξέλιξη, την ιεραρχική διάρθρωση και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα; Επιπλέον, θα εστιάσουμε αν και σε ποιο βαθμό η εξειδίκευση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η εξέλιξη της τεχνολογίας συνέβαλλε στην ανάδυση ενός νέου στρώματος εργαζομένων μέσω της συστηματοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Τέλος, θα μας απασχολήσει πως η αναδιάρθρωση της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας αντανακλάται στην εργασιακή πραγματικότητα εν πλω· τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών στο πλοίο και την επίδραση των διεθνών θεσμικών εξελίξεων στη μεταβολή των συνθηκών αυτών.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναπτύσσεται σε τρείς ενότητες και εξετάζει τις κυριότερες μεταβολές στην ναυτική εργασία από τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, μέχρι την πετρελαϊκή κρίση του 1973. Εξετάζονται οι βασικές πτυχές της ναυτικής εργασίας εστιάζοντας στην οργανική σύνθεση, την ιεραρχία, την εξειδίκευση της

εργασίας, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των ναυτικών που στελεχώνουν πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας, την επίδραση της τεχνολογίας και την εκάστοτε κρατική πολιτική στην οργάνωση της ναυτικής εργασίας και στην εκπαίδευση των ναυτικών μέσω της καθιέρωσης συστηματικής ναυτικής εκπαίδευσης.

Το τρίτο, και τελευταίο κεφάλαιο αφορά την οργάνωση και τις συνθήκες της εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία και τις σχετικές ρυθμίσεις που η διεθνής κοινότητα και εν συνεχεία το ελληνικό κράτος υιοθέτησαν για την ασφάλεια των ναυτικών.

Κεφάλαιο 1ο

Η ελληνόκτητη ναυτιλία και η διεθνής ναυτιλιακή βιομηχανία κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα

Εισαγωγή

Στο παρόν κεφάλαιο θα επιχειρήσουμε να εξετάσουμε τα χαρακτηριστικά και την εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλίας κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα που καθόρισαν την εξέλιξη της ναυτικής εργασίας στην ελληνόκτητη ναυτιλία. Η εξέλιξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας, μιας de facto διεθνοποιημένης δραστηριότητας, καθορίστηκε σε μεγάλο βαθμό από τα χαρακτηριστικά του διεθνούς εμπορίου, τόσο διαμορφώνοντας τις κυριότερες τάσεις στον τομέα των διεθνών μεταφορών όσο και στον καταμερισμό εργασίας μεταξύ των κύριων εμπορικών στόλων σε παγκόσμιο επίπεδο. Η λήξη του Β' Παγκοσμίου πολέμου δεν επέφερε την ομαλοποίηση του διεθνούς εμπορίου στα προπολεμικά επίπεδα, αλλά σηματοδότησε μια νέα εποχή που χαρακτηρίστηκε από την ανάδυση ενός νέου παγκόσμιου οικονομικού συστήματος, με τη Δύση, υπό την κηδεμονία των Ηνωμένων Πολιτειών, να εκκινεί μια πρωτοφανούς έκτασης εκστρατεία ανοικοδόμησης των χωρών που είχαν υποστεί τεράστιες καταστροφές στις υποδομές τους. Μέσα σε αυτό το πλαίσιο, το διεθνές εμπόριο εκτοξεύεται, επιφέροντας ταυτόχρονα την πρωτοφανή διόγκωση της ζήτησης σε μεταφορικές υπηρεσίες.

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, καλούμενη να ανταπεξέλθει στη δριμύτατη αύξηση της ζήτησης, αναδιαρθρώνεται ενώ η παγκόσμια χωρητικότητα εκτοξεύεται. Η υιοθέτηση νέων και τεχνολογικά προηγμένων εμπορικών πλοίων, ο υπερδιπλασιασμός της χωρητικότητάς τους και η έντονη εξειδίκευση αποτέλεσαν ορισμένες από τις βασικές κατευθύνσεις της αναδιάρθρωσης του τομέα των παγκόσμιων μεταφορών. Ο τεράστιος αριθμός νεότευκτων πλοίων που κατασκευάζονται στο πλαίσιο ενός εκτεταμένου πολεμικού προγράμματος των Ηνωμένων Πολιτειών, διοχετεύονται στην ναυτιλιακή αγορά για την ανασυγκρότηση των κυριότερων εμπορικών στόλων.

Η ανακατανομή της διεθνούς ναυτιλιακής αγοράς και η κλιμάκωση του διεθνούς ανταγωνισμού δεν θα μπορούσε να αφήσει ανέγγιχτη την ελληνική φορτηγό ναυτιλία,

που κινούνταν εκτός των στενών ορίων της ελληνικής επικράτειας και, κατά συνέπεια, να επιδράσει καταλυτικά στη λειτουργία της αγοράς ναυτικής εργασίας.

Η ανάλυση της εξέλιξης της παγκόσμιας ναυτιλίας κατά τη διάρκεια του 20ού αιώνα διαρθρώνεται σε δύο μέρη. Στο πρώτο μέρος εξετάζονται τα χαρακτηριστικά και οι κύριες εξελίξεις στις διεθνείς μεταφορές και την παγκόσμια ναυτιλία, έτσι όπως διαμορφώθηκαν στη δεκαετία του 1948 μέχρι και το 1973. Για την καλύτερη κατανόηση των εξελίξεων στις θαλάσσιες μεταφορές κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, θα αναλυθεί η διάρθρωση του θαλάσσιου εμπορίου και των κυριότερων εξελίξεων στη παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία.

Στο δεύτερο μέρος εξετάζεται ο βαθμός προσαρμοστικότητας των κυριότερων εμπορικών στόλων τόσο στην έντονη εξειδίκευση των πλοίων σε συγκεκριμένους τύπους φορτίων όσο και στις διεθνείς εξελίξεις που ακολούθησαν τη λήξη του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου. Αναλύεται η εξειδίκευση, η διάρθρωση και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της ανάπτυξης του ελληνόκτητου στόλου κατά τη μεταπολεμική περίοδο, καθώς και τη θέση της στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές.

1.1.Τα δομικά χαρακτηριστικά της παγκόσμιας ναυτιλίας και οι κύριες εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορικές υπηρεσίες, 1945 - 1973

Η μεγέθυνση του παγκόσμιου εμπορίου από τα τέλη του 19ου αιώνα και σε όλη τη διάρκεια του 20ου αιώνα επέδρασε καθοριστικά στην ανάπτυξη της σύγχρονης ναυτιλία με την διόγκωση της χωρητικότητας από 16,7 εκατομμύρια τόνους το 1870 σε 491 εκατομμύρια τόνους χωρητικότητας το 1995. Η αύξηση του όγκου του διεθνούς εμπορίου και η ανοδική πορεία της παγκόσμιας εμπορικής ναυτιλίας ήταν αποτελέσματα ενός προηγούμενου αιώνα ευημερίας και συνεχούς οικονομικής ανάπτυξης. Κατά την εποχή της δεύτερης βιομηχανικής επανάστασης συντελέστηκε εκρηκτική τεχνολογική πρόοδος με μια σειρά εφευρέσεων, οι οποίες ανέδειξαν την υπεροχή της εκμηχάνισης. Σημαντικές εξελίξεις στις μεταφορές και στην επικοινωνία, όπως η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, ο ηλεκτρισμός, η κυριαρχία του ατμόπλοιου και οι νέες αποδοτικότερες πηγές ενέργειας, απελευθέρωσαν το διεθνές εμπόριο και έθεσαν τα θεμέλια ενός συστήματος θαλάσσιας μεταφοράς προϊόντων μεγάλης κλίμακας και ταχύτητας.[8]

Οι διεθνείς ναυτιλιακές υπηρεσίες τακτικών γραμμών (liner shipping) και τραμπ (tramp shipping) ανταποκρίθηκαν στην πρόκληση παροχής υπερπόντιων μεταφορών γενικών και χύδην φορτίων για την τροφοδοσία των δυτικών βιομηχανιών και πληθυσμών. Η ανάπτυξη της ναυτιλιακής βιομηχανίας επηρέασε αποφασιστικά την ισορροπία των οικονομικών δυνάμεων διεθνώς, με την τεχνολογία και την εξειδίκευση να καθορίζουν τη συμμετοχή των κρατών στις υπερπόντιες αγορές και το βαθμό ανταγωνιστικότητας των στόλων τους. Η Μεγάλη Βρετανία, καινοτόμος στην τεχνολογία του ατμού, αποτέλεσε την κυρίαρχη ναυτιλιακή και βιομηχανική χώρα μέχρι και το πρώτο μισό του 20ου αιώνα. Έχοντας υπό τη κατοχή της το 45% του παγκόσμιου στόλου, κυριάρχησε στη μεταφορά χύδην και γενικών φορτίων με εθνικό νηολόγιο καθώς και στο θαλάσσιο εμπόριο μεταξύ τρίτων.[9] Την πεντάδα συμπληρώνουν οι Ηνωμένες Πολιτείες, η Γερμανία, η Νορβηγία και η Γαλλία, οι οποίοι σημείωσαν σταθερή οικονομική ανάπτυξη και μεταφορική ικανότητα σε όλη τη μεταπολεμική περίοδο.[10]

[8]Martin Stopford, *Maritime Economics*, second edition, Routledge, Λονδίνο, 1997, σελ19.
[9]Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος - 20ος αιώνας*, εκδ. Αλεξάνδρεια, Αθήνα 2005, σελ 304.
[10]Martin Stopford, *Maritime Economics, ό.π,.σελ. 27,459.*

Εντούτοις, η έκρηξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου προκάλεσε ισχυρούς κλονισμούς στην λειτουργία της παγκόσμιας οικονομίας και του διεθνούς εμπορίου. Η διεξαγωγή του πολέμου απαιτούσε την κινητοποίηση οικονομικών πόρων και τον αναπροσανατολισμό της βιομηχανίας προς όφελος της πολεμικής οικονομίας. Η Μεγάλη Βρετανία, πρωτοπόρος της ελεύθερης οικονομίας, έβαλε τέλος στη λειτουργία των νόμων της ελεύθερης αγοράς, επιβάλλοντας δασμολογική πολιτική και περιορισμό των συναλλαγών και του εξωτερικού εμπορίου.[11] Ο προστατευτισμός στη ναυτιλία επικράτησε μέχρι και τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια ως φυσική συνέπεια του αυξανόμενου εθνικισμού, ο οποίος εξίσωνε την αυτάρκεια με τα εξοπλιστικά προγράμματα.[12]

Ο πόλεμος δημιούργησε ζώνες εντατικής καταστροφής κεφαλαίου. Ο συμμαχικός στόλος δέχτηκε βαρύτατο πλήγμα χάνοντας στο σύνολο του 4.861 πλοία 19.700.000 κοχ και σε ποσοστό πάνω από το 25% ναυτεργατικού του δυναμικού, ενώ σημαντικές ήταν και οι καταστροφές στις κυριότερες ευρωπαϊκές ναυπηγικές εγκαταστάσεις.[13] Σημειώθηκε πτώση των τιμών στα σιτηρά σε ποσοστό 60%, η παγκόσμια βιομηχανική παραγωγή παρουσίασε μείωση σε ποσοστό 30% με την παγκόσμια παραγωγή άνθρακα να μειώνεται στο 50%.[14] Σχεδόν το 70% της χωρητικότητας των θαλάσσιων μεταφορών συνδέθηκε με τις βιομηχανίες ενέργειας και μετάλλων, ως εκ τούτου, η σύνθεση του εμπορίου επηρεάστηκε άμεσα από τις εξελίξεις που σημειώθηκαν στις δύο βιομηχανίες.[15]

Η ευημερία της ναυτιλιακής βιομηχανίας την μεταπολεμική περίοδο συνδέθηκε άρρηκτα με την ταχύτατη «παγκοσμιοποίηση» της διεθνούς οικονομίας. Η μεταπολεμική περίοδος χαρακτηρίστηκε από την αναβίωση του παγκόσμιου εμπορίου με τα ευρωπαϊκά και αμερικανικά εξοπλιστικά προγράμματα και την άστατη κατάσταση που επικρατούσε στην Άπω Ανατολή και στην Ευρώπη.

Πίνακας 1.1. Η ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, 1955-1968

[11]Christopher Godden, "The Business of War: Reflections on Recent Contributions to the Economic and Business Histories of the First World War", p. 550-551, *OECONOMIA*, 6.4.2016, https://journals.openedition.org/oeconomia/2519 (τ.π. 17.12.19).
[12]Ivan T. Berend, *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20ού αιώνα (...), ό.π.,* σελ. 13.
[13]Στο ίδιο, *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος - 20ος αιώνας*, ό.π., σελ 304.
[14] «Η Έλλειψις των Γαιανθράκων, *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 267/26, 15.7.1946, σελ 14.
[15]Martin Stopford, *Maritime Economics*,ό.π., σελ 13.

TABLE 1

Development of world international seaborne trade,[a] 1955-1968

(Goods loaded)

Year	Tanker cargo		Dry cargo				Total (all goods)	
			Total		Of which: main bulk commodities[b]			
	Million metric tons	Percentage increase/ decrease over previous year	Million metric tons	Percentage increase/ decrease over previous year	Million metric tons	Percentage increase/ decrease over previous year	Million metric tons	Percentage increase/ decrease over previous year
1955	350	9	450	15	..	—	800	13
1956	390	11	490	9	..	..	880	10
1957	420	8	510	4	..	..	930	6
1958	440	5	480	− 6	..	..	920	− 1
1959	480	9	490	2	..	..	970	5
1960	540	13	540	10	228	..	1 080	11
1961	580	7	570	6	239	5	1 150	6
1962	650	12	600	5	246	3	1 250	9
1963	710	9	640	7	269	9	1 350	8
1964	790	11	720	13	308	14	1 510	12
1965	870	10	770	7	327	6	1 640	9
1966	950	9	820	6	340	4	1 770	8
1967	1 020	7	840	2	352	4	1 860	5
1968[c]	1 120	10	930	11	384	9	2 050	10

Πηγή: "The volume of international seaborne trade", Review of maritime transport, 1969, report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development, United Nations Publication, Νέα Υόρκη, 1969, σελ.3.

Η παγκόσμια παραγωγή αγαθών υπερδιπλασιάστηκε σε μεγάλο βαθμό λόγω του ρυθμού ανάπτυξης των χωρών πρωτογενούς παραγωγής, της τελειοποίησης των μέσων και μεθόδων παραγωγής και της εμπορευματοποίησης της εργασίας. Η άνοδος του παγκόσμιου εμπορίου, όπως αναφέρεται και στον Πίνακα 1.1, αυξήθηκε από 800 εκατομμύρια τόνους το 1955 σε 2.050 εκατομμύρια τόνους το 1968, με αντίστοιχη αύξηση τόσο της ζήτησης όσο και της προσφοράς της παγκόσμιας χωρητικότητας.[16]

Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές υπήρξε πάντα άμεσα εξαρτημένη από το εμπόριο, έτσι, ο παγκόσμιος εμπορικός στόλος ανήλθε σε 68,870,151 εκατομμύρια κόροι ολικής χωρητικότητας (κ.ο.χ.), εμφανίζοντας σταθερά ανοδική πορεία. Το 1960 διπλασιάζεται στα 129,8 εκατομμύρια κ.ο.χ. και όπως προκύπτει και από τον Πίνακα 1.1., η ανάπτυξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου σχετίστηκε σε μεγάλο βαθμό με τη χύδην φορτηγό ναυτιλία, καθώς δεν απαιτούσε ίδιο ύψος επενδύσεων με τη ναυτιλία τακτικών γραμμών. Η ποντοπόρος φορτηγός ναυτιλία ανέλαβε τη μεταφορά χύδην ξηρών φορτίων και αργού πετρελαίου σε εξειδικευμένα δεξαμενόπλοια και φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers).[17]

Η άνοδος του εμπορίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, υπήρξε μια από τις πιο σημαντικές πτυχές της παγκόσμιας οικονομίας. Η αύξηση της

[16]"The volume of international seaborne trade", Review of maritime transport, 1969, report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development, United Nations Publication, Νέα Υόρκη, 1969, σελ.3.

[17]Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (…), ό.π., σελ. 55.

απόδοσης καυσίμου των κινητήρων ντίζελ αυξήθηκε κατά 25%, με αποτέλεσμα σχεδόν το 60% της ανάπτυξης της θαλάσσιας μεταφοράς να οφείλεται στην μεταφορά υγρών φορτίων, κυρίως αργού πετρελαίου. Το πετρέλαιο αντικατέστησε σταδιακά τον άνθρακα ως κύρια πηγή ενέργειας και τα μηχανήματα εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ) αντικατέστησαν τις ατμομηχανές. Ο Πίνακας 1.2. μας δείχνει ότι το 1914 το 89% των ατμοκίνητων πλοίων χωρητικότητας 43.860.00 κ.ο.χ. χρησιμοποιούσαν σε ποσοστό 88,84% τον γαιάνθρακα ως καύσιμη ύλη και σε ποσοστό περίπου 10% το πετρέλαιο. Το ποσοστό γαιάνθρακα μειώθηκε στο 46,54% το 1939, όταν το πετρέλαιο χρησιμοποιήθηκε ως καύσιμη ύλη σε λέβητες και για μηχανές εσωτερικής καύσης σε ποσοστό πάνω από το 50%.[18]

Πίνακας 1.2. Η παγκόσμια καύσιμη ύλη, 1914, 1938

Καύσιμη ύλη	**1914**	**1938**
Γαιάνθρακες	88,84	46,54
Πετρέλαιο σε λέβητες	2,65	29,57
Πετρέλαιο για μηχανές εσωτερικής καύσης	0,45	22,45
Πρόωση στα ιστία	8,06	1,44

Πηγή: «Γαιάνθραξ και πετρέλαιον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 183, 01.08.1938, σελ 14.

Η σύνθεση του θαλάσσιου εμπορίου καθορίζονταν από την διαμόρφωση της διεθνούς ζήτησης σε χύδην ξηρά και υγρά φορτίων. Τα χύδην φορτία, όπως τα δημητριακά ή ο άνθρακας, που κατείχαν κυρίαρχη θέση στα αμπάρια των φορτηγών πλοίων τον προηγούμενο αιώνα αντικαταστάθηκαν στη διάρκεια του 20ου αιώνα από νέες πηγές ενέργειας και πρώτες ύλες. Το 1967 το πετρέλαιο αποτελεί το κυρίαρχο θαλάσσιο φορτίο σε ποσοστό 54%, ενώ τα κυριότερα χύδην ξηρά φορτία αυτής της περιόδου ήταν οι γαιάνθρακες, το σιδηρομετάλλευμα, η ζάχαρη, τα δημητριακά, το καουτσούκ, ξυλεία, βωξίτη/αλουμίνα και φωσφορικά λιπάσματα.[19] Το σιδηρομετάλλευμα αναδείχθηκε στο σημαντικότερο από τα χύδην ξηρά φορτία, αντιπροσωπεύοντας το 20% του συνόλου τις δεκαετίες του 1960 και του 1970. Την τρίτη θέση μεταξύ των κυριότερων φορτίων κατέχουν τα δημητριακά σε ποσοστό

[18]«Γαιάνθραξ και πετρέλαιον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 183, 01.08.1938, σελ. 14.
[19]«Ο ναυλοτιμάριθμος του Μαρτίου», *Ναυτικά χρονικά*, τ. 201, 1.05.1939, σελ. 17.

8,8%, μειωμένο περίπου κατά 5% σε σχέση με την προπολεμική περίοδο, ενώ το 1967 το εμπόριο άνθρακα αποτελεί το 3,6% έναντι του 35,2%.[20]

Η σύνθεση του εμπορίου καθόρισε την γεωγραφική κατανομή των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών τη μεταπολεμική περίοδο, με κύριο χαρακτηριστικό την ύπαρξη δύο αμφίδρομων αξόνων μεταφοράς. Ο πρώτος άξονας αφορά στη διακίνηση χύδην φορτίων και βιομηχανικών προϊόντων μεταξύ των παραδοσιακών βιομηχανικών χωρών της Ευρώπης και του Βόρειου Ατλαντικού σε ποσοστό 74,4%, λόγω της ανόδου των Ηνωμένων Πολιτειών και της ανασυγκρότησης της Ευρώπης.

Ο δεύτερος άξονας μεταφοράς χύδην φορτίων καθορίστηκε από τη μετατόπιση των θαλάσσιων δρομολογίων από τον Ατλαντικό, στον Ειρηνικό και στον Ινδικό Ωκεανό κατά τις δεκαετίες του 1960 και 1970. Η αξιοσημείωτη ανάπτυξη της οικονομίας των αναπτυσσόμενων και σοσιαλιστικών χωρών είχε ως αποτέλεσμα την άνθιση του εμπορίου μεταξύ των παλαιών βιομηχανικών πόλων, όπως η Βόρεια και Δυτική Ευρώπη, η Βόρεια Αμερική με τους νέους βιομηχανικούς πόλους όπως και η Ιαπωνία, την Αυστραλία, την Ωκεανία και τη Νότια Αφρική σε ποσοστό 7,1% και σε ποσοστό 14,5% νέες χώρες. Η αύξηση της διύλισης πετρελαίου στη Μέση Ανατολή και στον Περσικό Κόλπο τις δεκαετίες 1960-1970, μείωσε την τιμή του πετρελαίου και εκτόξευσε τις θαλάσσιες μεταφορές από τον Περσικό Κόλπο προς την Ευρώπη και την Ιαπωνία.[21]

Σε σχέση με τη σύνθεση της παγκόσμιας χωρητικότητας, η άνοδος της συμμετοχής των δεξαμενόπλοιων είναι ήδη εμφανής από το τέλος του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου. Τα δεξαμενόπλοια αντιπροσωπεύαν το 52% των παγκόσμιων ναυπηγήσεων, διατηρώντας την πρώτη θέση στην ομάδα των μεγάλων ναυπηγικών προγραμμάτων μέχρι το τελευταίο τρίτο του 20ού αιώνα. Κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο η συμμετοχή των δεξαμενόπλοιων στον παγκόσμιο στόλο αυξήθηκε από 21% το 1950, στο 32% το 1960 και σε 44% το 1975.[22]

---

[20]Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς, «Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας», Ακαδημία Αθηνών, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτη αρ. 10, Αθήνα 2009, σελ. 24, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/5536256/%CE%A4%CE%BF_%CF%80%CE%B1%CF%81%CF%8C%CE%BD_%CE%BA%CE%B1%CE%B9_%CF%84%CE%BF_%CE%BC%CE%AD%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD_%CF%84%CE%B7%CF%82_%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CF%82_%CE%BD%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1%CF%82 (τ.π. 23.05.2019)

[21]Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (...), ό.π., σελ. 44, 54.

[22]I. Theotokas, G. Harlaftis, *Leadership in World Shipping: Greek Family Firms in International Business,* Palgrave Macmillan, Ηνωμένο Βασίλειο, 2009, σελ.19. και «Η πληθωρική χωρητικότης, ο ναυπηγικός οργασμός της πενταετίας 1956-60, *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 613/372, 15.12.1960, σελ.17

Η υιοθέτηση νέων και τεχνολογικά προηγμένων εμπορικών πλοίων και η τάση υπερδιπλασιασμού της χωρητικότητας αποτέλεσαν δύο από τις βασικές κατευθύνσεις της αναδιάρθρωσης των παγκόσμιων μεταφορών. Τα δεξαμενόπλοια, όπως αναλύεται και στον Πίνακα 1.3. αποτελούν εξαιρετικό παράδειγμα της τάσης γιγαντισμού και εξειδίκευσης των εμπορικών στόλων, όταν στη διάρκεια του 20ού αιώνα το μέγεθος του δεξαμενόπλοιου αυξήθηκε από 4.000 τόνους σε 95.000 κ.ο.χ.

Πίνακας 1.3. Η τάση γιγαντισμού στο στόλο των δεξαμενόπλοιων, 1961-1969

TABLE 18

Average size of oil tankers, 1961-1969

(Vessels of 10,000 dwt and over) [a]

Year	Existing fleet			Ships on order		
	Number of ships	Total tonnage (thousand dwt)	Average size (dwt)	Number of ships	Total tonnage (thousand dwt)	Average size (dwt)
1961	2 671	60 616	22 694	316	14 171	44 845
1962	2 659	63 326	23 816	259	13 018	50 261
1963	2 625	66 094	25 179	310	16 778	54 123
1964	2 661	71 439	26 847	316	18 171	57 503
1965	2 748	80 206	29 187	280	19 114	68 265
1966	2 814	88 585	31 480	267	23 020	86 219
1967	2 864	96 969	33 858	254	27 827	109 553
1968	2 943	107 639	36 574	303	42 089	138 909
1969	2 991	121 016	40 460	379	56 619	149 390

Πηγή: «The trend towards bigger ships», Review of maritime transport, 30.06.1969, report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development, κεφ. 4, παράγ.64, United Nations Publication, Νέα Υόρκη, 1969, σελ. 19.

Για παράδειγμα, το δεξαμενόπλοιο "Narraganset" που κατασκευάστηκε το 1903 με 12,500 κ.ο.χ. παρέμεινε ένα αντιπροσωπευτικό από άποψη μεγέθους πλοίο μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1940. Μετά τον πόλεμο, η ναυπηγική βιομηχανία, έχοντας αποκτήσει αυξημένη ναυπηγική ικανότητα και αξιοσημείωτες τεχνικές βελτιώσεις, κατόρθωσε την ναυπήγηση πλοίων όπως του "Tina Onassis", ιδιοκτησίας Αριστοτέλη Ωνάση, με 46.080 κ.ο.χ., το 1953, του πρώτου δεξαμενόπλοιου που χαρακτηρίστηκε ως "supertanker". Ωστόσο, όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.3. μόνο το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ και η αύξηση της εισαγωγής ιαπωνικού πετρελαίου επέτρεψε την κλιμάκωση του μεγέθους.

Αφότου είχε προηγηθεί η βαθιά κρίση της ναυλαγοράς στα τέλη της δεκαετίας του 1950, η οποία είχε ως αποτέλεσμα μαζικούς παροπλισμούς και διαλύσεις πλοίων αλλά και τη μετατροπή πολλών δεξαμενοπλοίων σε φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1960 ένα νέο κύμα ναυπηγήσεων ξεκίνησε. Αυτό αφορούσε σε μεγάλο βαθμό πλοία μεγάλης χωρητικότητας που ξεπερνούσαν τους 200.000 τόνους.[23] Το 1966 κατασκευάστηκε το δεξαμενόπλοιο "Idemitsu

[23]Martin Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σελ. 90.

Maru", το πρώτο Very Large Crude Carrier (VLCC), 206.000 κ.ο.χ., το οποίο μετέφερε μεγάλες ποσότητες ακατέργαστου πετρελαίου ενώ δύο χρόνια αργότερα ακολούθησε το πρώτο Ultra Large Crude carrier (ULCC) που εξειδικεύονταν στη μεταφορά υπερβολικά μεγάλων ποσοτήτων αργού πετρελαίου.

Τη δεκαετία του 1969 υπήρχαν είκοσι έξι ναυπηγεία που αναλάμβαναν τη ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων άνω των 200,000 dwt, εκ των οποίων εννιά έδρευαν στην Ιαπωνία, δεκαέξι στη δυτική Ευρώπη και ένα στη Γιουγκοσλαβία. Λόγω των απαιτούμενων οικονομιών κλίμακας λειτουργούσαν επί επιλεγμένων οδών ορισμένα δεξαμενόπλοια VLCC χωρητικότητας 300.000 τόνων και δεξαμενόπλοια ULCC άνω των 300.000 τόνων.[24]

Αξιοσημείωτη υπήρξε η δυναμική είσοδος των Ελλήνων εφοπλιστών στο τομέα των δεξαμενόπλοιων χάρη στις διαδοχικές παραγγελίες δεξαμενοπλοίων και φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, πολλές από τις οποίες χαρακτηρίστηκαν πρωτοποριακές για την εποχή. Τέτοια παραδείγματα συναντά κανείς κυρίως τις δεκαετίες 1950, 1960 και 1990, και χαρακτηρίζονται από την τάση γιγαντισμού του μεγέθους των νεότευκτων ναυπηγούμενων δεξαμενοπλοίων, με αλλεπάλληλες παραγγελίες των Σ. Νιάρχου και Α. Ωνάση, στη ναυπήγηση στόλου mini bulk carriers από τον Γ.Π. Λιβανό και τέλος, στη ναυπήγηση του πρώτου Very Large Crude Carrier (VLCC) από τον εφοπλιστικό όμιλο Λυκιαρδόπουλου το 1991.[25]

Η αυξανόμενη ζήτηση για την μεταφορά ενός τεράστιου όγκου φορτίων με μειωμένο κόστος, ευνόησε τον διαχωρισμό των φορτίων ανάλογα με το είδος του εμπορίου που διεξάγουν. Οι τέσσερις κατηγορίες φορτηγών πλοίων εξειδικευμένων σε διαφορετικούς τύπους φορτίων, οι οποίες αντιπροσωπεύουν το 78% της παγκόσμιας χωρητικότητας, είναι τα δεξαμενόπλοια, τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου (bulk carriers), τα πλοία μεταφοράς γενικού φορτίου και τα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships).[26]

---

[24]"The trend towards bigger ships", Review of maritime transport, 1969, report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), United Nations Pubication, Νέα Υόρκη, 1969, κεφ.4, παραγρ.64, σελ. 19, 30.06.1969.

[25]Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας* (…),ό.π., σελ 95.

[26]Το 1912 ναυπηγήθηκε το πρώτο motorship "Selandia", το 1921 το πρώτο ore-oiler, το 1956 το πρώτο container, το 1954 το chemical pareel tanker, 1964 το πρώτο LNG tanker, 1966 το πρώτο VLCC πλοίο, για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο Martin Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σελ. 19.

Το 1968 ήταν το πρώτο έτος, όπου ο ρυθμός αύξησης της μεταφοράς ξηρών φορτίων υπερέβη εκείνη των υγρών.[27] Ο μέσος όρος ανάπτυξης των bulk carriers μεταξύ 1961-1969 από 8,711 dwt σε 62,086 dwt τον Ιούλιο του 1969, ξεπέρασε τον αντίστοιχο των δεξαμενόπλοιων και μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1980 απέκτησαν πενταπλάσια χωρητικότητα από αυτή των προκατόχων τους, των πλοίων γενικού φορτίου. Οι υπόλοιπες κατηγορίες καλύπτονται από πιο εξειδικευμένα πλοία, όπως τα πλοία συνδυασμένων μεταφορών (Ore-bulk-oil carrier O.B.O.), τα δεξαμενόπλοια χημικών προϊόντων, τα δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγραερίου, τα φορτηγά οχηματαγωγά (Roll-On Roll-Off RoRo) και τα πλοία ψυγεία.[28]

Ο πόλεμος των έξι ημερών και το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ για δεύτερη φορά το 1967 οδήγησε σε πτώση των ναύλων και σε αύξηση της χωρητικότητας της φορτηγού ναυτιλίας. Η τάση για υπερεπένδυση των εφοπλιστών δημιούργησε πλεονάζουσα χωρητικότητα, η οποία αποδείχθηκε καταστροφική ενόψει της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης του 1973.[29] Η έκρηξη του Δ' Αραβοϊσραηλινού Πολέμου είχε σημαντικές επιπτώσεις στην παγκόσμια οικονομία και το διεθνές εμπόριο, με την αύξηση της τιμής πετρελαίου κατά 70% και το εμπάργκο στις εξαγωγές πετρελαίου που προκλήθηκε από τον Οργανισμό Αραβικών Εξαγωγέων Πετρελαιοπαραγωγών Κρατών (OAPEC).[30] Το 1973, το ποσοστό της παροπλισμένης χωρητικότητας των δεξαμενόπλοιων κυμαίνονταν στο 0,3% και το 1976 εκτοξεύτηκε στο 13,2%, με τις τιμές των δεξαμενόπλοιων να μειώνονται πάνω από 50%.[31]

Τα δεξαμενόπλοια και τα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου παρουσιάζουν μείωση της συμμετοχής τους στον παγκόσμιο στόλο το 1985 και το 1986 αντίστοιχα, ενώ εκτινάσσονται οι εμπορευματικές μεταφορές. Τα προβλήματα που αντιμετώπιζε το εμπόριο δεξαμενόπλοιων κατά τα τέλη της δεκαετίας του 1970, οδήγησε αρκετούς εφοπλιστές στην μετατροπή των στόλων τους σε μεταλλευματοφόρα και bulk carriers, τα οποία αποτέλεσαν το δυναμικό μοχλό ανάπτυξης των παραδοσιακών ναυτικών, ενώ αποτελούν σχεδόν το ήμισυ του ελληνόκτητου στόλου. Ποιοι είναι

[27]"The volume of international seaborne trade", report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development, United Nations Publication, Νέα Υόρκη, 1969, σελ. 3.
[28]Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (...), ό.π., σελ. 318.
[29] I. Theotokas, G. Harlaftis, *Leadership in World Shipping* (…), ό.π., σελ. 25.
[30]Το 1960 τα αραβικά κράτη-μέλη του OPEC (Σαουδική Αραβία, Ιράκ, Κουβέιτ, Μπαχρέιν, Κατάρ, Ηνωμένα Αραβικά Εμιράτα, Λιβύη), ίδρυσαν τον Οργανισμό Αραβικών Εξαγωγέων Πετρελαιοπαραγωγών Κρατών (OAPEC). Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Leon Fink, *Sweatshops at sea, merchant seamen in the world's first globalized industry, from 1812 to the present*, The University of North Carolina Press, Ηνωμένες Πολιτείες, 2011, σελ. 176.
[31]Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (...), ό.π., σελ.198, 310.

ωστόσο, οι ιδιοκτήτες του παγκόσμιου στόλου για το διάστημα που μελετάμε και κατά πόσο επηρέασαν οι σημαίες ευκαιρίας τα ισχυρότερα ναυτιλιακά κράτη.

1.2. Διεθνής καταμερισμός εργασίας στους κυριότερους εμπορικούς στόλους, 1945 - 1973

Οι αλλαγές στη ναυτιλιακή βιομηχανία ήταν συνυφασμένες με την κατανομή της παγκόσμιας ισχύος μεταπολεμικά και τον βαθμό εξειδίκευσης των εμπορικών στόλων στις πλέον δυναμικές κατηγορίες χωρητικότητας.[32] Προπολεμικά το Ηνωμένο Βασίλειο κάλυπτε το 32% της ευρωπαϊκής ζήτησης σε γαιάνθρακα και η Γερμανία το 40%. Όταν το 1946 σημειώθηκε έλλειμμα 32 εκατομμυρίων τόνων γαιανθράκων, οι Ηνωμένες Πολιτείες ήταν αυτές που κάλυψαν το 27% του ευρωπαϊκού ελλείμματος, εξάγοντας 20 εκατομμύρια τόνους και αναδεικνύονται σε παγκόσμιο οικονομικό ηγέτη.[33]

Την επαύριον του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, οι Ηνωμένες Πολιτείες αναδύθηκαν ως παγκόσμια βιομηχανική και ναυτιλιακή δύναμη κατέχοντας το 36,3% του παγκόσμιου στόλου. Η Μεγάλη Βρετανία απώλεσε τον ηγετικό της ρόλο στο παγκόσμιο εμπορικό στόλο και κατατάχθηκε δεύτερη με ποσοστό 22,4% της παγκόσμιας χωρητικότητας. Το ποσοτικό επίπεδο της συμμετοχής των εμπορικών στόλων της Νορβηγίας, της Γαλλίας και της Ολλανδίας επανήλθε στα προπολεμικά επίπεδα, ενώ το 1953 η ποσοστιαία συμμετοχή τους στο παγκόσμιο στόλο ανήλθε στο 6,7% για τη Νορβηγία, 4,1% για τη Γαλλία και τέλος, 3,6% για την Ολλανδία. Αντίστοιχα, οι εμπορικοί στόλοι της Ιαπωνίας, της Γερμανίας και της Ελλάδας σημείωσαν απώλειες που ξεπερνούσαν το 70% της χωρητικότητας τους και βρέθηκαν εκτός των δέκα κυριότερων εμπορικών στόλων.[34]

Η αναδιάρθρωση της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στον εφεδρικό στόλο λίμπερτυ των Ηνωμένων Πολιτειών, ο οποίος μεταπολεμικά αξιοποιήθηκε για την αναδημιουργία των στόλων των χωρών του μετέπειτα Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης (ΟΟΣΑ).[35] Η ελληνόκτητη

[32]Στο ίδιο, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία*, σελ. 368.
[33]«Γαιάνθραξ και πετρέλαιον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 183, 01.08.1938, σελ. 14.
[34]Προπολεμικά ο στόλος της Ιαπωνίας, ο τρίτος σε κατάταξη εμπορικός στόλος, ανέρχονταν σε 5.629.845 ενώ το 1948 αριθμεί με 1.023.560 κ.ο.χ.. Σε ότι αφορά τις απώλειες της Γερμανίας, του πέμπτου εμπορικού στόλου, οι απώλειες υπήρξαν συντριπτικές με αποτέλεσμα από 4.482.662 κ.ο.χ. το 1939 να μετρά 300.234 συνολική χωρητικότητα. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (...), ό.π., σελ.77, 79.
[35]Ivan T. Berend, *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20ού αιώνα (…)*, ό.π., σελ 277.

ναυτιλία λειτούργησε μεταπολεμικά ως εμπορικός εταίρος των Ηνωμένων Πολιτειών. Τα πλεονεκτήματα αυτής της σχέσης συνδέονταν με τη δυνατότητα άντλησης κεφαλαίων από τα αμερικανικά χρηματοπιστωτικά ιδρύματα και την αγορά εκατό λίμπερτυ και επτά δεξαμενόπλοιων τύπου Τ2 της Ναυτιλιακής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών, εκ μέρους των ελλήνων εφοπλιστών και υπό την εγγύηση του ελληνικού κράτους.[36]

Οι αγοραστές των εκατό λίμπερτυ ήταν Έλληνες εφοπλιστές, οι οποίοι είχαν μεταφέρει ενόψει πολέμου την έδρα του μεγαλύτερου μέρος των επιχειρήσεών τους στα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου και της Νέα Υόρκης για να αποφύγουν τις επιπτώσεις της στενότητας της ελληνικής αγοράς και του κρατικού παρεμβατισμού ενόψει του πολέμου. Η πλειοψηφία των ελλήνων εφοπλιστών που είχε εγκατασταθεί στα ναυτιλιακά γραφεία του Λονδίνου διαχειρίζονταν ως μεσάζοντες και ως εταίροι το 48% της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας, συνολικά το στόλο 210 ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων.[37] Μέχρι το 1958, τα ελληνικά γραφεία του Λονδίνου αντιπροσώπευαν το 45% της ελληνόκτητης χωρητικότητας και τα γραφεία της Νέας Υόρκης το 37%.[38]

Οι έλληνες εφοπλιστές εφάρμοσαν την πρακτική των Ηνωμένων Πολιτειών και υιοθέτησαν σημαίες ευκαιρίας, κυρίως εκείνες του Παναμά και της Λιβερίας, ως έναν τρόπο επέκτασης της χωρητικότητας τους εκτός των εθνικών νηολογίων. Η πρακτική υιοθέτησης διαφόρων σημαιών ευκαιρίας εξηγείται από το γεγονός ότι τα πλοία που ήταν εγγεγραμμένα στα εθνικά νηολόγια είχαν αυξημένες υποχρεώσεις ασφάλισης και μισθοδοσίας. Το 1953 οι Έλληνες εφοπλιστές καταγράφονται ως οι σημαντικότεροι χρήστες των σημαιών ευκαιρίας, έχοντας υπό την ιδιοκτησία τους το 3,2 εκ. κ.ο.χ. από το σύνολο των 5,8 εκ κ.ο.χ. υπό σημαίες ευκαιρίας, δηλαδή,

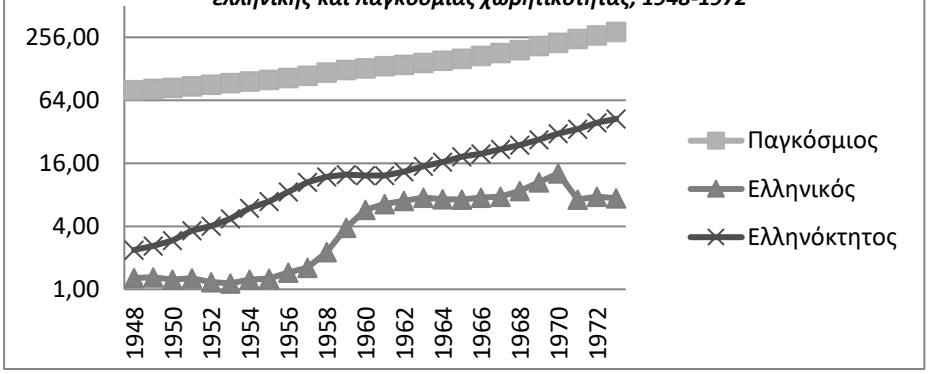
[36]Στη διάρκεια των εχθροπραξιών του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου η ανάγκη συνεχούς τροφοδότησης και αντικατάστασης του χαμένου συμμαχικού στόλου οδήγησε τις Ηνωμένες Πολιτείες σε μαζικά ναυπηγικά προγράμματα και συγκεκριμένα στη ναυπήγηση 2,580 φορτηγών Λίμπερτυ χωρητικότητας 7.500 κ.ο.χ. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος – 20ος αιώνας*, Αλεξάνδρεια, 2000, Αθήνα, σελ. 304.

[37] I. Theotokas, "The competitiveness of Greek shipping companies in the interwar period", στο Maria Christina Chatziioannou and Gelina Harlaftis, (eds), *Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th-20th centuries*, Kerkyra, Αθήνα, σελ. 141.

[38]Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι*., Νεφέλη, 2001, Αθήνα, σελ 437.

περίπου 80% του λιβεριανού και 45% του παναμαϊκού στόλου.

Διάγραμμα 1.1.: Εξέλιξη του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου επί της ελληνικής και παγκόσμιας χωρητικότητας, 1948-1972



Πηγές: Για τις χρονιές 1939-1960 βλ. Ελληνική Στατιστική Αρχή, «Δελτίον στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας, 1960», τ.Α΄, Πίνακας Α.1VIII, σελ 56. Για τις χρονιές 1967-1973 βλ. Γιάννης Θεοτοκάς και Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η ελληνόκτητη ναυτιλία. Διατήρηση και διεύρυνση της ηγετικής της θέσης», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), Ιστορία Νέου Ελληνισμού, 1770-2000, τομ.10, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003, σελ. 102.Για τον ελληνόκτητο στόλο βλ. Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι.,* Νεφέλη, 2001, Αθήνα, Πίνακας 9.4. σελ 402.

Όπως αναλύεται και στο διάγραμμα 1.1. αυτή την περίοδο ο ελληνόκτητος στόλος των Ελλήνων εφοπλιστών παύει να τίθεται υπό την ελληνική σημαία, καθώς το μεγαλύτερο ποσοστό των νεοαποκτηθέντων πλοίων εγγράφεται σε ξένα νηολόγια.[39] Η εικόνα της ελληνόκτητης ναυτιλίας άλλαξε ριζικά με την άνοδο των ναύλων, την περίοδο 1956 με 1958, μετά το κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλεύτηκαν την αυξημένη ζήτηση στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές και παρήγγειλαν ένα σημαντικό αριθμό φορτηγών πλοίων στα ναυπηγεία της Δυτικής Ευρώπης, των Ηνωμένων Πολιτειών και στη συνέχεια στα ναυπηγεία της Ιαπωνίας. Ο στόλος των Ελλήνων εφοπλιστών, όπως αναλύεται και στο διάγραμμα 1.α., μέχρι το 1950 ανέρχονταν στους 2.930 κ.ο.χ., αντιπροσωπεύοντας το 3,4 % της παγκόσμιας χωρητικότητας, ενώ το 1960 ανήλθε στο 9,4%.

Το 1960, όταν η συμμετοχή της Ιαπωνίας και σοσιαλιστικών χωρών[40], διευρύνθηκε στο διεθνές εμπόριο, οι Έλληνες εφοπλιστές, ως διεθνείς μεταφορείς ανεξάρτητων φορτηγών πλοίων με διάφορες σημαίες, μετέφεραν χύδην ξηρά και υγρά φορτία και διεξήγαγαν συνεχή δρομολόγια προς Μεσόγειο, Ινδικό και Ειρηνικό. Την περίοδο

[39]Σύμφωνα με τον ορισμό του Μεταξά, οι σημαίες ευκαιρίας είναι εθνικές σημαίες κρατών χωρίς ρυθμιστικούς περιορισμούς και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις την υιοθετούν με σκοπό τη μεγέθυνση των ιδιωτικών τους συμφερόντων, τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους και την αποφυγή των φορολογικών ρυθμίσεων και των όρων απασχόλησης των συντελεστών της παραγωγής, που θα εφαρμόζονταν, εάν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης. Βλ. ενδεικτικά, Μεταξάς Β.Ν., *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1985, σελ. 34, 44.

[40]Αλβανία, Βουλγαρία, Τσεχοσλοβακία, Ουγγαρία, Πολωνία και ΕΣΣΔ, για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (...), ό.π., σελ. 82.

που ακολούθησε από το δεύτερο κλείσιμο της Διώρυγας το Σουέζ, από το 1967 μέχρι το 1973, ο ελληνόκτητος στόλος μεταβλήθηκε σε πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως με 42,600 εκ. κ.ο.χ. και με ποσοστό 14,4% επί του παγκόσμιου στόλου.[41]

Από την άλλη, η προσπάθεια ανασυγκρότησης του ελληνικού στόλου μεταπολεμικά φαινόταν άκρως προβληματική. Σύμφωνα με τα στοιχειά του διαγράμματος 1.1., το τέλος του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου βρίσκει την ελληνική ναυτιλία να αριθμεί 138 πλοία 1,286 χωρητικότητας. Η ναυπηγική βιομηχανία της Ελλάδας, με ελάχιστες εξαιρέσεις τα μηχανουργεία του Πειραιά και της Ερμούπολης, δεν μπόρεσε να υποστηρίξει την ανασυγκρότηση του ελληνικού στόλου. Παρά το βαρύ πλήγμα, η χωρητικότητα της ελληνικής σημαίας, όπως αναλύεται και στο διάγραμμα 1.1., σημείωσε μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης το διάστημα 1956 και 1962, και έπειτα την περίοδο 1968 έως 1970.[42]

Η αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής σημαίας κατά 20%, μεταξύ του 1953 και του 1970, ήταν απόρροια της απρόσκοπτης εφοπλιστικής δραστηριότητας των ελλήνων εφοπλιστών στη Νέα Υόρκη και το Λονδίνο, του μποϋκοτάζ των σημαιών ευκολίας από την Διεθνή Ομοσπονδία Μεταφορών (ΔΟΜ) το 1958, καθώς και των περιορισμών που δέχτηκε ο ελληνόκτητος στόλος, λόγω της μεταφοράς φορτίων στις σοσιαλιστικές χώρες. Τα ελληνόκτητα πλοία, και ιδιαίτερα εκείνα που μετέφεραν φορτία για λογαριασμό των σοσιαλιστικών χωρών, επέστρεψαν στο εθνικό νηολόγιο λόγω του μποϋκοτάζ που υπέστησαν αλλά ταυτόχρονα, γιατί οι νέοι εταίροι των ελλήνων εφοπλιστών, η Ιαπωνία και η Ινδία προωθούσαν τη χρήση της εθνικής σημαίας.[43]

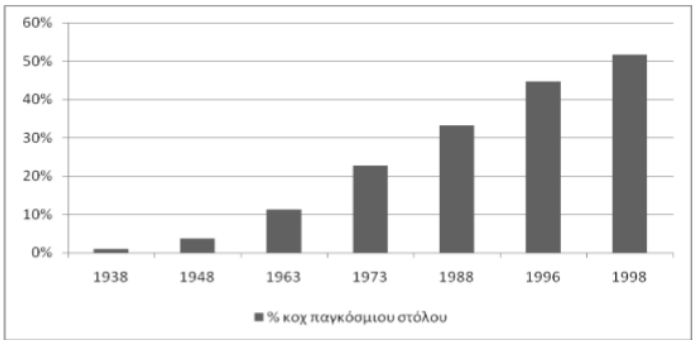
Ένας ακόμη παράγοντας μπορεί να θεωρηθεί η κρατική πολιτική των φορολογικών ελαφρύνσεων που στόχευαν στον επαναπατρισμό των ελλήνων εφοπλιστών και του ελληνόκτητου στόλου. Ενδεικτικά, το 1953 η ελληνική κυβέρνηση σε συνεργασία με τους Έλληνες εφοπλιστές υπέγραψε μια νέα συλλογική σύμβαση εργασίας, η οποία επέφερε μείωση στους μισθούς, στην αμοιβή υπερωριών και μείωση του αριθμού του νόμιμου πληρώματος, ενώ στη συνέχεια με μια σειρά διαταγμάτων κατάφερε να περιορίσει και να ελέγξει τις ναυτεργατικές συνδικαλιστικές οργανώσεις, οι οποίες αρχικά αντέδρασαν στη νέα συλλογική σύμβαση. Επιπλέον, σύμφωνα με το Ν.Δ.

[41]Γ. Θεοτοκάς, «Η Ελληνόκτητη ναυτιλία 1950-1974: Προϋποθέσεις για μια παγκόσμια κυριαρχία», στο *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, 9ος τόμος, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2004, σελ. 87.
[42]Στο ίδιο, «Η Ελληνόκτητη ναυτιλία 1950-1974 (…), ό.π., σελ. 87.
[43]Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι*., ό.π. σελ. 432.

2687/1953 «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού»[44], στην ελληνική σημαία μπορούσαν να εγγραφούν και πλοία που ανήκαν σε αλλοδαπές εταιρείες, των οποίων η πλειοψηφία των μετοχών ανήκε σε ελληνικά συμφέροντα, ενώ ο Α.Ν. 89/67 «Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών εμποροβιομηχανικών εταιρειών», αποτέλεσε ένα από τα σημαντικότερα κίνητρα για την εγκατάσταση γραφείων ελληνικής ιδιοκτησίας ναυτιλιακών εταιρειών αλλά και νέων επιχειρηματιών της ελληνικής επικράτειας στον Πειραιά.[45]

Η αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής σημαίας τη δεκαετία 1960, μειώθηκε σε 5% ενώ η ελληνόκτητη κατά 12,5. Διαδοχικές ελληνικές κυβερνήσεις, τις δεκαετίες 1940 και 1960, εξασφάλισαν ένα ευνοϊκό πλαίσιο οι έλληνες εφοπλιστές προχώρησαν σε εκτεταμένη χρήση των σημαιών ευκαιρίας στον ελληνόκτητο στόλο με αποκορύφωμα το 1973.την από.[46]

Πίνακας 1.4. Η συμμετοχή των σημαιών ευκολίας στην παγκόσμια χωρητικότητα



Πηγή: Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, Ακαδημία Αθηνών, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτη αρ.10, Αθήνα, 2009, Διάγραμμα 2.4., σελ 36.

Όπως φαίνεται και στον Πίνακα 1.4., η μαζική απομάκρυνση από τις παραδοσιακές εθνικές σημαίες για την υιοθέτηση των σημαιών ευκαιρίας, υπήρξε ένα από τα βασικά χαρακτηριστικά της διεθνούς ναυτιλίας τη μεταπολεμική περίοδο 1948-1973. Από το 1948 μέχρι το τέλος του 1973, οι σημαίες ευκαιρίας αύξησαν τη χωρητικότητά τους μεταξύ των κυριότερων εμπορικών στόλων σε ποσοστό 22,8 %, με το στόλο της Λιβερίας να αναδεικνύεται πρώτος με 49,905 κ.ο.χ. Αυτό το γεγονός συμβαδίζει με την ανακατάταξη των δέκα ισχυρότερων ναυτιλιακών κρατών το 1973. Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, όπως αναλύεται και στον Πίνακα 1.4., οι

[44]«Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», Ν.Δ. 2687/1953, *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* 317, τ. Α΄, 10.11.1953.
[45]«Περί εγκαταστάσεως εν Ελλάδι αλλοδαπών Εμποροβιομηχανικών Εταιρειών», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, Α.Ν. 89/67 , τ. Α΄, αρ. φ. 132, 01.08.1967,σελ 815, 816.
[46]Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (…), ό.π., σελ. 86, 92 και Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι*., ό.π. σελ. 395.

σημαίες ευκαιρίας τετραπλασίασαν τη χωρητικότητά τους και το ποσοστό συμμετοχής των σημαιών ευκολίας στην παγκόσμια χωρητικότητα ξεπέρασε το 50% για τις χώρες του ΟΟΣΑ.

Μεταξύ των δεκαετιών 1960-1970 οι Έλληνες, οι Αμερικανοί και οι Νορβηγοί εφοπλιστές καταγράφονται ως οι κύριοι χρήστες των σημαιών ευκολίας, ενώ τις τελευταίες δεκαετίες του 20ου αιώνα, οι Βρετανοί και Αμερικανοί επέστρεψαν σταδιακά στα εθνικά νηολόγια. Μεταξύ των ισχυρότερων ναυτιλιακών κρατών περιλαμβάνονταν χώρες όπως η Λιβερία, ο Παναμάς, η Σοβιετική Ένωση και η Ιαπωνία, οι οποίες κατείχαν τις πρώτες θέσεις στη νηολόγηση δεξαμενόπλοιων και bulk carriers, υιοθετώντας ευρέως σημαίες ευκαιρίας. Την περίοδο της κρίσης των δεκαετιών 1970 και 1980, οι εφοπλιστές στράφηκαν στη νηολόγηση πλοίων σε σημαίες ευκαιρίας και σε αλλοδαπά πληρώματα χαμηλού κόστους για τη στελέχωση των πλοίων τους, ενώ ως πρακτική, η εγκατάσταση σε χώρες που προσέφεραν τη δυνατότητα μειωμένου εργατικού κόστους και ευνοϊκών φορολογικών ρυθμίσεων υιοθετήθηκε ευρέως και από πολυεθνικές εταιρείες.[47]

Επίλογος

Το κεφάλαιο 1. εξετάζει τις κυριότερες εξελίξεις του διεθνούς εμπορίου και των θαλάσσιων μεταφορών, τον διεθνή καταμερισμό εργασίας στις θαλάσσιες μεταφορές και τη θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε αυτήν, με έμφαση τη μεταπολεμική περίοδο 1945-1973. Η ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές είχε πάντα άμεση εξάρτηση από το διεθνές εμπόριο, επομένως η ανάλυση της γεωγραφικής διάρθρωσης του θαλάσσιου εμπορίου και των κυριότερων φορτίων, υπήρξε ουσιώδης για την κατανόηση της ανάπτυξης της παγκόσμιας οικονομίας και της ναυτιλιακής βιομηχανίας κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα.

Οι διακυμάνσεις στη φορτηγό ναυτιλία σχετίζονται με την ανάδυση ενός νέου παγκόσμιου οικονομικού συστήματος κατά την προσπάθεια ανασυγκρότησης των παραδοσιακών ναυτιλιακών και βιομηχανικών κρατών, ύστερα από τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Οι κύριες τάσεις στις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές κατά τη διάρκεια της πρώτης μεταπολεμικής περιόδου, έως την εποχή της πρώτης πετρελαϊκής κρίσης ήταν κάθε άλλο παρά αμελητέες. Ο όγκος των εμπορευμάτων

[47]Leon Fink, *Sweatshops at sea* (…), ό.π., σελ. 179, 181 και G. Harlaftis, "Greek Shipowners and State Intervention in the 1940s, ό.π., σελ. 59.

αλλά και της χωρητικότητας πενταπλασιάστηκε από το 1948-1970 και εξαπλασιάστηκε μέχρι το 1973.

Το πετρέλαιο, ως βασικό μεταφερόμενο εμπόρευμα, έπαιξε ένα πολύ σημαντικό ρόλο στην έκρηξη του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου και στην γεωγραφική επέκτασή του από την Μεσόγειο και τον Ατλαντικό, στον Ειρηνικό και στον Ινδικό Ωκεανό. Συγκεκριμένα, για τις ανάγκες του εμπορίου πετρελαίου, αυξήθηκε η μέση απόσταση μεταφοράς, μεταβλήθηκε η οργανική σύνθεση των πληρωμάτων και αυξήθηκε η μέση χωρητικότητα του παγκόσμιου στόλου. Η επιμήκυνση των αποστάσεων για την εξυπηρέτηση του εμπορίου πετρελαίου οδήγησε στην κατασκευή νέων τύπων πλοίων, εξειδικευμένων, με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα. Επομένως, οι κύριες αλλαγές της περιόδου που ακολούθησε τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου αφορούσαν την ανάδειξη του πετρελαίου σε κύρια πηγή ενέργειας και την τεχνολογική εξέλιξη των στόλων.

Φυσικά, ο βαθμός ανταπόκρισης των κυριότερων εμπορικών στόλων σε μια ταχέως μεταβαλλόμενη παγκόσμια βιομηχανία και στην αυξημένη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών δημιούργησε νέους συσχετισμούς στο επίπεδο του διεθνούς καταμερισμού εργασίας. Μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, οι Ηνωμένες Πολιτείες αναδύθηκαν ως παγκόσμια βιομηχανική και ναυτιλιακή δύναμη κατέχοντας το 36,3% του παγκόσμιου στόλου, ενώ αναδείχτηκαν σε παγκόσμια υπερδύναμη. Εκτός από την πρόσβαση σε κεφάλαια, οι Ηνωμένες Πολιτείες παρείχαν πρόσβαση στην αγορά δεξαμενόπλοιων καθώς και στην προώθηση της χρήσης των σημαιών ευκαιρίας. Μέρος, λοιπόν, της αναδιάρθρωσης και της εξειδίκευσης των κυριότερων εμπορικών στόλων των παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών, συμπεριλαμβανομένης της ελληνικής ναυτιλίας, οφείλεται στον βασικό εμπορικό τους εταίρο, τις Ηνωμένες Πολιτείες.

Η ανάπτυξη της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας κατά τη δεύτερη μεταπολεμική περίοδο ήταν συνδεδεμένη άρρηκτα με τη βιομηχανία ενέργειας και τις σημαίες ευκαιρίας. Η μεταπολεμική αναδιάρθρωση και ανασυγκρότηση της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας στηρίχθηκε εξ ολοκλήρου στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπως συνέβαινε προηγουμένως με τη Βρετανία. Το ναυτιλιακό συμβούλιο των Ηνωμένων Πολιτειών ενθάρρυνε ανοιχτά την υπαγωγή πλοίων υπό τη σημαία του Παναμά και οι έλληνες εφοπλιστές αξιοποίησαν όσο κανείς άλλος την υιοθέτηση σημαιών ευκαιρίας σε περιόδους κρίσης, οπότε και ήθελαν να διατηρήσουν το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα για φτηνές μεταφορές.

Η εισαγωγή νέων τύπων πλοίων σε περιόδους κρίσης ενέτεινε τις προσπάθειες των εφοπλιστών για μείωση του εργατικού κόστους και την αύξηση της παραγωγικότητας. Κατά τη διάρκεια της πετρελαϊκής κρίσης, ο μειωμένος αριθμός των ελλήνων ναυτικών εν ενεργεία δεν μπορούσε να καλύψει την αυξημένη ζήτηση σε εργατικά χέρια και οι εφοπλιστές αναζητούσαν φτηνό εργατικό δυναμικό για να παραμείνουν στη αγορά. Στο επόμενο κεφάλαιο θα εξεταστεί η εξέλιξη της σύνθεσης πληρωμάτων που υπηρετούσαν σε ελληνικά φορτηγά πλοία και κατά πόσο οι κύριες μεταβολές στις θαλάσσιες μεταφορές επηρέασαν τη διάρθρωση και τη σύνθεση της ναυτικής εργασίας σε σύγκριση με την περίοδο του μεσοπολέμου.

Κεφάλαιο 2ο

Η αναδιάρθρωση της ναυτικής εργασίας την περίοδο 1945-1973

Εισαγωγή

Οι εξελίξεις που συντελέστηκαν στο διεθνές εμπόριο και στην χύδην φορτηγό ναυτιλία και πιο συγκεκριμένο στον ελληνόκτητο στόλο, καθόρισαν σε μεγάλο βαθμό την πορεία της ναυτικής εργασίας στο δεύτερο μισό του 20ού αιώνα. Σκοπός αυτού του κεφαλαίου είναι η μελέτη της αναδιάρθρωσης της ναυτικής εργασίας μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου έως την πετρελαϊκή κρίση του 1973. Η ναυτική εργασία και γενικότερα το εργασιακό περιβάλλον εν πλω έχουν μεταβληθεί σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του 20ο αιώνα. Σε αδρές γραμμές, μέχρι και το 1932 το πλήρωμα οργανώνονταν σε μικρές ομάδες 5 με 6 ναυτικών και σύμφωνα με τις οδηγίες του πλοιοκτήτη - πλοιάρχου πραγματοποιούσαν παραπάνω από μία υπηρεσίες στο πλοίο, όπως τον έλεγχο του κόστους λειτουργίας, τη συντήρηση του πλοίου, την φορτοεκφόρτωση κ.α. Η επικράτηση των ατμόπλοιων και η μεγέθυνση της χωρητικότητας των εμπορικών φορτηγών πλοίων επέφερε αύξηση του πληρώματος και ήδη από τις τελευταίες δεκαετίες του 1930 εκτιμάται ότι σε ένα εμπορικό φορτηγό πλοίο άνω των 2.000 κ.ο.χ. εργάζονταν έως 23 άτομα.

Οι δομικές αλλαγές που συντελέστηκαν στην παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία εισήγαγαν την εξειδίκευση στη ναυτική εργασία και αναδιάρθρωσαν την αγορά εργασίας και την οργάνωσή του πληρώματος με βάση τις βαθμίδες ιεράρχησης και την εκπαίδευση. Η διατήρηση της οργανικής σύνθεσης στα απολύτως επιτρεπτά όρια και η τήρηση της ιεραρχίας στα πλοία ήταν ζήτημα μείζονος σημασίας για την ασφάλεια του πλοίου και την αποτελεσματικότητα του πληρώματος Οι αξιώσεις Ελλήνων εφοπλιστών για την υιοθέτηση αποτελεσματικότερων μεθόδων πειθαρχίας, με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας, επικυρώθηκαν με τον Κανονισμό Εργασίας, ο οποίος προέβλεπε κυρώσεις για την ανυπακοή στην ιεραρχία Πλέον, η σύνθεση δεν αφήνονταν στη διακριτική ευχέρεια του πλοιάρχου αλλά ορίζονταν βάσει του Κανονισμού Εργασίας και συλλογικών συμβάσεων. Σε αυτό το σημείο έχει σημασία να επισημάνουμε ότι τα νομοθετικά διατάγματα που ορίζουν την οργανική σύνθεση των πληρωμάτων, την οργάνωση της εργασίας και τη συστηματική εκπαίδευση κυρίως του ανώτερου πληρώματος, δεν αποτελούσαν ελληνική

καινοτομία, αλλά υπόκεινται στις συμβάσεις που όριζε το διεθνές ναυτεργατικό δίκαιο υπό τη Διεθνή Οργάνωση Εργασίας (The International Labor Organization, ILO).[48]

Το παρόν κεφάλαιο αποτελείται από τρείς ενότητες. Στην πρώτη ενότητα εξετάζονται οι κυριότερες μεταβολές στην οργανική σύνθεση πληρωμάτων της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας καθώς και ο καταμερισμός της ναυτικής εργασίας με βάση τις βαθμίδες ιεράρχησης. Θα εξετάσουμε σε ποιο βαθμό επηρέασε η αύξηση της χωρητικότητας και η είσοδος εξειδικευμένων πλοίων τη σύνθεση και την ιεραρχία του πληρώματος.

Η δεύτερη ενότητα μελετά τους Έλληνες ναυτικούς που εργάστηκαν σε πλοία ελληνικής ιδιοκτησίας κατά το δεύτερο μισό του 20ού αιώνα, με έμφαση τις πρώτες δεκαετίες μετά τον πόλεμο. Εξετάζονται τα κοινωνικά χαρακτηριστικά, η αριθμητική δυναμική, ο τόπος προέλευσης, η ηλικία και η εκπαίδευση των Ελλήνων ναυτικών. Βασική πηγή της ενότητας είναι τα φύλλα ελέγχου προσόντων 450 ναυτικών από το αταξινόμητο αρχείο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, στο «Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας» (ADM221.01 ΔΕΚΝ).[49]

Στην τρίτη και τελευταία ενότητα θα εξεταστεί η διαδικασία συστηματοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης, κατά πόσο εξυπηρετούσε την κρατική εποπτεία, θα μελετηθούν οι προϋπάρχουσες ιδιωτικές σχολές ναυτικών σε σύγκριση με τις δημόσιες ναυτικές σχολές, η δημιουργία δημόσιων ναυτικών σχολείων και σχολών για πλοιάρχους και αξιωματικούς σε ποιο βαθμό μετέβαλλε την διάρθρωση της ναυτικής εργασίας.

[48]Alkis John Corres, «Greek Maritime Policy and the Discreet Role of Shipowners' Associations», στο Athanasios A. Pallis (επιμ.), *Maritime Transport: The Greek Paradigm*, κεφ. 7, τομ. 21, 2007, σ. 540. Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με ILO, βλ. ενδεικτικά στο Martin Stopford, *Maritime Economics*, δεύτερη εκδ., Routledge, Λονδίνο, 1997, σ. 443.

[49]Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στην εισαγωγή σελ. 7.

2.1. Οι κυριότερες μεταβολές στη σύνθεση πληρώματος και στην ιεραρχία επί του πλοίου

Στις αρχές του 20ού αιώνα, το πλήρωμα των ποντοπόρων ελληνικών ιστιοφόρων αποτελούνταν στο σύνολο από 8 με 10 άτομα και οργανώνονταν ιεραρχικά στις βαθμίδες του πλοιάρχου, υποπλοιάρχου, ξυλουργού, ναυκλήρου, ενώ η πλειοψηφία τους, από 4 έως 6 άτομα, απασχολούνταν ως ναυτικοί ή ναυτόπαιδες. Ο πλοιοκτήτης ήταν αυτός που επέλεγε το πλήρωμα και όριζε την επάρκεια και κατανομή του πληρώματος ανάλογα με τη χωρητικότητα του πλοίου. Η απλή και περιορισμένη σύνθεση των ιστιοφόρων με την έλευση των ατμόπλοιων εμπλουτίστηκε με την προσθήκη του προσωπικού μηχανής στο υπάρχον πλήρωμα.

Η οργανική σύνθεση του πληρώματος ορίζονταν πλέον θεσμικά με βάση την ειδικότητα σε προσωπικό γέφυρας, προσωπικό μηχανής και γενικών υπηρεσιών. [50] Η επάρκεια και η οργανική σύνθεση πληρώματος καθορίζονταν με βάση την ιπποδύναμη της μηχανής, την ολική χωρητικότητα και τον προορισμό των εκτελούμενων ταξιδιών. Εν παραδείγματι, στα ποντοπόρα ατμόπλοια άνω των 100 τόνων εκτιμάται ότι εργάζονταν περίπου 23 με 26 άτομα, εκ των οποίων οι 9 με 12 αποτελούσαν το προσωπικό μηχανής. [51]

Απώτερος στόχος των πλοιοκτητών, ήταν η διατήρηση της οργανικής σύνθεσης του πληρώματος στα επίσημα κατώτερα επιτρεπτά όρια για να διασφαλιστεί η ασφάλεια του πλοίου, η βέλτιστη απόδοση της μηχανής αλλά και ως λύση για την μείωση του κόστους επάνδρωσης.[52] Ωστόσο, η σύνθεση άλλαξε δραστικά εν όψει του πολέμου και ειδικότερα υπό την ισχύ της αγγλοελληνικής συμφωνίας του 05/1941. Ο αριθμός των αξιωματικών καταστρώματος στα φορτηγά ατμόπλοια χωρητικότητας 6.000 έως 11.000 κ.ο.χ. και ο αριθμός των αξιωματικών μηχανής εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ) αυξήθηκε κατά ένα άτομο, ενώ μειώθηκε ο αριθμός των θερμαστών στα λεβητοστάσια με δύο εστίες. Οι πολεμικές συρράξεις δυσχέραναν σε μεγάλο βαθμό τη μετάβαση πληρωμάτων σε λιμάνια του εξωτερικού, ως εκ τούτου, οι εφοπλιστές

[50]Ως οργανική σύνθεση ορίζονται ο συνολικός αριθμός, οι βαθμοί και οι ειδικότητες των μελών πληρώματος για κάθε κατηγορία πλοίου, τα οποία καθορίζονται με Προεδρικά Διατάγματα ή με αποφάσεις του Υπουργού Εμπορικής Ναυτιλίας Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο «Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», Ν.Δ.187, *Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ.φ.261, 03-10-1973.

[51]Τζελίνα Χαρλαύτη, *Ιστορία της ελληνόκτητης ναυτιλίας 19ος-20ος αιώνας*, ό.π. σελ. 305.

[52]Βασίλης Σκουντής, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος, Τάσεις εκσυγχρονισμού στο μεσοπόλεμο*, διδακτορική διατριβή, Κέρκυρα, 2019, σελ. 241.

προσλάμβαναν αλλοδαπούς αξιωματικούς προκειμένου να διασφαλίσουν την τήρηση των διατάξεων περί συνθέσεως πληρώματος.[53]

Με βάση τα στατιστικά δελτία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (ΕΣΥΕ), έχουμε τη δυνατότητα να συγκρίνουμε τη σύνθεση πληρωμάτων στη περίοδο του μεσοπολέμου και στις πρώτες μεταπολεμικές δεκαετίες. Η σύνθεση του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, το 1930 και το 1959, όπως αναλύεται στον Πίνακα 2.1. βασίζεται στην απογραφή 429 φορτηγών ατμόπλοιων για το 1930 που αφορούν σε 10.000 ναυτικούς, όπως παρατίθεται στο βιβλίο της Τζελίνας Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας,* και στο στατιστικό δελτίο της ΕΣΥΕ για το 1959, που αφορά σε 19.274 αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας.[54]

Το 1938, ο μέσος όρος των ελληνικών πληρωμάτων που εργάζονται σε ελληνικά φορτηγά ατμόπλοια εκτιμάται ότι ήταν 19 με 28 άτομα, μεταξύ των οποίων 6 θερμαστές, 3 ανθρακείς, ένας αρχιθερμαστής και 4 με 6 ναύτες κατά μέσο όρο. Μεταξύ του 1930 και 1950, σύμφωνα με το Πίνακα 2.1., σημειώθηκε αύξηση του αριθμού του πληρώματος και των ειδικοτήτων, σε συνάρτηση με την εξειδίκευση της εργασίας. Πλέον, το πλήρωμα ενός ατμόπλοιου κυμαίνεται μεταξύ 26 με 28 ατόμων και αναπτύσσεται ως επί το πλείστον σε 29 ειδικότητες. Με την επικράτηση των ατμόπλοιων και των μηχανών εσωτερικής καύσης, οι απαιτήσεις της εργασίας στο πλοίο αυξήθηκαν και ο στόχος της εξειδίκευσης της εργασίας ήταν πλέον μονόδρομος.[55]

Σύμφωνα με τα στοιχεία του Πίνακα 2.1., μέχρι και τη περίοδο του μεσοπολέμου τα ατμόπλοια έφεραν μειωμένη σύνθεση πληρώματος καθώς το κατώτερο προσωπικό κάλυπτε περισσότερες από μια θέσεις, γεγονός που συνεπάγονταν επιπλέον ώρες εργασίας. Η εξειδίκευση της εργασίας και η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων επέφερε αύξηση στη σύνθεση πληρώματος κατά τη μεταπολεμική περίοδο από 16 ειδικότητες στις 29. Η έλλειψη γαιανθράκων σε συνάρτηση με τη βελτίωση των μηχανών εσωτερικής καύσης (ΜΕΚ), μείωσαν σημαντικά τον αριθμό των ανθρακέων, ενώ ταυτόχρονα αύξησαν το ποσοστό των μηχανικών. Όπως φαίνεται και

---

[53]«Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, 06.07.1945, τ. Α΄, αρ. φ. 172, σελ. 808.

[54]Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, ό.π., στο Πίνακας 8.2., σελ. 356 και «Τριμηνιαίον στατιστικόν δελτίον Οκτώβριος - Νοέμβριος - Δεκέμβριος 1959 (1959)», Εθνική Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ), Πίνκας 24, σελ 96, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/yeararticles?p_topic=10008079&p_cat=10008079&p_catage=1959.

[55]«Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, 06.07.1945, τ. Α΄, αρ. φ. 172, σελ. 808.

στον Πίνακα 2.1., στο πλήρωμα προστίθενται μηχανικοί ΜΕΚ Α΄, Β΄ κα Γ΄ τάξεως, ραδιοτηλεγραφιστές Α΄ και Β΄ τάξεως, οικονομικοί αξιωματούχοι Α΄ και Β΄ τάξεως, φροντιστές και βοηθοί φροντιστών, μηχανοδηγοί Α΄ και Β΄ τάξεως, καθαριστές και βοηθοί θαλαμηπόλων.

Ενδιαφέρον παρουσιάζει ότι και στα δύο έτη, η πλειοψηφία των πληρωμάτων είναι ναύτες και θερμαστές, ενώ στη τρίτη θέση με μεγάλη διαφορά από τους δύο πρώτους βρίσκονται οι πλοίαρχοι, για το 1930 και οι μηχανικοί Γ΄ τάξεως για το 1959. Δύο παράγοντες που θα μπορούσαν να αιτιολογήσουν τον αυξημένο αριθμό ναυτικών και θερμαστών είναι πρώτον, ότι σε ναύτες, θερμαστές, λιπαντές κι αρχιθερμαστές χορηγούνταν πτυχία ειδικότητας και άδειες εργασίας χωρίς εξετάσεις αλλά με βάση την προϋπηρεσία σε εμπορικά πλοία. Δεύτερον, ότι οι ναύτες καλύπτουν πολλές υπηρεσίες ως φροντιστές, καθαριστές, θαλαμηπόλοι και τέλος, γιατί οι θερμαστές εκτελούν παράλληλα υπηρεσίες στο λεβητοστάσιο και στο μηχανοστάσιο.

Πίνακας 2.1.Σύνθεση των πληρωμάτων κατά ειδικότητα και αριθμό το 1930 και το 1959

1930		1959	
Ειδικότητα	**Αριθμός**	**Ειδικότητα**	**Αριθμός**
Πλοίαρχοι	980	Πλοίαρχοι	956
Μηχανικοί	903	Υποπλοίαρχοι	881
Δοκ. Πλοίαρχοι	65	Ανθυποπλοίαρχοι	612
Δοκ. Μηχανικοί	112	Δοκ. Πλοίαρχοι	142
Ασυρματιστές	236	Μηχανικοί Α΄	938
Ναυκλήροι	328	Μηχανικοί Β΄	865
Αρχιθερμαστές	307	Μηχανικοί Γ΄	1242
Ξυλουργοί	100	Δοκ. Μηχανικοί	498
Θερμαστές	1681	Ναυκλήροι	956
Ναύτες	1716	Αρχιθερμαστές	1035
Ναυτόπαιδες	277	Θερμαστές	2826
Λιπαντές	45	Ασυρματιστές Α΄	843
Ανθρακείς	535	Ασυρματιστές Β΄	36
Θαλαμηπόλοι	451	Οικον. Αξιωμ. Α΄	2
Μάγειροι	299	Οικον. Αξιωμ. Β΄	3
Σύνολο	4345	Φροντιστές	2
		Ξυλουργοί	204
		Ναύτες	3716
		Ναυτόπαιδες	278
		Μηχανοδηγοί Α΄	39
		Μηχανοδηγοί Β΄	34
		Καθαριστές	264
		Λιπαντές	982
		Μάγειροι Α΄	927
		Μάγειροι Β΄	61
		Μάγειροι Γ΄	222
		Θαλαμηπόλοι	445
		Βοηθοί Θαλαμηπόλοι	265
		Σύνολο	19274

Πηγή: Για το 1930 βλ. Τ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, ό.π.,* Πίνακας 8.2., *σελ. 356.* Για το 1959 βλ. Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (ΕΣΥΕ), «Απονεμηθέντα κατά τα έτη 1955 - 1959 αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας σε ναυτικούς», σελ 96.

Εξίσου σημαντικός παράγοντας που μετέβαλε την οργανική σύνθεση των πληρωμάτων ήταν η προσαρμογή της ελληνόκτητης ναυτιλίας στις συνθήκες μιας

ταχέως μεταβαλλόμενης παγκόσμια βιομηχανία. Σύμφωνα με την μελέτη του Γ. Θεοτοκά, η πλειονότητα των μικρών και μεσαίων επιχειρήσεων του 1950-1960, συνέχισαν να λειτουργούν ως οικογενειακές επιχειρήσεις, στις οποίες η συνεισφορά των Ελλήνων ναυτικών αποτέλεσαν βασικό συντελεστή στην ανταγωνιστικότητα των πλοίων και στην ανταπόκριση τους στην τεχνολογική πρόοδο.[56] Η επιχειρηματική φιλοσοφία των Ελλήνων πλοιοκτητών, την οποία θα μελετήσουμε στην επόμενη ενότητα, συνοψίζονταν στη δημιουργία προτύπων συμπεριφοράς που έχουν ως κυρίαρχες αξίες τη σκληρή δουλειά, την εμπιστοσύνη, την υπακοή και την αφοσίωση.

Η ανταπόκριση της ελληνόκτητης ναυτιλίας στην αυξημένη ζήτηση θαλάσσιων μεταφορών και τη μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων, συνέβαλε στη βελτίωση των μεθόδων και των τεχνικών μέσων και στη μείωση της οργανικής σύνθεσης. Η αύξηση της απόδοσης των ΜΕΚ κατά 60%, η μέθοδος της ηλεκτροσυγκόλλησης, οι επικαλύψεις των δεξαμενών με αντιδιαβρωτική βαφή και βελτιωμένη πυκνότητα είναι μερικοί από τους παράγοντες που συνέβαλλαν στη μείωση του κατώτερου προσωπικού μηχανής και καταστρώματος.[57] Το 1970, ειδικά με την αυτοματοποίηση των νεότευκτων πλοίων και το μη επανδρωμένο μηχανοστάσιο, ο αριθμός του προσωπικού μηχανής μειώθηκε κατά το ήμισυ. Προς αυτή την κατεύθυνση συνέβαλλε και η στρατηγική μεγάλης μερίδας εφοπλιστών, οι οποίοι τήρησαν τη σύνθεση του πληρώματος στο ελάχιστο δυνατό αλλά και επέκτειναν την προσπάθεια μείωσης του κόστους εργασίας προτείνοντας την επάνδρωση ποντοπόρων πλοίων με πλήρωμα 16 με 18 ατόμων.[58]

Το 1944, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας επέτρεψε τη σύναψη συλλογικών συμβάσεων μεταξύ της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών και των εργατών θαλάσσης, καθορίζοντας τον μισθό, τα πολεμικά επιδόματα, τη σύνθεση των πληρωμάτων και τους όρους ναυτολόγησης. Κατά τη διαδικασία αυτή, το εργατικό δυναμικό

---

[56]I. Theotokas «Organizational and managerial patterns of Greek-owned shipping companies and the internationalization process from the inter-war period to 1990», στο D.J. Starkey and G. Harlaftis, Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850, Research in Maritime History no. 14, Σεντ Τζόουνς, Νέα Γη, 1998, σελ. 11, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/9232350/Organizational_and_Managerial_Patterns_of_Greek-Owned_Shipping_Enterprises_and_the_Internationalization_Process_from_the_Interwar_Period_to_1990, (τ.π. 06/09/2019).

[57]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", στο *Acta Sociologica* τ.3, ν.4, Sage Publications Ltd., 1959, σελ. 212., διαθέσιμο στο https://www.jstor.org/stable/4193493?read-now=1&seq=2#metadata_info_tab_contents (τ.π. 16.10.2019).

[58] Martin Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σελ. 21-22 και Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (…), ό.π., σελ. 238.

ολόκληρου του πλοίου θα μπορούσε να μεταφερθεί σε μία νύχτα στη δικαιοδοσία ενός νέου εθνικού «πλοιάρχου» και μια σειρά από εργασιακά δικαιώματα που αποκτήθηκαν πριν λίγες δεκαετίες, θα μπορούσαν να απορριφθούν αμέσως. Η αυξημένη χρήση των «σημαιών ευκαιρίας» και η στροφή σε αλλοδαπά πληρώματα χαμηλού κόστους για τη στελέχωση των πλοίων με στόχο τη μείωση του λειτουργικού κόστους, άλλαξε τη οργανική σύνθεση και τον τρόπο με τον οποίο εργάζονται οι ναυτικοί.[59]

Οι συνδικαλιστικοί φορείς των ναυτικών επεδίωκαν διαρκώς τη θέσπιση ενός εκσυγχρονισμένου κανονισμού με βάση τα πρότυπα της ILO για τη διευθέτηση ζητημάτων, όπως την απορρόφηση ανέργων, την κατανομή πολεμικών αποζημιώσεων, τον καθορισμό ωραρίου, υπερωριών και αργιών.[60] Ο Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας Εμπορικού Ναυτικού του 1952 κάλυπτε ως ένα βαθμό την οργάνωση της εργασίας, όμως εστίασε περισσότερο στην εξασφάλιση των εξουσιών του πλοιάρχου. Σημείο αναφοράς αποτέλεσε ο αναθεωρημένος Κανονισμός «περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω», Ν.Δ. 275/1970. Ο κανονισμός εργασίας περιλάμβανε εκτός των άλλων τη λεπτομερή περιγραφή των ειδικών καθηκόντων του πλοιάρχου, των αξιωματικών και του πληρώματος, τις ιεραρχικές βαθμίδες ανά τμήμα πλοίου, τη θέσπιση φυλακών, τη ρύθμιση ωραρίου και υπερωριών, πρόσθετων και πολεμικών αμοιβών.[61]

[59]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σελ. 178.
[60]Leon Fink, *Sweatshops at sea (…),* ό.π., σελ. 86.
[61]«Περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 275, 18.12.1970, σελ. 2509-10 και «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας Εμπορικού Ναυτικού», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* αρ. φ. 83, 11.3.1952, Β.Δ. 6392/1934.

Πίνακας 2.2. Η οργανική σύνθεση πληρωμάτων επί προσωπικού καταστρώματος και μηχανής, 1973-1978

Α' Προσωπικὸν Καταστρώματος.

Ὁλικὴ χωρητικότης εἰς κόρους	Πλ/ρχος	Κυβ/της	Κυβ/της	Κυβ/της	Ναύκ/ρος	Ναῦται	Ναυτ/δες	Σύνολον
	Γ'	Α'	Β'	Γ'				
5,01– 10				1				1
10,01– 25				1			1	2
25,01– 50				1		1		2
50,01– 75				1		1	1	3
75,01–100			1			2		3
100,01–200			1			2	1	4
200,01–300		1				3		4
300,01–400	1				1	2	1	5
400,01–500	1		1			3		5

Β' Προσωπικὸν Μηχανῆς.

Ἱπποδ.	Μηχ/κὸς	Μηχ/κὸς	Μηχ/δηγὸς	Μηχ/δηγὸς	Χειρ/στὴς	Σύνολον
εἰς ΒΗΡ	Β'	Γ'	Α'	Β'		
Μέχρι 75					1	1
76– 200				1		1
201– 500			1		1	2
501– 750			1	1		2
751–1000		1		1	1	3
ἄνω τῶν 1000	1		1	1		

Πηγή:, «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, Π.Δ. 382/1978, τ. Α΄, αρ. φ. 80, 16.05.1978, σελ. 748.

Η οργανική σύνθεση των πληρωμάτων ορίστηκε επίσημα τον Οκτώβριο του 1973 με το νομοθετικό διάταγμα «περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», Ν.Δ. 187/1973, κατά τα διεθνή πρότυπα εργασίας, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων «περί συνθέσεων των πληρωμάτων φορτηγών πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητος μέχρι 500 κόρων». Σύμφωνα με το Κεφάλαιο Ε΄ «Σύνθεση προσωπικού των πλοίων» και όπως αναλύεται και στον Πίνακα 2.2., η οργανική σύνθεση καθορίστηκε με βάση την ολική χωρητικότητα του πλοίου για το προσωπικό καταστρώματος και με βάση την ιπποδύναμη της μηχανής για το προσωπικό μηχανής. Αναλυτικότερα, στα ιστιοφόρα 50.01 με 75 ολικής χωρητικότητας ορίζονται τρία άτομα στο προσωπικό καταστρώματος (κυβερνήτης, ναύτης και ναυτόπαιδο), πέντε άτομα σε ατμόπλοια χωρητικότητας 300,01 με 400 g.w.t, (πλοίαρχος Γ' τάξεως, ναυκλήρος, δύο ναύτες και ένα ναυτόπαιδα) και τρία στο προσωπικό μηχανής ΜΕΚ (μηχανικός, μηχανοδηγός και χειριστής).[62]

[62]Π.Δ.382/1978, «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 80, 16.05.1978, σελ. 748 και «περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* (261), τ. Α΄, αρ. φ. 974, 03.10.1973. Εξίσου σημαντικός θεωρείται και ο Κώδικας Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου που τέθηκε σε εφαρμογή στις 03/04/1974, ο οποίος μεταξύ άλλων, καθορίζει τις ειδικότητες του πληρώματος και τους αντίστοιχους τίτλους σπουδών, ορίζει την έννοια της ναυτικής ικανότητας, τα πειθαρχικά όργανα και τις πειθαρχικές διαδικασίες.

Οι μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν στην ναυτιλιακή βιομηχανία του 20ού αιώνα επέφεραν αυξομειώσεις στην οργανική σύνθεση των πληρωμάτων που εργάζονται στη φορτηγό ναυτιλία. Καίριο σημείο στον καθορισμό του αριθμού των πληρωμάτων ήταν η επικράτηση των ατμόπλοιων καθώς πλέον η σύνθεση ορίζονταν κατά βαθμό και ειδικότητα. Η αύξηση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου προκάλεσε μια αναδιάταξη των ναυτιλιακών προτεραιοτήτων, με τη ναυτική εξειδίκευση να αποτελεί ένα από τα κύρια εργαλεία της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής. Η είσοδος νέων ειδικοτήτων συνιστούσε ένα εργαλείο για την απόκτηση ευρύτερων δικαιωμάτων πρόσβασης στην αγορά ναυτικής εργασίας και για το ελληνικό κράτος ως ένας τρόπος να μειώσουν το ποσοστό του αλλοδαπού πληρώματος.

Το κοινωνικό περιβάλλον ενός πλοίου δεν είναι ομοιογενές, αντίθετα, αποτελείται από αρκετές γραμμές οριοθέτησης, επίσημες και ανεπίσημες, που διατρέχουν την οργάνωση της εργασίας στο πλοίο. Η εξειδίκευση εντείνει την πολυπλοκότητα των εργασιακών σχέσεων αλλά και δυσχεραίνει την αντιμετώπιση του πληρώματος ως ενιαίου και συνεκτικού συνόλου. Ο πιο ασφαλής τρόπος προσέγγισης αυτού του περιβάλλοντος είναι να εξετάσουμε τον καταμερισμό εργασίας στο πλοίο, ο οποίος περιγράφεται ως άκαμπτος και ιεραρχικός. Στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία συναντώνται τρία επίπεδα κατάταξης στο πλήρωμα και διακρίνονται ιεραρχικά στον πλοίαρχο, στους αξιωματικούς και στο κατώτερο πλήρωμα.[63]

Παραδοσιακά υπήρχαν τρείς διαβαθμίσεις στην ιεραρχία του προσωπικού ενός ποντοπόρου φορτηγού πλοίου, το προσωπικό γέφυρας, μηχανής και το κατώτερο πλήρωμα. Ωστόσο, μεταπολεμικά και τον αναθεωρημένο κώδικα, δημιουργούνται πέντε βαθμίδες. Το προσωπικό καταστρώματος, το προσωπικό μηχανής, το προσωπικό γενικών υπηρεσιών, το προσωπικό υπηρεσίας διαμερισμάτων-ενδιαιτημάτων και το προσωπικό υπηρεσίας μαγειρείου. Με βάση τη συγκεκριμένη διάκριση η συνήθης νόμιμη σύνθεση ενός ποντοπόρου φορτηγού εμπορικού πλοίου αριθμούσε 28 με 34 άτομα.[64]

Το πρώτο τμήμα περιλαμβάνει το προσωπικό καταστρώματος, το οποίο κατατάσσεται σε αξιωματικούς και σε κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος Α΄ και Β΄ τάξεως. Στις βαθμίδες των αξιωματικών καταστρώματος περιλαμβάνονται οι Πλοίαρχοι Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, υποπλοίαρχοι, ανθυποπλοίαρχοι, δόκιμοι πλοίαρχοι

[63]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σελ. 588-9.
[64]Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, ό.π., σελ. 360.

και ναύκληροι.[65] Ο θεσμικός καθορισμός των ειδικοτήτων εντός του πλοίου τη περίοδο του μεσοπολέμου, περιλάμβανε τη διάκριση του αξιώματος σε Πλοίαρχο ιστιοφόρου, τους αξιωματικούς καταστρώματος σε Πλοίαρχους Γ΄ τάξεως, σε Πλοίαρχο Β΄ τάξεως για το εμπόριο της ακτοπλοΐας και τον πλοίαρχο ωκεανοπλοΐας σε Πλοίαρχο Α΄ τάξεως. Η αύξηση της χωρητικότητας των πλοίων και η αύξηση της συχνότητας των δρομολογίων πέραν του Ατλαντικού και της Μεσογείου απέδωσε στον πλοίαρχο αυξημένες αρμοδιότητες και αυτός ήταν ένας ακόμη λόγος που οι πλοίαρχοι διακρίνονταν με βάση την θαλάσσια προϋπηρεσία τους.[66]

Πρώτος στην ιεραρχία του πληρώματος είναι ο Πλοίαρχος, ο οποίος είναι ο νόμιμος αντιπρόσωπος των ιδιοκτητών και η ανώτατη αρχή με εξουσία σε κάθε πρόσωπο που υπογράφει τις σχετικές συμβάσεις ναυτολόγησης. Η σύμβαση ναυτολόγησης και ο Κώδικας Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου τον καθιστούν υπεύθυνο για όλες τις συμβάσεις που αφορούν τη διακυβέρνηση του πλοίου, όπως την ασφάλεια του πληρώματος, τις συνθήκες εργασίας, τις υπερωρίες, την τήρηση των απαιτούμενων εγγράφων, την οικονομική διαχείριση του πληρώματος και της τροφοδοσίας. Δεν είναι διόλου περίεργο ότι οι εφοπλιστές καθ' όλη τη διάρκεια του Μεσοπολέμου επέλεγαν συμπλοιοκτήτες, συντοπίτες ή συγγενείς για έναν τόσο πολυσύνθετο και απαιτητικό ρόλο.[67]

Τις δεκαετίες 1940-1950 , το κύρος του πλοιάρχου άρχισε να εξασθενεί, ενώ σημειώθηκαν περιστατικά ομαδικής άρνησης εκτέλεσης υπηρεσίας. Ο αυξημένος κίνδυνος επιθέσεων κατά τη διάρκεια των πολεμικών συρράξεων δημιούργησε περαιτέρω ανασφάλεια στους ναυτικούς, μερικοί εκ των οποίων εγκατέλειψαν τη θέση τους, ενώ αρκετοί δεν μπορούσαν να επαναπατριστούν μετά τη λήξη της σύμβασης τους. Τα υψηλά ποσοστά λιποταξίας τη δεκαετία του 1940 σε συνδυασμό με την αύξηση της Η τήρηση της ιεραρχίας ήταν μείζον σημασίας ζήτημα, καθώς ήρθε να υποκαταστήσει τον πατερναλιστικό χαρακτήρα της οργάνωσης της ναυτικής εργασίας, που σε προηγούμενη φάση εξυπηρετούσε η τροφοδοσία πληρωμάτων με βάση τη συγγένεια και την κοινή καταγωγή.[68]

Η εργοδοσία (εφοπλιστές, πλοιοκτήτες, πλοίαρχοι) υποστήριζε ανοικτά την ύπαρξη πειθαρχικών κανόνων για να διασφαλιστεί η αποτελεσματικότητα του πληρώματος

[65]Ι. Νικολαΐδης, «Η ιεραρχία επί των πλοίων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 134, 15/07/1936, σελ 6.
[66]Βασίλης Σκουντής, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος(...)* ,ό.π., σελ. 260
[67]Για πιο εκτεταμένη ανάλυση στο ρόλο της συμπλοιοκτησίας, βλ. ενδεικτικά Τζ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης,* ό.π., σελ. 360-361.
[68]Leon Fink, *Sweatshops at sea (...),* ό.π., σελ. 164.

και η υπακοή του πληρώματος στις διαταγές του πλοιάρχου και των αξιωματικών. Η ανάγκη ελέγχου ενός πολυάριθμου πληρώματος συνεπάγονταν την αύξηση της εποπτείας. Στο πλαίσιο της εφαρμογής των στρατιωτικών προτύπων πειθαρχίας, όλο και περισσότεροι αξιωματικοί αλλά και υπαξιωματικοί λάμβαναν αρμοδιότητες εποπτείας βάσει του πολεμικού ναυτικού. Η ανάγκη επόπτευσης και άσκησης πειθαρχικών καθηκόντων ενισχύθηκε από τις μεταπολεμικές κυβερνήσεις για την αντιμετώπιση του ναυτεργατικού κινήματος.[69]

Πρωταρχικός σκοπός των μετεμφυλιακών κυβερνήσεων ήταν περισσότερο η καταστολή του κομμουνισμού παρά οποιαδήποτε σοβαρή προσπάθεια μεταρρύθμισης ή ανασυγκρότησης. Ο Β΄ Παγκόσμιος Πόλεμος εγκαινίασε μια νέα περίοδο στην οργάνωση της ναυτικής εργασίας, όπου το ναυτικό επάγγελμα γίνεται μόνιμο, ενώ συγκροτείται συνδικαλιστικά. Το 1948, η ναυτεργατική συνδικαλιστική οργάνωση κηρύχθηκε παράνομη «ως οργάνωσις κομμουνιστική έχουσα συνωμοτικάς επιδιώξεις». Η κυβέρνηση στρατάρχη Παπάγου, πιστή σύμμαχος των Ηνωμένων Πολιτειών με έντονα αντικομουνιστικά χαρακτηριστικά, εφάρμοσε ως βασική μέθοδο πολιτικού ελέγχου την υποχρεωτική υποβολή πιστοποιητικών κοινωνικών φρονημάτων για τους ναυτικούς που κατέθεταν αίτηση ανανέωσης ή έκδοσης άδεια άσκησης ναυτικού επαγγέλματος.[70]

Στα χνάρια της πολιτικής των μετεμφυλιακών κυβερνήσεων, η στρατιωτική δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 επιδίωξε την ενίσχυση των εξουσιών του πλοιάρχου επί της πειθαρχικής και ανακριτικής του δικαιοδοσίας για την αποτροπή παραπτωμάτων-λιποταξιών αλλά και για τη καταστολή της κομμουνιστικής δράσης. Όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται, «είχεν εμφανισθή πανίσχυρος εις την «πλώρην» ο πράκτωρ του κομμουνισμού, αρματωμένος με την θεωρίαν των επαναστατικών βιβλίων και με την πράξη των συνωμοτικών οδηγιών».[71] Για να ενισχυθεί το χαμένο γόητρο του πλοιάρχου εισήγαγαν την ειδικότητα του τροφοδότη και κάλυψαν τη μισθολογική τους διαφορά σε σχέση με τον μηχανικό Α΄.[72]

---

[69]Eric Sager, «Ατμόπλοια του 19ου αιώνα, ένας βιομηχανικός εργασιακός χώρος», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία κα Ναυτιλία*, 16ος-20ος αιώνας, ό.π., σελ. 476.
[70]Τ. Χαρλαύτη, «Ο Ελληνικός στόλος, Η ταραγμένη δεκαετία του 1940», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), Ιστορία Νέου Ελληνισμού, 1770-2000, τομ.8, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003, σελ. 283.
[71]«Αι Ναυτικαί Βιβλιοθήκαι», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 422/181, 1.1.1953, σελ. 13.
[72]Rodrigo de Oliveira Torres, "Handling the ship: rights and duties of masters, mates, seamen and owners of ships in nineteenth-century merchant marine", στο *International Journal of Maritime history*, 2014, σελ. 588-589, διαθέσιμο στο http://ijh.sagepub.com/, (τ.π. 24.06.2019).

Η διασφάλιση της πειθαρχίας και υπακοής του πληρώματος ήταν ένα από τα ειδικά καθήκοντα των αξιωματικών καταστρώματος. Ο υποπλοίαρχος και ο ανθυποπλοίαρχος λάμβαναν τον ίδιο σεβασμό με τον πλοίαρχο και οι κύριες αρμοδιότητες τους συνοψίζονται αντίστοιχα στην τήρηση πορείας, στην επίβλεψη των υπηρεσιών του προσωπικού καταστρώματος και γενικών υπηρεσιών, στην ασφάλεια και καθαριότητα του πλοίου, στην επιμέλεια φορτοεκφορτώσεων για την ενδιαίτηση, ενώ ο ανθυποπλοίαρχος επιμελείται τα μηχανήματα της γέφυρας και της πρύμνης. Επιπλέον, ο δόκιμος πλοίαρχος μετέχει στην υπηρεσία του σκάφους και στην ναυσιπλοΐα, υπό την επίβλεψη του υποπλοιάρχου και ανθυποπλοιάρχου.[73]

Όσον αφορά τους υπαξιωματικούς καταστρώματος, ο ναύκληρος διατηρεί τη πειθαρχία του κατώτερου προσωπικού καταστρώματος και είναι υπόλογος για τα μηχανήματα της αγκυροβολίας και για τη φύλαξη των αποθηκών υλικού συντήρησης του πλοίου. Ο ξυλουργός εκτελεί καθήκοντα που σχετίζονται με ξυλουργική εργασία για τη στεγανοποίηση και συντήρηση του πλοίου. Ο αντλιωρός είναι υπαξιωματικός που συναντάται μόνο σε δεξαμενόπλοια και υπό την επίβλεψη του υποπλοιάρχου συντηρεί και χειρίζεται τα συστήματα αντλήσεως, θέρμανσης, εξαερισμού και ελέγχει τις δεξαμενές υγρών φορτίων.

Η μετάβαση από τα ιστιοφόρα στα ατμόπλοια είχε ως συνέπεια την αύξηση του αριθμού των ναυτεργατών και τη δημιουργία ενός νέου κλάδου, του προσωπικού μηχανής. Όπως και στο προσωπικό καταστρώματος, το προσωπικό μηχανής διακρίνεται σε αξιωματικούς και σε πλήρωμα και επιπλέον με βάση τη κατηγορία του πλοίου. Στα ατμόπλοια υπηρετούν ο μηχανικός Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, ηλεκτρολόγος, δόκιμος ατμομηχανικός, αρχιθερμαστής και λιπαντής, ενώ στα πλοία με μηχανές εσωτερικής καύσης μηχανικός ΜΕΚ Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως, δόκιμος μηχανικός ΜΕΚ και μηχανοδηγός Α΄ και Β΄ τάξεως. Σύμφωνα με το άρθρο 72 παρ.2 του Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου, ο μηχανικός Α΄ τάξεως είναι αξιωματικός προϊστάμενος υπηρεσίας και προσωπικού μηχανής, είναι υπόλογος του πλοιάρχου και υπεύθυνος για τη συντήρηση και λειτουργία του κινητήρα μηχανής, την τήρηση βιβλίων μηχανής και την επίβλεψη των αποθηκών καυσίμου.[74]

Ο μηχανικός Β΄ τάξεως κατανέμει τις εργασίες στο προσωπικό μηχανής, μεριμνά για τη συντήρηση των ηλεκτρικών και ψυκτικών μηχανών και την καθαριότητα του

[73]«Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 800 κόρων και άνω», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* 806, τ. 1, αρ. φ. 275, 16.12.1970, σελ. 2509-2531.
[74]«Σύνθεση στα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 194, 15.01.1939, σελ. 21.

μηχανοστασίου και ο μηχανικός Γ΄ εκτελεί σχετικές εργασίες και λαμβάνει μέρος στην παραλαβή καυσίμων. Ο ηλεκτρολόγος είναι υπόλογος του μηχανικού Β΄ για την ομαλή λειτουργία των ηλεκτροκινητήρων των μηχανών και των ηλεκτροπαραγωγικών εγκαταστάσεων εντός του μηχανοστασίου. Ο δόκιμος μηχανικός εκτελεί «φυλακές» της μηχανής, συνήθως τετράωρες, σε κάθε μια εκ των οποίων συμμετέχει ένας αξιωματικός μηχανής ή ένας αρχιθερμαστής και θερμαστής.

Ο αρχιθερμαστής είναι υπαξιωματικός υπόλογος του μηχανικού Β΄ για τη διατήρηση της πειθαρχίας, την ενδιαίτηση του προσωπικού και τη καθαριότητα του μηχανολεβητοστασίου. Οι λιπαντές είναι οι άμεσοι βοηθοί των αξιωματικών μηχανής και εκτελούν λίπανση και καθαρισμό των διαχωριστήρων ελαίου και πετρελαίου. Σε πλοία ΜΕΚ, ο αρχιθερμαστής αντικαθίσταται από τον μηχανοδηγό Α΄ και ο λιπαντής από τον Μηχανοδηγό Β΄ τάξης. Ο θερμαστής εκτελεί υπηρεσίες που αφορούν την ατμοπαραγωγή και καθαρισμό λεβητοστασίου, παραλαβή καυσίμων, απόρριψη των υπολειμμάτων καύσεως στη θάλασσα και σε πλοία με ΜΕΚ απασχολείται στο καθαρισμό και στη συντήρηση του μηχανοστασίου. Τέλος, οι καθαριστές-μαθητευόμενοι μηχανής βοηθούν τους λιπαντές και τους θερμαστές στα καθήκοντά τους.[75]

Το τελευταίο τμήμα αποτελούνταν από το κατώτερο προσωπικό καταστρώματος, το προσωπικό γενικών υπηρεσιών, το προσωπικό υπηρεσίας διαμερισμάτων-ενδιαιτημάτων και προσωπικό υπηρεσίας μαγειρείου. Οι ναύτες και οι ναυτόπαιδες εκτελούν τις διαταγές του ναυκλήρου, του ξυλουργού και του αντλιωρού. Οι πρώτοι εκτελούν φυλακές και είναι υπεύθυνοι για τον καθαρισμό του εστιατορίου του πληρώματος, υπό την απουσία βοηθού θαλαμηπόλου ενώ οι δεύτεροι κατά σειρά, βοηθούν τους ναύτες και είναι υπεύθυνοι για τον καθαρισμό του καταστρώματος και των κοινόχρηστων χώρων.[76]

Το 1925, μετά την καθιέρωση της ραδιοτηλεγραφίας, τα φορτηγά πλοία άνω των 1600 κ.ο.χ. όφειλαν να ναυτολογήσουν ένα ασυρματιστή. Το προσωπικό γενικών υπηρεσιών περιλαμβάνει τον αξιωματικό ραδιοτηλεπικοινωνιών Εμπορικού Ναυτικού και τον υπαξιωματικό τροφοδότη. Ο αξιωματικός τελεί υπηρεσία υπό τον έλεγχο του Πλοιάρχου και έχοντας υπόψη τις Διεθνείς Συμβάσεις Ραδιοτηλεπικοινωνιών και του κανονισμού «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν

[75]Τ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι,* ό.π., σελ. 362.
[76]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σ. 212. και Κανονισμός «περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω»18.12.1970, *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 275, σελ. 2518-17.

θαλάσση». Ταυτόχρονα έχουν οριστεί συναφείς με το επάγγελμα υπηρεσίες, όπως εκτέλεση φυλακών, τήρηση ημερολογίου, συντήρηση ηλεκτρονικών συσκευών, ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων (ραντάρ, Loran,) και διαχείριση προσωπικού ασυρμάτου. Ο τροφοδότης, ως υπαξιωματικός υπόλογος στον υποπλοίαρχο, επιμελείται την προμήθεια επαρκούς ποσότητας τροφίμων, την καλή διατήρηση των τροφίμων και την τήρηση βιβλίου αποθήκης.

Το προσωπικό της υπηρεσίας διαμερισμάτων-ενδιαιτημάτων, αποτελείται από τον θαλαμηπόλος, ο οποίος είναι υπαξιωματικός και υπόλογος στον υποπλοίαρχο για την επιμέλεια καθαρισμού των διαμερισμάτων του πλοιάρχου και του χώρου εστίασης και των φιλοξενούμενων των αξιωματικών. Ο βοηθός του είναι υπεύθυνος για την εξυπηρέτηση των υπολοίπων αξιωματικών και των γευμάτων τους και οι δύο θα πρέπει να «να έχουν πάντοτε ιδιαιτέρως καθαράν και ευπρεπή εμφάνισην και να συμπεριφέρονται ευγενώς προς πάντας».[77]

Τέλος, ο μάγειρας είναι υπαξιωματικός του προσωπικού υπηρεσίας μαγειρείου, υπόλογος στον υποπλοίαρχο για τη καθαριότητα του μαγειρείου, την έγκαιρη παρασκευή υγιεινών και εύγεστων φαγητών, την άψογη και καθαρή εμφάνισή του. Επιπλέον, είναι υπεύθυνος για τη σωστή λειτουργία των χώρων διασκέδασης και σίτισης και με τη βοήθεια θαλαμηπόλων και δόκιμων μαγείρων, επιβλέπει τον καθαρισμό των διαμερισμάτων και τους φροντιστές.[78]

Η αύξηση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου και η εργοστασιοποίηση του χώρου εργασίας, μετέβαλλαν τη σύνθεση και την ιεραρχία του πληρώματος, ενώ η διεθνής και κρατική πολιτική προκαλούσαν συχνές ανακατατάξεις στην οργανική σύνθεση ανάλογα με τις διεθνείς εξελίξεις και τις εκάστοτε πολιτικές και οικονομικές προτεραιότητες. Παρατηρήθηκε μείωση της εργασίας σε σχέση με τη σύνθεση του πληρώματος με μια ταυτόχρονη αύξηση των ανειδίκευτων εργατών. Για τη μείωση του λειτουργικού κόστους αντικαθιστούσαν ειδικευμένο προσωπικό και αξιωματικούς με φτηνό ανειδίκευτο πλήρωμα και μέρος της ευθύνης της εποπτείας μεταβιβάζονταν στο πλήρωμα του μηχανοστασίου. Οι μηχανικοί Α΄ τάξεως κέρδιζαν περισσότερα από τους υπαξιωματικούς, ενώ ο μισθός των μηχανικών βρίσκονταν στην ίδια μισθολογική κλίμακα με έναν Πλοίαρχο Γ΄ τάξεως. Στον ιεραρχικό εργασιακό χώρο του πλοίου, οι μισθολογικές διαφορές μεταξύ αξιωματικών και πληρώματος να διευρύνονται.

---

[78]Τ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος - 20ος αιώνας*, ό.π., σελ. 362.

2.2. Κοινωνικά χαρακτηριστικά των ναυτικών της ελληνόκτητης ναυτιλίας

Η ελληνική φορτηγός ναυτιλία του 20ού αιώνα είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τις εμπορικές δραστηριότητες και πρακτικές της ελληνόκτητης ναυτιλίας του 19ου αιώνα, με κυριότερους πόλους το ιόνιο δίκτυο με επίκεντρο την Κεφαλονιά και το χιώτικο δίκτυο στο Αιγαίο. Ισχυροί ελληνικοί εμπορικοί και ναυτιλιακοί οίκοι δημιούργησαν ένα διεθνές δίκτυο πρακτόρων και ναυτιλιακών γραφείων που προώθησαν τη μετεξέλιξη των παραδοσιακών ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε σημαντικούς εφοπλιστικούς ομίλους που πρωτοστατούν στον 20ο αιώνα.[79] Οι συγκεκριμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις μέχρι και τη λήξη του Δεύτερου Παγκόσμιου Πολέμου, στηρίζονταν σε συγγενικά εμπορικά δίκτυα, στελέχωναν τις επιχειρήσεις τους με Έλληνες ναυτικούς κυρίως με κοινό τόπο καταγωγής.

Για την ελληνική οικονομία του 20ου αιώνα, η ναυτιλία και συγκεκριμένα τα ναυτικά εισοδήματα αποτελούσαν τη δεύτερη μετά τη γεωργία σημαντική πηγή συσσώρευσης κεφαλαίου, συνεισφέροντας σε μεγάλο βαθμό στην εγχώρια οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη. Η ναυτιλία απασχολούσε ανέκαθεν έναν ιδιαίτερα μεγάλο αριθμό ανθρώπων, λόγω της γεωγραφικής μορφολογίας της χώρας, με το μεγαλύτερο ανάπτυγμα ακτών, της τοπικής ναυτικής παράδοσης, συντηρώντας παράλληλα πλήθος ναυτιλιακών επαγγελμάτων. [80]

Το 1966 αποτέλεσε χρονιά ορόσημο για τη ναυτιλιακή βιομηχανία, διότι για πρώτη φορά το συνολικό ακαθάριστο βιομηχανικό προϊόν ξεπέρασε σε ποσοστό την παραγωγή του αγροτικού τομέα. Σύμφωνα με τα επεξεργασμένα στοιχεία της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος, υπήρχαν 144.463 βιομηχανικές υποδομές στην

[79]Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας*, ό.π., σελ. 51.

[80]Επενδύσεις Ελλήνων εφοπλιστών σε εκτεταμένα σε διυλιστήρια πετρελαίου (Νιάρχος, Βαρδινογιάννης, Λάτσης, Πάππας), σε ναυπηγεία (Νιάρχος, Ανδρεάδης, Γουλανδρής, Βάτης, Διαμαντής, Καραγεώργης, Περατικός και Λάτσης), σε χημικές βιομηχανίες (Πατέρας, Ανδρεάδης, Λιβανός, Καραγεώργης, Βαρδινογιάννης), βιομηχανία τροφίμων και ποτών (Φραγκίστας, Γιαννουλάτος, Λυκιαρδόπουλος, Ανδρεάδης, Χανδρής), ορυκτών και μεταλλευμάτων (Νομικός, Γράτσος, Καραγεώργης, Κουμάνταρος), καθώς και σε άλλους βιομηχανικούς κλάδους (Χανδρής, Κωνσταντακόπουλος, Πολέμης, Καμπάνης, Φαφαλιός, Νομικός, Θεοδωρακόπουλος, Δημητριάδης). Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Τ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης*, ό.π., σελ. 362

Ελλάδα, στις οποίες απασχολούνταν 684.145 άνδρες από το σύνολο των 2.502.684 των εργαζομένων ανδρών, ηλικίας 15 με 50.[81]

Το διάστημα μεταξύ 1955-1974 η ελληνόκτητη ναυτιλία εμφάνισε αδιάκοπους ρυθμούς ανάπτυξης, από 6,906 κ.ο.χ το 1955 σε 42,625 κ.ο.χ το 1973, δημιουργώντας τις προϋποθέσεις για την ανέλιξή της στην πέμπτη θέση της παγκόσμιας ναυτιλιακής ιεραρχίας. Η μεγέθυνση της χωρητικότητας της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε συνδυασμό με τις απαιτήσεις για αυξημένη αποτελεσματικότητα και παραγωγικότητα του πληρώματος, ενέτεινε τη ζήτηση για ναυτολογήσεις. Η εξέλιξη της ελληνικής φορτηγού ναυτιλίας είχε άμεση συνάρτηση με το χαμηλό κόστος αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων σε συνδυασμό με το χαμηλό κόστος μισθοδοσίας των πληρωμάτων και τη ναυτοσύνη των ελλήνων ναυτικών.[82]

Σύμφωνα με τη μελέτη του Ι. Θεοτοκά, το ελληνικό ναυτεργατικό δυναμικό συνέβαλε στην ανταγωνιστικότητα και στην ευελιξία των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι Έλληνες ναυτικοί εργάζονταν για πολλά χρόνια στην ίδια επιχείρηση, γεγονός που τους πρόσδιδε εμπειρία, προοπτικές σταδιοδρομίας, αίσθημα ευθύνης και εμπιστοσύνης, γνώσεις και μεγαλύτερο ποσοστό ναυτοσύνης. Αυτή η τεχνογνωσία των ελληνικών πληρωμάτων ήταν ιδιαίτερα σημαντική στην ανταγωνιστικότητα των παραδοσιακών επιχειρήσεων την περίοδο 1950-1960 καθώς και στην επιμήκυνση της διάρκειας λειτουργίας των πλοίων του στόλου που ήταν κατά βάση μεγάλης ηλικίας με υψηλό λειτουργικό κόστος. Οι Έλληνες ναυτικοί ήταν φορείς μιας πλούσιας παραδοσιακής ναυτικής κουλτούρας, που συνδύαζε τη σκληρή εργασία πάνω στο πλοίο, με τη συνεχή συντήρηση του πλοίου και την εκτέλεση σύνθετων και ταυτόχρονων εργασιών.[83]

Δεδομένης της υπαγωγής μεγάλου μέρους της ελληνόκτητης ναυτιλίας σε σημαίες ευκαιρίας αυτή την περίοδο (βλ. ενδεικτικά κεφ. 1.2.), αποκτά ιδιαίτερο ενδιαφέρον η διερεύνηση της διάρθρωσης των Ελλήνων ναυτικών επί της ελληνόκτητης χωρητικότητας και η μελέτη των κοινωνικών τους χαρακτηριστικών. Προκειμένου να προχωρήσουμε στην εξέταση της κοινωνικής προέλευσης και των χαρακτηριστικών

---

[81]«Υπολογιζόμενος πληθυσμός της Ελλάδος στο μέσο του έτους και πυκνότητα 1956, Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, Χρονοσειρά: Προβολές πληθυσμού της Ελλάδος - Υποθέσεις (1956 - 2000), *Δελτίο τύπου, Υπολογιζόμενος πληθυσμός/1956,* διαθέσιμο στο https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SPO18/1956, (τ.π. 10.12.2019).

[82]Βασίλης Καρδάσης, *Από του Ιστίου εις τον Ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ,., Αθήνα, 1993, σελ. 156.

[83]Ι. Θεοτοκάς, «Η Ελληνόκτητη ναυτιλία 1950-1974: Προϋποθέσεις για μια παγκόσμια κυριαρχία», στο *Ιστορία του Νέου* Ελληνισμού, 1770-2000, Ελληνικά Γράμματα, 9ος τόμος, 2004, σελ. 88.

του ελληνικού ναυτεργατικού δυναμικού, θα περιγραφεί αρχικά συνοπτικά η διαδικασία απόκτησης άδειας θέτοντας κατ' αυτό τον τρόπο τα θεσμικά κριτήρια πρόσληψης των ναυτικών.[84]

Η ένταξη στην αγορά ναυτικής εργασίας ήταν ελεύθερη και σύμφωνα με τη νομοθεσία πιστοποιούνταν με το εφοδιασμό του ενδιαφερόμενου με αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας. Το αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας «αποτελεί την απόδειξιν ότι ούτος είναι απογεγραμμένος και την άδειαν του να μετέρχεται το ναυτικόν επάγγελμα» και οι πλοίαρχοι ή οι κυβερνήτες ελληνικών πλοίων ήταν υποχρεωμένοι να ναυτολογούν μόνο απογεγραμμένους ναυτικούς. Για την εγγραφή στα μητρώα των ναυτόπαιδων απαιτείται ελάχιστη ηλικία 16 ετών και για την εγγραφή στο Μητρώο Εργατών Θαλάσσης και την απόκτηση της επίσημης ειδικότητας του ναυτικού, προϋπηρεσία υπό την ειδικότητα του ναυτόπαιδου για τουλάχιστον δύο χρόνια.[85]

Τα κριτήρια πρόσβασης στο ναυτικό επάγγελμα ποίκιλαν ανάλογα με τις πολιτικές στοχεύσεις και την στρατηγική της εκάστοτε κυβέρνησης. Την περίοδο του μεσοπολέμου, οπότε και σημειώθηκε αυξημένη ζήτηση ναυτικών, τα κριτήρια περιορίζονταν στην εκπλήρωση στρατιωτικών υποχρεώσεων και στη κατοχή ελληνικής ιθαγένειας. Το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το 1940 και κατά τη διάρκεια των εχθροπραξιών του Β΄ Παγκόσμιου Πόλεμου, διέκοψε την έκδοση ναυτικών φυλλαδίων και διπλωμάτων, ενώ απαγόρευσε τη ναυτολόγηση ελλήνων ναυτικών ή τη συνέχιση της ναυτολόγησής τους σε πλοία υπό ξένη σημαία χωρίς την άδεια του Υφυπουργείου. Το 1946, όταν επετράπη ξανά η έκδοση ναυτικών φυλλαδίων μέχρι το τέλος του 1964, προσήλθαν και απεγράφησαν 151.289 ναυτόπαιδα.[86]

Οι μετεμφυλιακές κυβερνήσεις, υπό την κηδεμονία των Ηνωμένων Πολιτειών, επιδίωξαν τον πιο αποτελεσματικό έλεγχο της αγοράς της ναυτικής εργασίας και μείωσης των αλλοδαπών ναυτικών στο πλήρωμα. Σύμφωνα με το Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου (Ν.Δ. 187/1973) και τη διεθνή σύμβαση «Για πρότυπα εκπαίδευσης έκδοσης πιστοποιητικών και τήρησης φυλακών των ναυτικών 1978», (Ν.1314/1983), τα βασικά κριτήρια απόκτησης φυλλαδίου, περιλάμβαναν την

[84]Ελένη Θανοπούλου, *Ελληνική & Διεθνής Ναυτιλία* (…), ό.π., σελ. 81.
[85]Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά «Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», Ν.Δ.187, *Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ.φ.261, 03-10-1973 και Η. Αντωνόπουλος, «Διαπιστώσεις βάσει αριθμών, ποσοτική η ανεπάρκεια των ναυτικών», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 735/494, 15.01.1966, σελ 101,102.
[86]Η. Αντωνόπουλος, «Διαπιστώσεις βάσει αριθμών, ποσοτική η ανεπάρκεια των ναυτικών» ό.π., σ. 101.

εκπλήρωση στρατιωτικών υποχρεώσεων, την κατοχή ελληνικής ιθαγένειας, την πιστοποίηση σωματικής και πνευματικής ικανότητας, τη βεβαίωση νομιμοφροσύνης από την Χωροφυλακή και απόσπασμα ποινικού μητρώου που θα πιστοποιεί ότι δεν έχουν καταδικαστεί σε ποινή μεγαλύτερη του ενός έτους.[87] Η πρακτική αξία του ναυτικού φυλλαδίου και του ναυτολογίου για τους κρατικούς φορείς, πέραν της πιστοποίησης θαλάσσιας υπηρεσίας, ήταν η άντληση στοιχείων που σχετίζονται με τη συνταξιοδότηση των ναυτικών και την καταβολή των ασφαλιστικών εισφορών στα ταμεία πρόνοιας των ναυτικών και την εξάλειψη του κομμουνιστών ή αντιφρονούντων στα πλοία.[88]

Βέβαια, ο αριθμός των απογεγραμμένων ναυτικών, πιθανόν να μην αντανακλά τα πραγματικά μεγέθη των απασχολουμένων Ελλήνων ναυτικών, όντας σε μια περίοδο επικράτησης των σημαιών ευκαιρίας. Η συμβολή του αρχείου της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (ΕΣΥΕ), που αφορούν στην έκδοση ναυτικών φυλλαδίων, συνοψίζεται στο γεγονός ότι προσφέρει στον ερευνητή μια σημαντική εικόνα για το σύνολο των απογεγραμμένων ναυτικών κατά τη δεκαετία 1965-1974, μιας δεκαετίας, όπου η ελληνόκτητη ναυτιλία κατέχει την έκτη θέση στη παγκόσμια χωρητικότητα των κυριότερων εμπορικών στόλων.

Ο Πίνακας 2.3. αποτυπώνει την εξέλιξη των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτικών στα εμπορικά πλοία υπό ξένη και ελληνική σημαία. Το 1965, ο ελληνόκτητος εμπορικός στόλος αριθμούσε στο σύνολο 2.331 πλοία (17.050 κ.ο.χ), εκ των οποίων τα 1.411 ήταν εμπορικά πλοία που έφεραν ελληνική σημαία (7.266.723 κ.ο.χ) και τα 835 πλοία υπό ξένη σημαία (9,848 κ.ο.χ). Στο σύνολο των 2.331 πλοίων, σύμφωνα με την ανάλυση του Πίνακα 2.3. απασχολούνταν 58.744 Έλληνες ναυτικοί, με τους περισσότερους εξ αυτών να εργάζονται σε πλοία που έφεραν ελληνική σημαία.[89]

---

[87]Η πιστοποίηση για την κατοχή της ελληνικής ιθαγένειας γινόταν μέσω πιστοποιητικού της χωροφυλακής ή του δήμου, ενώ η διαπίστωση της κατάστασης της υγείας των υποψηφίων επαναλαμβάνονταν από την Ανώτατη Υγειονομική Επιτροπή του Ναυτικού, πριν από κάθε συμμετοχή σε εξετάσεις για την απόκτηση διπλώματος ναυτικής ικανότητας. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο «Κώδικα Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», Ν.Δ.187, *Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ.φ.261, 03-10-1973 και στο (ADM221.01) Αταξινόμητο Αρχείο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), Τμήμα Δ΄, Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, (περ. 1948-2011), Γενικά Αρχεία του Κράτους (ΓΑΚ Αθηνών).

[88]Βασίλης Σκουντής, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος(...)* ,ό.π., σελ. 96 και Π.Δ. 591, «Περί υγειονομικής εξετάσεως των υποψηφίων προς απογραφή ναυτικών, προς απόκτησιν αποδεικτικών ναυτικής ικανότητος και προς εισαγωγή σε Δημόσια Σχολές Ε.Ν., *Εφημερίδα της Ελληνικής Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 191, 08.09.1975, σελ 1419.

[89]Ι. Θεοτοκάς, Τζ. Χαρλαύτη, «Η ελληνόκτητη ναυτιλία 1974-2000: Διατήρηση και διεύρυνση της ηγετικής της θέσης», *Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, Ελληνικά Γράμματα, 10ος τόμος, 2004, σελ.101, 102.

Πίνακας 2.3. Εξέλιξη των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτικών στα εμπορικά πλοία υπό ελληνική και ξένη σημαία, κατά τη δεκαετία 1965-1974

Έτος	Έλληνες ναυτικοί		
	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία	Σύνολο
1965	33.456	25.288	58.744
1966	36.547	25.920	62.467
1967	38.140	27.305	65.445
1968	39.835	28.700	68.535
1969	43.793	29.600	73.939
1970	48.639	30.500	79.139
1971	50.467	30.500	80.967
1972	51.543	31.000	82.543
1973	53.614	31.000	84.614
1974	51.096	31.000	82.096

Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, «Δελτίον Ναυτιλιακής Κινήσεως των Κυριώτερων Ελληνικών Λιμένων, 1962-1963», Πίνακας 13, σελ.140, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Book/GRESYE_02_1801_00028.pdf

Αντίστοιχα, το 1974, όταν η δύναμη του ελληνόκτητου στόλου αριθμούσε 4.423 εμπορικά πλοία χωρητικότητας 43.524, οι Έλληνες ναυτικοί υπολογίζονται στους 82.096 εκ των οποίων οι 51.096, δηλαδή σε ποσοστό πάνω από το 50%, εργάζονταν σε πλοία εγγεγραμμένα στο εθνικό νηολόγιο. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία του Πίνακα 2.3., οι απογεγραμμένοι Έλληνες ναυτικοί τριπλασιάστηκαν σε σχεδόν μία δεκαετία, με τους περισσότερους να απασχολούνται σε πλοία με ελληνική σημαία. Η συνολική αύξηση των απογεγραμμένων Ελλήνων ναυτικών μπορεί να σχετίζεται με την αύξηση του εμπορίου, από 1.807 εκ. τόνους το 1966 σε 3.233 εκ. τόνους το 1973, τον επακόλουθο διπλασιασμό της χωρητικότητάς του εμπορικού στόλου με την έναρξη του Πολέμου των Έξι ημερών το 1967 και το κλείσιμο για δεύτερη φορά της διώρυγας του Σουέζ.[90]

Επιπλέον, η μεγάλη αύξηση του αριθμού ναυτικών σε μια περίοδο που θεωρείται «χρυσή εποχή» για την ελληνόκτητη ναυτιλία, μπορεί να οφείλεται στον περιορισμό ναυτολόγησης αλλοδαπών και στην αύξηση των ναυτιλιακών γραφείων και της χωρητικότητας υπό την ελληνική σημαία βάση του A.N. 89/1967 για τον

[90]Ο πόλεμος των έξι ημερών το 1967 και το μεταγενέστερο κλείσιμο της διώρυγας του Σουέζ σηματοδότησαν την έναρξη επτά ετών ευημερίας για τους εφοπλιστές στην αγορά ναύλωσης, οπότε και πολλοί ιδιοκτήτες ήταν σε θέση να καθορίσουν χρονοναυλώσεις με υψηλά κερδοφόρα ποσοστά. Δεδομένου ότι το πετρέλαιο ήταν το μεγαλύτερο φορτίο που διέρρευσε μέσω της διώρυγας του Σουέζ, η κύρια επίδραση του κλεισίματος έγινε αισθητή στην αγορά δεξαμενόπλοιων ήταν μια άνευ προηγουμένου ανάπτυξη του εμπορίου. Το ναυτιλιακό εμπόριο αυξήθηκε από 1.807 mt το 1966 σε 3.233 mt το 1973, αύξηση 78%. Για περισσότερα, βλ. ενδεικτικά στο Martin Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σελ. 59-63

επαναπατρισμό των Ελλήνων εφοπλιστών στον Πειραιά. Ο διπλασιασμός του αριθμού των Ελλήνων ναυτικών βρίσκεται σε άμεση συνάρτηση με τη μεγέθυνση της ελληνικής χωρητικότητας. Ωστόσο, η κρίση του 1974 επέφερε τη μαζική αντικατάσταση των κατώτερων ελληνικών πληρωμάτων με ξένους ναυτικούς, που επιτρέπονταν με βάση τη ρύθμιση που επέτρεπε μέχρι και το 40% των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων να είναι αλλοδαποί.

Η έλλειψη επαρκών δεδομένων που σχετίζονται με τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των Ελλήνων ναυτικών της περιόδου, όπως η γεωγραφική προέλευση, η μισθοδοσία, η ηλικία και η ειδικότητά τους, οφείλεται στη περιστασιακή και μη συστηματική καταγραφή στοιχείων για την περίοδο που ακολούθησε μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Για τον λόγο αυτό, η συμβολή του αταξινόμητου αρχείο του «Τμήματος Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας», του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας είναι ανεκτίμητη. Αναλύοντας λοιπόν τα στοιχεία της βάσης δεδομένων ADM221.01 ΔΕΚΝ, θα μελετήσουμε τα κύρια στοιχεία που χαρακτηρίζουν Έλληνες ναυτικούς, την καταγωγή, την ειδικότητα και την ηλικία τα έτη 1955, 1960 και 1963-1965.

Πίνακας 2.4. Ναυτικοί σε ατμόπλοια και δεξαμενόπλοια σύμφωνα με τον τόπο καταγωγής και την ειδικότητα, 1955, 1960, 1963-1965

Τόπος καταγωγής	**Σύνολο**	**Πλοίαρχοι**	**Αξιωματικοί**	**Πλήρωμα καταστρώματος**
Στερεά Ελλάδα	152	11	66	73
Β/Α Αιγαίο	67	6	10	45
Κυκλάδες	50	4	15	28
Πελοπόννησος	38	1	11	23
Επτάνησα	36	2	7	26
Δωδεκάνησα	28	1	3	22
Νησιά Αργοσ/κού	28	2	6	13
Θεσσαλία	17		4	11
Μακεδονία	16	1	5	8
Σποράδες	11		2	9
Κρήτη	7		2	5
Σύνολο	450	28	131	263

Πηγή: ADM221.01 ΔΕΚΝ

Σύμφωνα με τα επεξεργασμένα στοιχεία της βάσης δεδομένων ADM221.01 ΔΕΚΝ για τα έτη 1955, 1960, 1963-1965, η πλειοψηφία των ναυτικών που εργάζονται σε ατμόπλοια και δεξαμενόπλοια κατάγονται από Εύβοια, Αττική, Χίο, Κεφαλονιά Λακωνία, Άνδρο και Κάλυμνο. Από το σύνολο των 450 ναυτικών, οι 343

προέρχονταν από νομούς της Στερεάς Ελλάδας και ακολουθούν κατά αύξοντα σειρά, το Βορειοανατολικό Αιγαίο, οι Κυκλάδες, η Πελοπόννησος και τα Επτάνησα, ενώ από τους υπόλοιπους έξι τόπους καταγωγής προέρχονται στο σύνολο 107 ναυτικοί.

Το 1955, οι παραδοσιακοί ναυτότοποι καθόριζαν ακόμα σε σημαντικό βαθμό την πορεία του ελληνόκτητου εμπορικού στόλου, ενώ από τα τέλη της δεκαετίας του 1960 παρατηρείται είσοδος μη παραδοσιακών εφοπλιστών, οι οποίοι ίδρυσαν ναυτιλιακά γραφεία στον Πειραιά και τον αξιοποίησαν για την επιχειρηματική τους δράση. Εξαιτίας της αστικοποίησης και της αύξησης της σημασίας του λιμανιού του Πειραιά, το ποσοστό των ναυτικών που προέρχονταν από παραδοσιακούς ναυτότοπους μειώθηκε από το 66% το 1930, στο 49% το 1959 με παράλληλη αύξηση της συμμετοχή των ναυτικών που δήλωναν μόνιμη κατοικία και καταγωγή περιοχές της Αττικής, την Εύβοια και την Πελοπόννησο.[91]

Εξαιρετικό ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι η Στερεά Ελλάδα και κυρίως η Αττική, συγκεντρώνει ποσοστό μεγαλύτερο από τα 2/3 των ελληνικών απογεγραμμένων πληρωμάτων και στις τρείς ειδικότητες που περιέχει ο Πίνακας 2.4. Το 1955, είναι το μόνο έτος που η Αττική συγκεντρώνει λίγους απογεγραμμένους ναυτικούς, μόνο 12 από τα 55 αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας, ενώ τα υπόλοιπα αποδεικτικά του έτους αφορούν ναυτικούς από τη Χίο, Ζάκυνθο, Κεφαλονιά, Κάλυμνο, Λευκάδα, Μεσσηνία και Σκόπελο. Εντούτοις, για τις επόμενες δεκαετίες το ποσοστό των ναυτικών που κατάγεται από την Αττική παραμένει σταθερά στην πρώτη θέση.[92]

Όσον αφορά στον τόπο καταγωγής των ναυτικών, από το σύνολο των 450 ναυτικών, 67 προέρχονται από νησιά του βορειοανατολικού Αιγαίου (κυρίως Χίο 40 άτομα, Σάμο 14, Λέσβο 6, Ικαρία 4, Ψαρά 2 και ένας Οινούσσες) και 50 στις Κυκλάδες (Άνδρος 12, Σύρος 14, Πάρος 6 και μερικά ακόμη που κυμαίνονταν στα 3 με 4 άτομα, όπως η Κίμωλος με 4 και η Μύκονος με 3 άτομα). Ακολουθεί η Πελοπόννησος με 38 περιπτώσεις, εκ των οποίων τα 20 εκδόθηκαν στη Λακωνία και στην Αργολίδα. Τα Επτάνησα, στη συνέχεια, αριθμούν 36 απογεγραμμένους ναυτικούς, από τους οποίους

[91]Ι. Θεοτοκάς, «Η Ελληνόκτητη ναυτιλία 1950-1974 (…), ό.π., σελ 87.

[92]Το 1963, εκδόθηκαν 50 αποδεικτικά, εκ των οποίων στα 20 δήλωσαν μόνιμη κατοικία την Αθήνα, και οι υπόλοιποι Σπέτσες, Ρέθυμνο, Κεφαλονιά, Λακωνία, Μαγνησία και Αρκαδία.
Το 1964 έχουμε αποδεικτικά 120 ναυτικών, εκ των οποίων οι 40 δηλώνουν μόνιμη κατοικία την Αττική. Το υπόλοιπο δείγμα κατάγεται από Σκόπελο, Σαλαμίνα, Σάμο, Μαγνησία, Κεφαλονιά, Κόρινθο, Κω, Ικαρία, Θεσσαλονίκη, Αργολίδα και Άνδρο, ενώ στη πλειοψηφία ήταν υποψήφιοι για δίπλωμα ναύτου. Το 1965, από τα 135 αποδεικτικά ναυτικής ικανότητας οι 46 προέρχονται από την Αττική και την Εύβοια, ενώ οι υπόλοιποι από Κεφαλονιά, Κυκλάδες, Πάτμος, Μαγνησία, Ρόδο, Ύδρα, Σίφνο και Χίο. Για περισσότερα βλ. ADM221.01 ΔΕΚΝ.

οι 17 προέρχονταν από Κεφαλονιά, 8 από Λευκάδα, 4 από Ιθάκη και Κέρκυρα και 3 από Παξούς και Ζάκυνθο.

Στο Αιγαίο από την άλλη, 28 ναυτικοί απέκτησαν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας στα Δωδεκάνησα, οι οποίοι στο σύνολό τους προέρχονταν από τη Κάλυμνο, με ελάχιστες εξαιρέσεις από Ρόδο, Κω, Κάσο κ.α., και άλλοι 28 από τα νησιά Αργοσαρωνικού (Αίγινα 9, Πόρος 7, Σπέτσες 5, Σαλαμίνα 4 και Ύδρα 3).Από την Θεσσαλία, κυρίως από τη Μαγνησία, κατάγονται 17 ναυτικοί οι οποίοι έλαβαν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας και από τη Μακεδονία απέκτησαν συνολικά 16 αποδεικτικό ικανότητας και οι 5 κατάγονταν από τη Θεσσαλονίκη. Κλείνοντας με τις Σποράδες και Κρήτη, με τα μικρότερα ποσοστά 11 και 7 αντίστοιχα, οι περισσότεροι ναυτικοί είχαν καταγωγή από Σκόπελο και Ηράκλειο.

Αναλύοντας τον Πίνακα 2.4., θα μπορούσαμε να θεωρήσουμε ότι προκύπτει μια συσχέτιση μεταξύ του τόπου καταγωγής και της ειδικότητας που επιλέγουν οι ναυτικοί. Το 1965, για παράδειγμα, κατέθεσαν 29 πλοίαρχοι Β΄ τάξεως φύλλο ελέγχου προσόντων για την απόκτηση διπλώματος πλοιάρχου Α΄ και 131 αξιωματικοί καταστρώματος και μηχανής ΜΕΚ για την αναγνώριση της θαλάσσιας υπηρεσίας και τάξεως. Σύμφωνα με το δείγμα, οι περισσότεροι υποψήφιοι πλοίαρχοι προέρχονταν από τη Στερεά Ελλάδα (11 Αττική και Εύβοια) και αμέσως μετά από την Χίο (6), τις Κυκλάδες (4) και τη Κεφαλονιά (2). Κατά αντιστοιχία με τους πλοιάρχους, η πλειοψηφία των αξιωματικών μηχανής προέρχονται από την Αττική και τις Κυκλάδες σε ποσοστό που ξεπερνά από κοινού το 50% του συνόλου. Ένα ποσοστό περίπου 30% των υποψηφίων προέρχεται από τη Χίο, την Άνδρο, την Αρκαδία και την Κάλυμνο.

Σύμφωνα με την επεξεργασία της βάσης δεδομένων ADM221.01 ΔΕΚΝ, οι πλοίαρχοι και οι αξιωματικοί προέρχονται από νησιά που παραδοσιακά τροφοδοτούσαν πλοία Ελλήνων εφοπλιστών με εργατικό δυναμικό, έχουν μακρά παράδοση στη ναυτική εργασία. Η κοινωνική ανέλιξη των ναυτικών που προέρχονται από παραδοσιακούς ναυτότοπους ήταν πιο εύκολη, καθώς στους παραδοσιακούς ναυτότοπους και στην Αττική ιδρύθηκαν σχολές ανώτερων αξιωματούχων, αλλά και λόγω του ότι οι εφοπλιστές στελέχωναν τα πλοία τους με βάση την καταγωγή και τον ναυτότοπο. Από τους 82 αξιωματικούς μηχανής, οι 41 είχαν φοιτήσει σε ιδιωτικές

ναυτικές σχολές και οι 20 εργάστηκαν σε μηχανουργεία και εργοστάσια του Πειραιά.[93]

Όσον αφορά το πλήρωμα καταστρώματος, μεταξύ 1955 και 1965, 263 ναυτικοί κατέθεσαν φύλλο εργασίας προόδου για την απόκτηση «άδειας ναύτου», εκ των οποίων οι 7 είχαν ναυτολογηθεί με την ειδικότητα του δύτη, 7 ως ξυλουργοί και οι 157 ως ναυτόπαιδα. Για να εισέλθουν στο ναυτικό επάγγελμα, όπως προανέφερα, έπρεπε να ναυτολογηθούν με την ειδικότητα του ναυτόπαιδα και να υπηρετήσουν τουλάχιστον δύο χρόνια και 2 με 3 μήνες. Σύμφωνα με τον Πίνακα 2.4., μεγάλο ποσοστό του πληρώματος, σχεδόν 69 ναύτες, προέρχονται από τη Στερεά Ελλάδα, συγκεκριμένα την Αττική και την Εύβοια, από νησιά του Βορειοανατολικό Αιγαίου (21 στη Χίο, 10 Σάμο, 6 Λέσβο), περίπου 22 ναύτες από τα Επτάνησα (κυρίως Κεφαλονιά, Ιθάκη και Λευκάδα) και ένα μεγάλο ποσοστό από την Πελοπόννησο (κυρίως Αργολίδα, Μεσσηνία και Λακωνία).

Η πλειοψηφία των ναυτικών απασχολούνταν σε συνολικά 650 φορτηγά πλοία, ατμόπλοια και δεξαμενόπλοια. Ωστόσο, υπήρξαν αρκετοί ναύτες και Κυβερνήτες που υπηρέτησαν σε 266 ιστιοφόρα, σημαντικό ποσοστό εάν υποθέσουμε ότι εξυπηρετούσε την ελληνική ακτοπλοΐα. Σύμφωνα με τα δεδομένα της βάσης ADM221.01 ΔΕΚΝ., το 1965, 27 ναυτικοί έλαβαν την ιδιότητα του Πλοιάρχου Γ, ύστερα από 4 με 6 χρόνια προϋπηρεσίας σε τουλάχιστον 4 διαφορετικά ιστιοφόρα υπό την ειδικότητα του Κυβερνήτη. Ο μέσος όρος ηλικίας ήταν 35 με 45, και οι περισσότεροι κατάγονταν από Δωδεκάνησα (Ρόδο, Κάλυμνο), Επτάνησα (Λευκάδα, Κέρκυρα), ενώ 6 κατάγονταν από Αττική.

Έχει όμως ιδιαίτερο ενδιαφέρον να εξετάσουμε την ηλικιακή διάρθρωση ανά ειδικότητα δεδομένου ότι για τον πλοίαρχο και τον μηχανικό Α΄ απαιτούνται αρκετά χρόνια προϋπηρεσίας, ενώ υπάρχουν ειδικότητες για τις οποίες η σωματική υγεία έχει καθοριστική σημασία. Αναφέρομαι κυρίως στα πληρώματα καταστρώματος και μηχανής, όπου ασκούσαν καθημερινά βαριές, χειρωνακτικές εργασίες και η έλλειψη δύναμης και αντοχής θα καθιστούσαν πιθανότατα δύσκολη την άσκηση των απαιτούμενων καθηκόντων τους. Η ναυτική εργασία εξακολουθούσε να προσελκύει νεαρούς άντρες ωστόσο, στα ατμόπλοια υπήρχαν και ναυτικοί ηλικίας 50 ετών, με αποτέλεσμα ο μέσος όρος των ηλικιών του πληρώματος να είναι από 32 έτη και άνω.

[93]Τ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι,* ό.π., σελ 100.

Οι αξιωματικοί που κατέθεσαν για το έτος 1955 και 1960-1965, ήταν κατά μέσο όρο ηλικίας 30 ετών, ενώ υπήρχαν και αξιωματικοί ηλικίας 24 και 54 ετών.[94]

Πίνακας 2.5. Η ηλικιακή διάρθρωση ειδικοτήτων κατά μέσο όρο, 1963

1963	
Ειδικότητα	**Μέση ηλικία**
Πλοίαρχοι	42
Υποπλοίαρχοι	33
Ανθυποπλοίαρχοι	31
Μηχανικοί Α΄	44
Μηχανικοί Β΄	35
Μηχανικοί Γ΄	33
Ναύκληροι	42
Ξυλουργοί	37
Ναύτες	31
Μηχανοδηγοί	30
Θαλαμηπόλοι	36
Ναυτόπαιδα	29

Πηγή: ADM221.01 ΔΕΚΝ

Από τα στοιχεία του Πίνακα 2.5. βλέπουμε πως το 1963, οι ηλικίες των ναυτικών κυμαίνονταν από 25 και 45 ετών, και από 40 ετών και πάνω των πλοιάρχων, των μηχανικών Α΄ τάξεως και των ναυκλήρων. Μια αξιοσημείωτη διαφορά μεταξύ των μηχανικών Α΄, Β΄ και Γ΄ τάξεως αφορά στην απασχόλησή των μηχανικών Α΄ σε ηλικία μεγαλύτερη των 44 με 45 ετών, ενώ η ηλικία απασχόλησης του προσωπικού μηχανής είναι σε ποσοστό περίπου 85% άνω των 35 ετών. Η σημαντική μείωση των θερμαστών και των μηχανικών Γ΄, αποδίδεται στις δύσκολες συνθήκες άσκησης της εργασίας, ενώ αναφορικά με τους αξιωματικούς μηχανής, καταστρώματος αλλά και γενικών υπηρεσιών (θαλαμηπόλοι) επένδυαν στην παραμονή τους στο επάγγελμα μέχρι την ηλικία των 45 με 50 ετών, δεδομένου ότι με τις δεξιότητες και την πιστοποίηση των επαγγελματικών τους ικανοτήτων εξασφάλιζαν καλύτερη ιεραρχική και μισθολογική εξέλιξη και πως τα 50 χρόνια ήταν το φυσικό όριο «απομαχίας».

[94]Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος – 20ος αιώνας*, ό.π., σελ. 467-72.

Πίνακας 2.6. Έλληνες πλοιοκτήτες με βάση τον τόπο καταγωγής,1958, 1975,

Τόπος καταγωγής Έλληνα πλοιοκτήτη	**Επιχειρήσεις 1958**	**Συνολική χωρητικότητα 1958**	**Επιχειρήσεις 1975**	**Συνολική χωρητικότητα 1975**
Νησιά	103	7770317	165	25298664
Διασπορά	6	9886631	18	4931520
Ηπειρωτική χώρα	11	1211927	55	7555639
Διάφορα	78	814514	527	3198891
Σύνολο	198	10785389	765	40984714

Πηγή βλ. Γιάννης Θεοτοκάς και Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η ελληνόκτητη ναυτιλία. Διατήρηση και διεύρυνση της ηγετικής της θέσης», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τομ.10, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003, σελ. Πίνακας 2, σελ. 107.

Το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ναυτικών προέρχεται από παραδοσιακούς ναυτότοπους του 19ου αιώνα, την Χίο, την Άνδρο, την Κεφαλονιά και την Ιθάκη υποδηλώνει τη σημασία της συγγένειας, της κοινής νησιωτικής καταγωγής και της τοπικής ναυτικής παράδοσης, η οποία είναι διακριτή και κατά τη μεταπολεμική περίοδο. Τα Ναυτικά Χρονικά στις 1957 δημοσιεύουν άρθρο με τίτλο «Οι Πέντε Μεγάλοι», αναφερόμενοι στους κορυφαίους εφοπλιστές της μεταπολεμικής περιόδου με την εξής σειρά, Σταύρος Νιάρχος, Υιοί Πέτρου Γουλανδρή, Αφοί Κουλουκουντή, Αριστοτέλης Ωνάσης και Σταύρος Γ. Λιβανός, οι οποίοι σύμφωνα με το άρθρο ελέγχουν το ήμισυ του συνολικού τονάζ υπό ελληνικά συμφέροντα και το 14% του παγκόσμιου τονάζ υπό ναυπήγηση. Συγκρίνοντας τον πίνακα 2.5. με τον πίνακα 2.6., ο οποίος εμπεριέχει τους Έλληνες πλοιοκτήτες που δρουν το 1958 με βάση τον τόπο καταγωγής τους, φαίνεται ότι οι κύριοι τόποι προέλευσης των ναυτικών συμπίπτουν εν μέρει και μεταπολεμικά με τους ναυτότοπους από όπου κατάγονται οι εφοπλιστές.[95]

Σύμφωνα με τα στοιχεία της βάσης, 66 ναυτικοί εργάστηκαν τα έτη 1960, 1963-1965 σε φορτηγά πλοία των προαναφερόμενων εφοπλιστικών ομίλων, του ομίλου Α. Ωνάση (16 άτομα), Σ. Γ. Λιβανού (13), Π. Γουλανδρή (6), Σ. Νιάρχου (16), Ι. Καρρά (4), Γ. Βεργωτή (3) και Α. Λαιμού (1), γεγονός που καταδεικνύει πως οι εφοπλιστές επέλεγαν και ναυτικούς από τους τόπους καταγωγής τους.

[95]Το τονάζ των «Πέντε Μεγάλων», όπως αναφέρεται στο σχετικό άρθρο, αντιστοιχούν σε 76 πλοία 2.096.329.gt του Σ. Νιάρχου, 84 πλοία 1.818.500 gt. των Αδερφών Πέτρου Γουλανδρή, του Οίκου Κουλουκουντή 90 πλοία 1.633.969 gt, 65 πλοία χωρητικότητας 1.582.711 gt του Α. Ωνάση και 79 του Σ.Γ. Λιβανού, χωρητικότητας 1.478.574, για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Ν. Κωττάκης, «Οι Πέντε Μεγάλοι», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.714, 15.01.1957, σελ. 89-90.

Ενδεικτικά θα αναφερθώ στην περίπτωση Σ. Γ. Λιβανού, με καταγωγή από τη Χίο και στην περίπτωση Π. Γουλανδρή με καταγωγή από την Άνδρο. Σύμφωνα με τα ναυτολόγια των πλοίων που περιλαμβάνονταν στους φακέλους των ναυτικών, 13 ναυτικοί εργάστηκαν σε πλοία του Σ. Γ. Λιβανού, εκ των οποίων οι 5 εργάζονταν διαδοχικά σε 3 πλοία του για 2 με 3 συνεχόμενα έτη. Το 60% των πληρωμάτων των πλοίων ήταν Χιώτες εκτός από δύο ναύτες που κατάγονταν από Θεσσαλονίκη και Αθήνα. Αντίστοιχα, 6 ναυτικοί με καταγωγή από την Άνδρο, εργάστηκαν σε 3 πλοία του Π. Γουλανδρή μέσα σε διάστημα 2-3 χρόνων και, όπως οι περισσότεροι Ανδριώτες εφοπλιστές, τα πλοία του απασχολούσαν σε ποσοστό 71% ναυτικούς από την Άνδρο.[96]

Η αύξηση της απασχόλησης των Ελλήνων ναυτικών κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960, ακολούθησε την αντίστοιχη ανοδική πορεία του ελληνικού εμπορικού στόλου και της συμμετοχής του στο 4.9% της παγκόσμιας χωρητικότητάς. Η αυξημένη ζήτηση για πληρώματα για τα νεοαποκτηθέντα πλοία δημιούργησε νέα δεδομένα στην αγορά ναυτικής εργασίας. Οι ναυτικοί των παραδοσιακών ναυτότοπων δεν επαρκούσαν για τη στελέχωση περίπου 2.500 πλοίων, έτσι, οι εφοπλιστές αντλούσαν σε έναν βαθμό ναυτικούς και από περιοχές που δεν εντάσσονται στους παραδοσιακούς ναυτότοπους. Ενδεικτικά, όπως αναλύεται και στον Πίνακα 2.5., το κενό καλύφθηκε από τις τοπικές αγορές ναυτικής εργασίας της Χίου και της Κεφαλονιάς, οι οποίες παρουσίασαν ένα αξιοσημείωτο δυναμισμό αλλά και από τις Κυκλάδες, που για την περίοδο 1960 με 1965 η απασχόληση ναυτικών παρουσιάζει εντυπωσιακή άνοδο και συνάδει απόλυτα με την μεγάλη αύξηση της έκδοσης ναυτικών φυλλαδίων.

Το ναυτικό επάγγελμα για αρκετούς συνιστούσε μια ελπιδοφόρα επαγγελματική διέξοδο καθώς οι εναλλακτικές απασχολήσεις, όπως οι γεωργικές, κτηνοτροφικές και αλιευτικές εργασίες, ήταν πολύ περιορισμένες. Το 1950 το μισθολόγιο του ελληνικού σκάφους ήταν ελαφρώς ανώτερο από εκείνο του βρετανικού, του ιταλικού και του σκανδιναβικού πλοίου (28$ έναντι 24$ στα πληρώματα, στους Έλληνες αξιωματικούς 80.126$ και 60.0.0$ για τους πλοιάρχους σε αγγλικά πλοία). Οι περισσότεροι από

[96]Γιάννης Θεοτοκάς και Τζελίνα Χαρλαύτη, «Η ελληνόκτητη ναυτιλία. Διατήρηση και διεύρυνση της ηγετικής της θέσης», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τομ.10, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003, σελ. Πίνακας 2, σελ. 107.

τους ναυτικούς επέλεγαν αυτό το επάγγελμα λόγω των αποδοχών και του κύρους που εμπεριείχε η φοίτηση στη ναυτικής ακαδημία.[97]

2.3 Η επιμόρφωση των ναυτικών και η συστηματοποίηση της ναυτικής εκπαίδευσης, 1945-1973

Η είσοδος νέων ειδικοτήτων στη σύνθεση πληρώματος, υπήρξε αποτέλεσμα πολλών παραγόντων που σχετίζονται με την επιδίωξη της μεταπολεμικής κυβέρνησης για την διαμόρφωση μιας ενιαίας εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής και με την αδιάκοπη προσπάθεια των ναυτιλιακών επιχειρήσεων να ανταπεξέλθουν στις διεθνείς εξελίξεις και να δημιουργήσουν ένα βιώσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Με το πέρας του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου χάθηκε το 72% του ελληνικού εμπορικού στόλου και από τους 19.000 Έλληνες ναυτικούς προπολεμικά, χάθηκαν 2.000, 2.500 ήταν ανίκανοι να συνεχίσουν το θαλάσσιο επάγγελμα, ενώ 3.000 με 4.000 ναυτικοί εργάστηκαν στα εναπομείναντα καράβια.[98]

Η ναυτική εξειδίκευση στην Ελλάδα, όπως είχε αρχικά θεσπιστεί με την επικράτηση των ατμόπλοιων, αποτέλεσε ένα από τα κύρια εργαλεία της μεταπολεμικής κυβέρνησης για την αντιμετώπιση της υψηλής ανεργίας των ναυτικών και της όξυνσης των εργασιακών σχέσεων. Η αγορά των εκατό λίμπερτυ και των επτά δεξαμενόπλοιων τύπου Τ2 εκ μέρους των Ελλήνων εφοπλιστών, υπό την εγγύηση του ελληνικού κράτους, αποδείχθηκε θεμελιώδης για τη μεταπολεμική ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου και την εξειδίκευση των ελληνικών πληρωμάτων. Το 1947, χρονιά απόκτησης των εκατό λίμπερτυ, 3.500 Έλληνες άνεργοι ναυτικοί προσελήφθησαν στα νέα πλοία και εργαζόντουσαν αδιάλειπτα, για τρία, τέσσερα και δέκα συναπτά χρόνια.[99]

Η διοίκηση ενός τεράστιου αριθμού πληρώματος και η συντήρηση ενός νέου, τεχνολογικά προηγμένου πλοίου, ήταν δύο από τους συντελεστές που ανέδειξαν την ανάγκη εκπαίδευσης και κατάρτισης των νέων Ελλήνων ναυτικών για τη στελέχωση των ανώτερων βαθμίδων του πληρώματος. Η σχολή εμποροπλοιάρχων της Ύδρας

---

[97]Robert Bartłomiejski, "Basic Personality Patterns of Seamen and Their Life Companions in the Light of Social and Professional Conditions", *Roczniki Socjologii Morskiej*, Polish Academy of Sciences, 2010, Πολωνία, σελ. 8, 9. διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/4364537/Basic_Personality_Patterns_of_Seamen_and_Their_Life_Companions_in_the_Light_of_Social_and_Professional_Conditions, (τ.π. 16.06.2019).

[98]«Ο Ναυτικός της Χθες και της Σήμερον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.1.1957, σελ. 80.

[99]Τζ. Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος – 20ος αιώνας (...)*, ό.π., σελ. 397.

λειτουργούσε ήδη από το 1930, όμως χρειάστηκε να διακόψει προσωρινά τη λειτουργία της, λόγω της μεταφοράς της έδρας της στον Πειραιά ωσότου ολοκληρωθεί η ανοικοδόμηση του κτηρίου της σχολής στην Ύδρα. Όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό, η σχολή αδυνατούσε να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις της εποχής για άρτια καταρτισμένους Έλληνες αξιωματικούς, έτσι, οι αγοραστές των εκατό λίμπερτυ δεσμεύτηκαν στην υλοποίηση της πρότασης της ελληνικής κυβέρνησης για τη σύσταση ενός ειδικού ταμείου που θα χρηματοδοτούσε την ανέγερση δημόσιων ναυτικών σχολών.[100]

Με τον Αναγκαστικό Νόμο 1864/51 του 1948, συστήνεται το Κεφάλαιο Ναυτικής Εκπαίδευσης (ΚΝΕ), το οποίο καθιστά υποχρεωτική αλλά και συστηματική την εισφορά των εφοπλιστών υπέρ της ναυτικής εκπαίδευσης. Η υποχρεωτική εισφορά κυμαίνονταν ανάλογα με τη χωρητικότητα των πλοίων που φέρουν ελληνική σημαία. Το ποσό που συγκεντρώθηκε από τους εφοπλιστές ήταν 45.000 λίρες Αγγλίας και επιπλέον 50.000 λίρες Αγγλίας από δωρεά του «εφοπλιστικού κόσμου της Νέας Υόρκης». Επιπλέον, αποφασίστηκε με έγκριση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (ΝΑΤ) να διατεθούν 200.000 λίρες Αγγλίας από τις εισφορές του Ασφαλιστικού Οργανισμού Κινδύνων Πολέμου για να διατεθούν υπέρ της ανέγερσης δημόσιων ναυτικών σχολών, ικανών να ανταποκριθούν στις σύγχρονες απαιτήσεις και την τεχνολογική εξέλιξη της εμπορικής ναυτιλίας. Το Υπουργείο Παιδείας περιορίστηκε στη περιστασιακή μισθοδοσία ναυτοδιδασκάλων μέχρι το 1951, όποτε και ξεκίνησε η συστηματική ανέγερση κτηρίων.[101]

Το 1954 ιδρύεται η δημόσια σχολή Πλοιάρχων και Μηχανικών του Ασπρόπυργου και στη συνέχεια ιδρύθηκε σχολή μηχανικών στη Χίο το 1963 και το ίδιο έτος στη Κρήτη. Αργότερα, ιδρύθηκαν τα ναυτικά γυμνάσια μέσης εκπαίδευσης στη Κύμη το 1955, και στην Ιθάκη το 1956, οι ναυτικές σχολές στη Σύρο το 1962, στις Οινούσσες το 1965, στο Αργοστόλι το 1966, στη Θεσσαλονίκη το 1968 και στην Πρέβεζα το 1973. Σε αυτό το σημείο είναι ορθό να επισημάνω, ότι καμία από τις παραπάνω σχολές, εκτός από τη σχολή του Ασπρόπυργου, της Κύμης και της Ύδρας, δεν τέθηκαν σε λειτουργία μέχρι τη δεκαετία του 1973. Κατά το έτος 1959 εφαρμόζεται για πρώτη φορά ο μετεκπαιδευτικός θεσμός για τη ναυτιλία στη σχολή του

[100]Ξ. Αντωνιάδη, «Δια την ναυτική εκπαίδευση, μια δεκαετία δημιουργικού μόχθου», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 283, 15.03.1947, σελ. 21 και «Νόμος περί Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 183, 01.08.1938, σελ. 22.
[101]ΕΛ. Α. Γεωργαντόπουλος, «Η Εκπαίδευσης των στελεχών του Ε.Ν.», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 519/278, 15.1.1957, σελ. 56.

Ασπρόπυργου, όπου φοίτησαν 40 μηχανικοί για μετεκπαίδευση στις μηχανές εσωτερικής καύσης και το 1962 ιδρύεται μια ακόμα σχολή μετεκπαιδεύσεως θαλαμηπόλων διάρκειας ενός έτους, για την απόκτηση άδειας θαλαμηπόλου Α΄ τάξεως.[102]

Πίνακας 2.7. Εισαχθέντες και απόφοιτοι δημόσιων σχολών Ε.Ν., 1955-1960

Δημόσιες σχολές πλοιάρχων	Ε.Ν.	1955-1956 εισαχθ	1955-1956 αποφ	1956-1957 εισαχθ	1956-1957 αποφ	1957-1958 εισαχθ	1957-1958 αποφ	1958-1959 εισαχθ	1958-1959 αποφ	1959-1960 εισαχθ	1959-1960 αποφ
Ύδρας		73	29	30	32	40	30	32	37	35	0
Ασπρόπυργου		0	0	37	0	80	37	36	75	42	0
Κύμης		0	0	30	0	36	30	27	31	24	0
Ασπρόπυργου (μηχανικών)		0	0	62	0	41	0	34	50	48	0
Σύνολο		73	29	159	32	197	137	129	266	149	0

Πηγή: «Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες εκ δημόσιων σχολών εμπορικού ναυτικού 1955-1960», Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, τόμ. Α΄, 1960, σελ. 97, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Mag/GRESYE_02_1801_00027.pdf, (τ.π. 01.10.2019).

Η σχολή εμποροπλοιάρχων της Ύδρας ήταν η μόνη σχολή που λειτουργούσε ήδη από το 1930, και όπως φαίνεται και στον πίνακα 2.7, για τα ακαδημαϊκά έτη 1955-1960 φοιτούσαν 210 μαθητές. Την ακαδημαϊκή χρονιά 1956-1957, η σχολή πλοιάρχων του Ασπρόπυργου και της Κύμης δέχτηκαν για πρώτη φορά 37 και 30 σπουδαστές αντίστοιχα, ενώ το 1960 ιδρύεται στον Ασπρόπυργο η πρώτη κρατική σχολή ασυρματιστών του Εμπορικού Ναυτικού στην Ελλάδα.[103] Το ποσοστό εισαχθέντων στις σχολές εμποροπλοιάρχων αυξήθηκε από 73 το 1956 στους 197 το 1957, εκ των οποίων 40 φοιτούσαν στη σχολή Ύδρας, 80 στον Ασπρόπυργο και 36 στη Κύμη.[104] Το 1959 αποφοίτησαν για πρώτη φορά 50 μηχανικοί από τη σχολή του Ασπρόπυργου και μέχρι το 1974, ο αριθμός τους αυξήθηκε στους 210, ενώ την ίδια χρονιά αποφοίτησαν 118 ασυρματιστές.[105]

Παράλληλα, λειτουργούσαν αναγνωρισμένες ιδιωτικές σχολές μηχανικών ήδη από το 1930. Η διάδοση των μηχανών εσωτερικής καύσης στα ατμόπλοια επέφερε την ανάγκη επιμόρφωσης των μηχανικών και την απόκτηση διπλωμάτων ικανότητας κατόπιν εξετάσεων. Το Ν.Δ. 4676/1930 προέβλεπε την επιχορήγηση ενός

[102]Στο ίδιο, σελ. 55-56.

[103]«Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες εκ δημόσιων σχολών εμπορικού ναυτικού 1955-1960», Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, τόμ. Α΄, 1960, σελ. 97, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Mag/GRESYE_02_1801_00027.pdf, (τ.π. 01.10.2019).

[104] Στο ίδιο, «Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες εκ δημόσιων σχολών εμπορικού (...).

[105] Στο ίδιο, «Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες εκ δημόσιων σχολών εμπορικού (...).

εκατομμυρίου δραχμών ετησίως για τη λειτουργία των δύο μοναδικών μέχρι τότε σχολών μηχανικών του Εμπορικού Ναυτικού, του «Πειραϊκού Συνδέσμου» και του Εκπαιδευτικού Συνδέσμου «Προμηθεύς».[106] Οι απόφοιτοι των ιδιωτικών σχολών στελέχωναν το Εμπορικό και το Βασιλικό Ναυτικό και το κράτος ανέθεσε στον «Πειραϊκό Σύνδεσμο» την ίδρυση σχολής Ραδιοτηλεγραφητών Εμπορικού Ναυτικού. Η ανάγκη εξειδικευμένου εργατικού δυναμικού στη ναυτιλιακή βιομηχανία δημιούργησε μια νέα κατηγορία αξιωματικών, των μηχανικών ΜΕΚ, οι οποίοι μπορούσαν να λάβουν πιστοποίηση για πολλές δεκαετίες μόνο από τις ιδιωτικές σχολές μηχανικών που αναφέρονται στον Πίνακα 2.8.

Η αυξημένη ανάγκη εκπαίδευσης ναυτικών για την στελέχωση ατμόπλοιων με μηχανές εσωτερικής καύσης, οδήγησε σε σύντομο χρονικό διάστημα στην ίδρυση αναγνωρισμένων ιδιωτικών σχολών για μηχανικούς, μερικές εκ των οποίων αναγράφονται στον Πίνακα 2.8., όπως η ιδιωτική σχολή «Ήφαιστος», «Όθ. Σταθάτου», «Τρίαινα», «Ήρων», «Αρχιμήδης», «Λαμιακή», «Νηρεύς», «Βαλλιάνειος», «Βρανά», «Ευκλείδης», «Απόστολος Παύλος», «Πυθαγόρας» και «Εστία Σμύρνης».[107] Λόγω της αυξημένης ζήτησης ιδρύθηκαν ιδιωτικές σχολές και στην περιφέρεια, με σημαντικότερες εκείνες της «Σύρου», «Δημόκριτος», «Χίου» και Β. Ληξουρίου», ενώ το 1957 ιδρύθηκαν οκτώ νέες νυκτερινές σχολές μηχανικών στη Σύρο, τη Χίο, τη Θεσσαλονίκη, τη Ρόδο, την Κεφαλονιά και τη Χαλκίδα.[108]

[106] Στο ίδιο, «Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες εκ δημόσιων σχολών εμπορικού (...).

[107]«Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες μαθητές αναγνωρισμένων Ιδιωτικών σχολών μηχανικών Ε.Ν. 1955-60, στο Δελτίον στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας (1960), Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, σελ. 98, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Mag/GRESYE_02_1801_00027.pdf, (τ.π. 01.10.2019).

[108]«Α΄ Τεχνικαί Ναυτικαί Σχολαί», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.519/278, 15.1.1957, σελ 40 και «Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες μαθητές αναγνωρισμένων Ιδιωτικών σχολών μηχανικών Ε.Ν. 1955-60», στο *Δελτίον στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας (1960),* Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, σελ. 98, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Mag/GRESYE_02_1801_00027.pdf, (τ.π. 01.10.2019).

Πίνακας 2.8. Εισαχθέντες και απόφοιτοι ιδιωτικών σχολών Ε.Ν. 1955-1960

Περιοχή	Ναυτικές σχολές	1956-1957		1957-1958		1958-1959		1959-1960
Κ/Π	μηχανικών	εισαχθ	αποφ	εισαχθ	αποφ	εισαχθ	αποφ	εισαχθ
Κ	ΠΕΙΡ. ΣΥΝΔΕΣΜΟΥ	58	11	114	11	50	20	43
Κ	ΠΡΟΜΗΘΕΥΣ	117	21	120	33	64	51	60
Κ	ΗΡΩΝ	44	67	45	8	51	29	31
Κ	ΑΡΧΙΜΗΔΗΣ	113	14	124	28	70	33	71
Κ	ΗΦΑΙΣΤΟΣ	79	6	96	11	58	24	50
Κ	ΑΠΟΣΤΟΛΟΣ	34	0	49	7	48	12	28
Κ	Α.Ζ.Μ.Ε.Ν	88	31	115	29	62	48	44
Κ	ΠΥΘΑΓΟΡΑΣ	0	0	51	0	49	0	51
Κ	ΕΣΤΙΑ ΣΜΥΡΝΗΣ	0	0	96	0	59	0	65
	ΣΥΝΟΛΟ Κ.	533	150	810	127	511	217	443
Π	ΣΥΡΟΥ	10	0	17	2	7	8	7
Π	ΕΥΚΛΕΙΔΗΣ	13	0	18	5	32	6	21
Π	ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ	23	0	15	13	15	21	11
Π	ΧΙΟΥ	45	0	16	0	24	21	32
Π	ΛΥΝΚΗ	17	0	31	0	6	24	14
Π	ΝΗΡΕΥΣ	16	0	24	0	14	0	8
Π	Β.. ΛΗΞΟΥΡΙΟΥ	0	0	23	0	17	0	12
Π	Φ.Ρ.Σ.ΡΙΚΗ	0	0	21	0	20	0	0
	ΣΥΝΟΛΟΝ Π	124	0	165	20	135	80	105
	ΓΕΝΙΚΟΝ	657	150	975	147	646	297	548

Πηγή: «Εισαχθέντες και αποφοιτήσαντες μαθητές αναγνωρισμένων Ιδιωτικών σχολών μηχανικών Ε.Ν. 1955-60, στο Δελτίον στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας (1960), Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, τ. Α΄, σελ. 98, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Mag/GRESYE_02_1801_00027.pdf, (τ.π. 01.10.2019). Στη στήλη περιοχή με (κ) δηλώνονται οι σχολές κέντρου και με (π) οι σχολές της περιφέρειας).

Το Β.Δ. 10/1954 και το Β.Δ. 07/1955 ρύθμιζαν τη λειτουργία των ιδιωτικών σχολών και καθόριζαν το πρόγραμμα μαθημάτων, τις ισχύουσες εξετάσεις και την υποχρεωτική εκμάθηση της αγγλικής γλώσσας, ενώ τέθηκαν και περιορισμοί στον αριθμό των εισαχθέντων. Οι ιδιωτικές σχολές έπαιξαν καθοριστικό ρόλο στην παροχή εξειδικευμένου προσωπικού μηχανής σε σύγκριση με τις ιδιωτικές μέχρι και τις πρώτες δεκαετίες του 1960. Σύμφωνα με την ανάλυση των Πινάκων 2.7. και 2.8., το διάστημα 1956-1960 αποφοίτησαν 50 μηχανικοί από τη δημόσια σχολή του Ασπρόπυργου, ενώ για το ίδιο διάστημα αποφοίτησαν 594 από τις ιδιωτικές σχολές μηχανικών του κέντρου και της περιφέρειας.

Με βάση τα στοιχεία του πίνακα 2.8., το 1956 αποφοίτησαν από τις ιδιωτικές σχολές 150 μηχανικοί, ενώ τρία χρόνια μετά οι απόφοιτοι διπλασιάστηκαν. Το 1958, ο αριθμός των εισαχθέντων εκτοξεύτηκε στους 810, από τους 533 το 1955 και αντίστοιχη αύξηση σημειώθηκε και στις ιδιωτικές σχολές της περιφέρειας, όταν το 1957 αποφοίτησαν για πρώτη φορά 147 μηχανικοί και την αμέσως επόμενη ακαδημαϊκή χρονιά, 1958-1959, αποφοίτησαν 297 μηχανικοί.

Το 1936, ορίστηκαν τα προσόντα απόκτησης διπλώματος μηχανικού εσωτερικής καύσης έπειτα από πενταετή υπηρεσία σε ειδικό μηχανουργείο και τριετή θαλάσσια υπηρεσία. Το παρόν νομοθετικό διάταγμα όριζε ότι για την απόκτηση διπλώματος

ατμομηχανικού απαιτούνταν θαλάσσια υπηρεσία σε πλοία με ΜΕΚ κατά το 1/3 του συνόλου των πλοίων. Για να λάβουν οι ναυτικοί αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας, να συνταξιοδοτηθούν ή να λάβουν επίδομα, όφειλαν να καταθέσουν στην Υπηρεσία Ναυτικών Μητρώων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας τα ναυτολόγια και τα φύλλα ελέγχου προσόντων, την επίσημη δηλαδή πιστοποίηση της υπηρεσίας των ναυτικών στα πλοία.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα της βάσης ADM221.01 ΔΕΚΝ, ανάμεσα σε παραπάνω από 450 φύλλα ελέγχου προσόντων, 99 ναυτικοί κατέθεσαν το διάστημα 1960-1963 για ανανέωση του αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας. Οι 53 ναυτικοί εξ αυτών κατείχαν δίπλωμα μηχανικού Β΄ και Γ΄ τάξεως, ατμομηχανικού Β΄ και Γ΄ τάξεως από τις προαναφερόμενες ιδιωτικές σχολές μηχανικών ενώ οι υπόλοιποι δήλωναν προϋπηρεσία σε μηχανουργείο.[109] Το 1956, λόγω έλλειψης επαρκούς μονάδων σιδηροβιομηχανίας για την πρακτική εκπαίδευση των μαθητών, καθορίστηκε με το Ν.Δ. 3539/56 για τους υποψήφιους μηχανικούς Γ΄ τάξεως απαιτούμενη τετραετή εμπειρία εργοστασίου, ενώ ήταν δυνατό να αναπληρώσει 18 μήνες σε θαλάσσια υπηρεσία.

Στο φύλλο ελέγχου προσόντων οι ναυτικοί δήλωναν τη θαλάσσια υπηρεσία τους και την υπηρεσία τους σε εργοστάσια και μηχανουργεία. Από τους 82 ατμομηχανικούς, μηχανικούς ΜΕΚ και θερμαστές που κατέθεσαν για να ανανεώσουν το ναυτικού φυλλάδιο, οι 29 προσκόμισαν βεβαίωση προϋπηρεσίας με την ιδιότητα του μηχανικού.[110] Συγκεκριμένα, ένας εργάστηκε στο «Λεβητοποιείο Γεωργίου Κυρίου» ως λεβητοποιός, ενώ οι υπόλοιποι εργάστηκαν ως μαθητευόμενοι εφαρμοστές στις σημαντικότερα μηχανουργεία και σιδηροβιομηχανίες του Πειραιά, όπως «Σιδηροβιομηχανία Ρόστρο», «Α.Ε. Παντωνέλλος & ΣΙΑ», «Βασιλείου & Εμμ. Εμμανουήλ», «Μηχανουργείο και Λεβητοστάσιο Π.Τσεμπέλη», «Γ. Βερυκάκη & Π.Φραντζεσκάκη», «Βασιλειάδης Μηχανοποιείον και Ναυπηγείον», «Αδελφών Μπαρμπαρέτα», «Βελισσαρόπουλος & Αδελφοί», «Γεώργιος Δημητρίου Μερτζάνης», «Dienststelle der Feldpostnr», «Ευστ. Χαμπάκη & Στυλ. Σάββα», «Ροντήρης -Στρουμπούλης», «Κρατικό Εργοστάσιο Αεροπλάνων», «Μηχανουργείο Ι. Γ. Ζούλια», «Μηχανουργείο Ε. Χαμπάκη Σ. Σάββα», «Νικολάου Ι. Αξέλου», «Ο.ΔΑΡΙΓΚ & ΣΙΑ Α.Β.Ν.Ε» και «Σιδηροβιομηχανία Γεώργιος Μιλτ. Λιόντας».

[109](ADM221.01) Αταξινόμητο Αρχείο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), Τμήμα Δ΄, Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, (περ. 1948-2011), Γ.Α.Κ., Αθήνα.

[110]Ελ. Α. Γεωργαντόπουλος, «Η Εκπαίδευσης των στελεχών του Ε.Ν.», ό.π., σελ. 55.

Μεταξύ 1955-1974, διπλασιάστηκαν οι απόφοιτοι αξιωματικοί των δημόσιων ναυτικών σχολών του Εμπορικού Ναυτικού. Από τους 237 απόφοιτους το 1965 ανήλθαν σε 556 το 1974.[111] Η αύξηση αυτή μπορεί να ερμηνευθεί εν μέρει από την μείωση του χρόνου προϋπηρεσίας των πλοιάρχων και των μηχανικών Α΄ τάξης και ραδιοτηλεγραφητών κατά 1/3 το 1953. Επιπλέον, ρόλο έπαιξε και η άρση των περιορισμών της έκδοσης διπλωμάτων καθώς από το 1961 αποφασίστηκε ότι το δίπλωμα Γ΄ τάξεως θα χορηγείται άνευ εξετάσεων στους απόφοιτους όλων των κλάδων των δημόσιων ναυτικών σχολών, με μόνο κριτήριο την προϋπηρεσία.[112]

Πλέον, οι δημόσιες σχολές ήταν σε θέση να παράσχουν καταρτισμένο προσωπικό στις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ιδιαίτερα σε μια περίοδο που εκτοξεύτηκε η ζήτηση αξιωματικών γέφυρας και μηχανής. Στα τέλη της δεκαετίας του 1960 ενισχύθηκε η κρατική πολιτική προώθησης της ναυτικής εκπαίδευσης, περίοδος που συνέπεσε με την εκρηκτική άνοδο του ελληνόκτητου στόλου. Η στρατιωτική δικτατορία της 21ης Απριλίου 1967 επιδίωξε, στα πλαίσια του κρατικού παρεμβατισμού και της πολιτικής προπαγάνδας, τη σύνδεση της με το «θαύμα» της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας και τις ρυθμίσεις που αφορούσαν διεθνείς συμβάσεις εργασίας και πρότυπα ναυτικής εκπαίδευσης.[113]

Η κρατική πολιτική στόχευε στον έλεγχο της ναυτικής εργασίας, στην αύξηση της χωρητικότητας της ελληνικής σημαίας, στην εξυγίανση του εμπορικού ισοζυγίου από τα έσοδα της ναυτιλιακής βιομηχανίας μέσω της δημιουργίας ενός ευνοϊκού θεσμικού πλαισίου για επενδύσεις και στη θέσπιση υποδομών για τη δημιουργία ενός εθνικού ναυτιλιακού κέντρου Πειραιά ως διαχειριστικού κέντρου. Προσανατολισμένοι σε αυτή τη ναυτιλιακή πολιτική, οι δικτατορικές κυβερνήσεις της περιόδου επιδίωξαν τη μείωση του λειτουργικού κόστους, την αύξηση της εποπτείας, την υιοθέτηση διεθνών προτύπων πρόληψης ατυχημάτων και τον λεγόμενο «επαναπατρισμό» των Ελλήνων εφοπλιστών. Με τον Α.Ν. 89/1967, δόθηκε η δυνατότητα σε αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρείες να εγκαθίστανται ή να λειτουργούν υποκαταστήματα στην Ελλάδα, ενώ

---

[111](ADM221.01) Αταξινόμητο Αρχείο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), Τμήμα Δ΄, Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, (περ. 1948-2011), Γ.Α.Κ., Αθήνα.

[112]Βασίλης Σκουντής, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος (...)*, ό.π., σελ. 56.

[113]«Συγκριτική εξέλιξις των αποφοιτησάντων εκ των Δημόσιων Ναυτικών Σχολών Αξιωματικών εμπορικού ναυτικού, κατά την δεκαετίαν 1965-1974», στο *Δελτίον στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας(1963),* Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος, σελ 141, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/yeararticles?p_topic=10008079&p_cat=10008079&p_catage=1963, (τ.π. 28.10.2019).

ακολούθησαν μια σειρά από τροποποιήσεις στους Α.Ν. 378/1968, Ν.27/1975 και Ν.814/1978 που θέσπισαν ένα προνομιακό καθεστώς λειτουργίας στην Ελλάδα.[114]

Τα υπουργεία Εμπορικής Ναυτιλίας και Παιδείας προχώρησαν σε μια σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων που επικύρωναν τη δημιουργία ενός εκτεταμένου δικτύου ναυτικών σχολών για όλες τις ειδικότητες και τους βαθμούς των αξιωματικών του Εμπορικού Ναυτικού. Αναλυτικότερα, σύμφωνα με το Β.Δ. 413/1969 ορίστηκε ως απαραίτητο προσόν για τους υποψήφιους σπουδαστές για τις βαθμίδες των πλοιάρχων, μηχανικών και ασυρματιστών των δημοσίων σχολών του το απολυτήριο εξατάξιου γυμνασίου.

Στα πλαίσια προσαρμογής της ελληνικής ναυτιλίας στις διεθνείς συμβάσεις που επέβαλλαν υψηλά πρότυπα εκπαίδευσης των ναυτικών, δημιουργήθηκε το 1972 η δημόσια σχολή Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων. Σκοπός της ήταν να καταστήσει τα πληρώματα των εμπορικών πλοίων ικανά να χειριστούν τα σωστικά και πυροσβεστικά μέσα σε περίπτωση ανάγκης. Επιπλέον, αναγνώρισαν τη σημασία της εναλλασσόμενης εκπαίδευσης (φοίτηση σε σχολή και θαλάσσια υπηρεσία) και προχώρησαν στην ανασύνταξη των προσόντων για τη χορήγηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας.[115]

Στην ίδια κατεύθυνση εντάσσεται η ίδρυση Κέντρων Επιμορφώσεων Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ), με σκοπό την προπαρασκευή των υποψηφίων για την απόκτηση του διπλώματος Πλοιάρχων και Μηχανικών Ά και τη μετεκπαίδευσή τους που επικυρώνεται με το Ν.Δ 1383/1973 η και η αναγνώριση των σχολών που χορηγούν δίπλωμα δοκίμου αξιωματικού Εμπορικού Ναυτικού ως ιδρύματα ανώτερης εκπαίδευσης με βάσει τον νόμο 99/1973. Η θεσμική κατοχύρωση της συγκεκριμένης ναυτιλιακής πολιτικής εξασφαλίστηκε με την αναδιατύπωση των νομοθεσιών που επικύρωναν την υποχρεωτική πρόσληψη ελάχιστου αριθμού Ελλήνων αξιωματικών εμπορικών πλοίων σε πλοία νηολογημένα υπό ελληνική σημαία Με αυτόν τον τρόπο, εξασφαλίζονταν μέχρι το 1983 ο έλεγχος της ροής του ναυτεργατικού δυναμικού και η επιβολή περιορισμών πρόσβασης σε ανώτερες θέσεις για όσους δεν διέθεταν τα απαραίτητα προσόντα.[116]

---

[114]G. Harlaftis, I.Theotokas, «European family firms in international business: British and Greek tramp shipping firms», Business History, τ. 46, ν. 2, 2004, σελ. 227.
[115]Ελ. Α. Γεωργαντόπουλος, «Η Εκπαίδευσης των στελεχών του Ε.Ν.», ό.π., σελ. 56.
[116]«Περί οργανώσεως και λειτουργίας της Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, (Β.Δ. 631/1972), τ. Α΄, αρ. φ. 180, 16.10.1972, σελ.1490-1493 και «Περί ιδρύσεως Κέντρων Επιμορφώσεων Στελεχών Εμπορικού

Παράγοντες όπως, οι δυσκολίες και η επικινδυνότητα του επαγγέλματος, η εφαρμογή κανονισμών ασφάλειας στη ναυσιπλοΐα, η ανάγκη αυξημένης αίσθησης ευθύνης στην εργασία κι η ζήτηση σε εκπαιδευμένους ναυτικούς θα μπορούσε ενδεχομένως να αιτιολογούν σε κάποιο βαθμό την επιβολή περιορισμών πρόσβασης στην αγορά εργασίας.[117] Ωστόσο, σε αυτή την περίπτωση η επιβολή και ο έλεγχος της πρόσβασης στην αγορά της ναυτικής εργασίας, αποσκοπούσε στην απορρόφηση των άνεργων Ελλήνων ναυτικών και στο περιορισμό ναυτολόγησης αλλοδαπών.

Οι εφοπλιστές ήταν αρνητικοί στο προαναφερμένο κανονιστικό πλαίσιο, καθώς έθετε αρκετούς περιορισμούς στον καθορισμό των κριτηρίων επιλογής των πληρωμάτων για τα πλοία τους με την απόκτηση φύλλου ελέγχου προσόντων. Στη θέση των ναυτικών που πιθανότατα είχαν κοινή καταγωγή με τον πλοιοκτήτη και είχαν αναρριχηθεί σε θέση αξιωματούχων επί υπηρεσίας στα πλοία τους, μπήκαν πλέον εκπαιδευμένα στελέχη.[118]Για την πλειοψηφία των ελληνικών επιχειρήσεων, η μείωση του λειτουργικού κόστους και του κόστους εργασίας αποτελούσε βασική στρατηγική ανταγωνισμού και επιβίωσης σε περιόδους κρίσης.

Η κοινωνική πρόνοια της Δυτικής Ευρώπης και των Ηνωμένων Πολιτειών εισήγαγε την κοινωνική ασφάλιση ως μοχλό αποσυμπίεσης των πιέσεων που ασκούνταν από τους εργαζόμενους, αντισταθμίζοντας τους χαμηλούς μισθούς με τις δημόσιες κρατικές υπηρεσίες. Διάφορες νέες υπηρεσίες προστέθηκαν, δωρεάν εκπαίδευση και μετεκπαίδευση για εκμάθηση νέων δεξιοτήτων. Οι κατά κεφαλήν δαπάνες κοινωνικής ασφάλισης και εκπαίδευσης δεκαπλασιάστηκαν μεταξύ 1930 και 1957, αντιπροσωπεύοντας το 40% με 50%.[119] Οι δαπάνες κοινωνικής πρόνοιας θεωρήθηκαν από τους Έλληνες εφοπλιστές βάρος και αντιπαραγωγικό κόστος σε ένα χώρο διεθνούς ανταγωνισμού, σε συνδυασμό με το αυξημένο κόστος μισθοδοσίας των Ελλήνων ναυτικών έναντι των αλλοδαπών πληρωμάτων.[120]

Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ)», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, (Ν.Δ 1383/1973), τ. Α΄, αρ. φ. 94., 24.04.1973.

[117]Οι βασικές προϋποθέσεις απόκτησης αποδεικτικού ναυτικής ικανότητας ήταν η ελληνική ιθαγένεια, να είναι υγιής και να μην έχει τιμωρηθεί με στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων και να μην έχει καταδικαστεί για κακούργημα ή σε φυλάκιση, ανώτερη του εξαμήνου καθ' υποτροπή ή μεγαλύτερη του εξαμήνου. Ακόμη να μην έχει καταδικαστεί για, λαθρεμπόριο ή λαθρεμπόριο ναρκωτικών ή για παράβαση του νόμου περί προστασίας του Εθνικού Νομίσματος ή για αδίκημα αναφερόμενο στην επί του πλοίου υπηρεσία και να μην έχει στερηθεί οριστικά το δικαίωμα να ασκεί το ναυτικό επάγγελμα. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Βασίλης Σκουντής, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος(...),* ό.π., σελ. 225.

[118]Τ. Χαρλαύτη, *Ιστορία της Ελληνόκτητης, 19ος -20ός αι*., ό.π., σελ. 274.

[119] Ivan T. Berend, *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20ού αιώνα* (…), ό.π., σελ.332.

[120]Τζελίνα Χαρλαύτη, Ελένη Θανοπούλου, Γιάννης Θεοτοκάς, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας* (…),ό.π., σελ 74.

Επίλογος

Το Κεφάλαιο 2 εξετάζει τις κυριότερες μεταβολές στην ναυτική εργασία από τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, μέχρι την πετρελαϊκή κρίση του 1973. Η ναυτική εργασία και γενικότερα η ναυτιλιακή βιομηχανία έχουν μεταβληθεί σημαντικά κατά το δεύτερο μισό του 20ο αιώνα. Οι μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν, με σημαντικότερες τη μετάβαση στον ατμό, την αύξηση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου, την επικράτηση των δεξαμενόπλοιων, τη βιομηχανοποίηση του εργασιακού χώρου εν πλω μετέβαλλαν τη σύνθεση και την ιεραρχία του πληρώματος, ενώ η διεθνής και η κρατική πολιτική επέφεραν αυξομειώσεις και συχνές ανακατατάξεις στην οργανική σύνθεση ανάλογα με τις διεθνείς εξελίξεις.

Οι βασικές πτυχές της ναυτικής εργασίας, η οργανική σύνθεση και η ιεραρχία, τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των ναυτικών που στελεχώνουν πλοία της ελληνόκτητης ναυτιλίας και η επιμόρφωση των ναυτικών με τη δημιουργία συστηματικής ναυτικής εκπαίδευσης, αναδιαμορφώθηκαν για να εξυπηρετήσουν την αυξημένη χωρητικότητα. Το διάστημα μεταξύ 1955-1974 η ελληνόκτητη ναυτιλία εμφάνισε αδιάκοπους ρυθμούς ανάπτυξης, επιφέροντας αντίστοιχη αύξηση στο ναυτεργατικό δυναμικό. Η υιοθέτηση νέων τεχνολογικά εξειδικευμένων τύπων πλοίων σε συνδυασμό με την αύξηση της χωρητικότητας του ελληνόκτητου στόλου επέφερε την αναδιάρθρωση της αγοράς εργασίας. Η πλειοψηφία του πληρώματος αποτελούνταν πλέον από προσωπικό μηχανής, ενώ αντλήθηκε για πρώτη φορά εργατικό δυναμικό από περιοχές που δεν είχαν ναυτική παράδοση. Επιπλέον, η κάλυψη της ζήτησης του ελληνόκτητου στόλου σε εργατικό δυναμικό με ελληνικά πληρώματα πέραν των καθιερωμένων ναυτότοπων αλλά και με ξένα πληρώματα μετέτρεψε την τήρηση της ιεραρχίας και της πειθαρχίας στα πλοία σε ζήτημα μείζονος σημασίας. Η πειθαρχία και η αυστηρότερη ιεράρχηση του πληρώματος επέφερε τον μεγαλύτερο κατακερματισμό της εργασίας και την αυξανόμενη ανάγκη επόπτευσης-επιτήρησης του.

Κεφάλαιο 3ο

Η οργάνωση της ναυτικής εργασίας εν πλω και οι συνθήκες εργασίας

Εισαγωγή

Στο τρίτο, και τελευταίο κεφάλαιο, θα μας απασχολήσουν ζητήματα που σχετίζονται με την οργάνωση και τις συνθήκες της εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών στα ελληνικά φορτηγά πλοία. Ύστερα από την επικράτηση του ατμόπλοιου, η οργάνωση του πληρώματος με βάση την ειδικότητα ήταν πιο διακριτή, αναδεικνύοντας την πολυπλοκότητα των σχέσεων εργασίας. Ο διττός ρόλος του πλοιάρχου ως διοικητή του πληρώματος και ως εκπροσώπου του εργοδότη, τον διαχώριζε ανέκαθεν από το υπόλοιπο πλήρωμα. Αντίστοιχη διάκριση υπήρχε μεταξύ των αξιωματικών καταστρώματος και του πληρώματος, η οποία μετέπειτα επεκτάθηκε μεταξύ των αξιωματικών του καταστρώματος και της μηχανής.

Η διαβίωση των ναυτικών στα πλοία, οι συνθήκες διαμονής και η τροφοδοσία φαίνεται πως βελτιώθηκαν με το πέρας του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, ενώ αντίστοιχες βελτιώσεις πραγματοποιήθηκαν και στο πλοίο. Ωστόσο, οι βελτιώσεις στη κατασκευή του πλοίου και η επιμόρφωση των ναυτικών που χειρίζονταν τις μηχανές δεν μπόρεσε να μειώσει τα ναυτικά ατυχήματα. Παράλληλα, οι ναυτικοί αντιμετώπιζαν, και συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν, μια σειρά από κακουχίες που συνδέονταν με τις ιδιαίτερες εργασιακές συνθήκες του συγκεκριμένου κλάδου. Οι αντίξοες συνθήκες εργασίας, η αύξηση των ναυτικών ατυχημάτων και η αύξηση της απώλειας ελληνικών φορτηγών πλοίων, ήταν μια πραγματικότητα που η διεθνής κοινότητα πίεσε το ελληνικό κράτους και τους εφοπλιστές να βελτιώσουν.

3.1. Κοινωνική οργάνωση του πλοίου - Η περιπλοκότητα της ναυτικής εργασίας

Η κοινωνική οργάνωση του πλοίου καθορίζονταν σε μεγάλο βαθμό από την εργασιακή ιεραρχία, καθώς το προσωπικό καταστρώματος και μηχανής κατανέμονταν από τον Υποπλοίαρχο και τον Α΄ Μηχανικό σε αντίστοιχες ομάδες ανδρών, σπάνια πάνω από 6-7 ατόμων, οι οποίοι εκτελούσαν γενικές εργασίες και «φυλακές». Μεταξύ των μελών της κάθε ομάδας, πέρα από την καθαρά εργασιακή τους σχέση, ανέπτυσσαν και δεσμούς που βασίζονταν στον ελεύθερο χρόνο που

περνούσαν από κοινού. Έτσι, ο βαθμός, η ειδικότητα και οι «φυλακές» όριζαν τον συγχρωτισμό των ναυτικών, οι οποίοι έτρωγαν, κοιμόντουσαν, διασκέδαζαν και εργάζονταν σε καθορισμένα μέρη του πλοίου. Η ταύτιση του ναυτικού με την ειδικότητά του προβάλλεται και μέσα από τη συνήθεια να απευθύνονται σε κάποιον σύμφωνα με τη θέση του, όπως για παράδειγμα «Δεύτερος», «Μάγειρας», «Ναυτόπαιδο».[121]

Η σύνθεση του πληρώματος με βάση την θέση του στην ιεραρχία του πλοίου και την ειδικότητα, δημιούργησε στεγανά, τα οποία δεν εκφράζονταν μόνο εν ώρα εργασίας αλλά καθόριζαν το σύνολο της κοινωνικής ζωής εν πλω καθώς που αποτυπώνονταν στην οργάνωση των χώρων του πλοίου. Η διαφορά στον σεβασμό και στο κύρος που απολάμβαναν οι αξιωματικοί καταστρώματος έναντι των αξιωματικών μηχανής προδίδεται και από την θέση των κοιτώνων των πρώτων στο μέσο του πλοίου, εκτοπίζοντας τους δεύτερους πλησίον των θαλάμων του κατώτερου πληρώματος στο πίσω μέρος του πλοίου.

Ο πλοίαρχος και οι ανώτεροι αξιωματικοί καταστρώματος μοιράζονταν από κοινού τις αίθουσες σίτισης και ψυχαγωγίας και είχαν διαφορετικό εστιατόριο και σαλόνι από το προσωπικό μηχανής και από το πλήρωμα. Η διάκριση πήγαζε και από το γεγονός ότι οι αξιωματικοί καταστρώματος διακρίνονταν από την «ευπρεπή» εμφάνιση και τη καθαρή ένδυσή τους, σε σχέση με τους αξιωματικούς μηχανής. Αντίστοιχες διακρίσεις υπήρχαν και στο κατώτερο πλήρωμα εντός των κοινόχρηστων χώρων. Για παράδειγμα, το σαλόνι ήταν επίσης μοιρασμένο, όπου στη μία πλευρά διασκέδαζε το κατώτερο πλήρωμα καταστρώματος και στην άλλη εκείνο της μηχανής.

Η επικράτηση της μισθωτής εργασίας και η αυστηρή τήρηση της πειθαρχίας εντός του πλοίου καταλάμβαναν σταδιακά την θέση του κοινωνικού ελέγχου πάνω στο πλήρωμα που επιτυγχάνονταν μέσω των πατερναλιστικών σχέσεων που υπήρχαν σε προηγούμενη περίοδο μεταξύ ανώτερου και κατώτερου πληρώματος και ιδιαίτερα μεταξύ καπετάνιου και ναυτικών. Στη ναυτική εργασία, η πειθαρχία επιβάλλεται σε μεγάλο βαθμό από διεθνείς νομοθεσίες, ενώ στα ποντοπόρα πλοία που διεξήγαν ταξίδια μακράς διάρκειας και όπου η πολυπολιτισμική σύνθεση του πληρώματος, ο συντονισμός των εργασιών επέβαλλε την υπακοή του πληρώματος στον πλοίαρχο και τους αξιωματικούς. Η έντονη εξειδίκευση και η ανάγκη εποπτείας των εργασιών

[121]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, “On the Social Structure of the Ship”, ό.π., σελ 201.

επέφερε τον κατακερματισμό των καθηκόντων των αξιωματικών, εκτός μιας μειοψηφίας αξιωματικών μηχανής. Το πλήρωμα στη νέα του σύνθεση διακρίνεται περισσότερο από ότι στο παρελθόν, στους υπεύθυνους για την επιτήρηση και την εκτέλεση των εργασιών και στο πλήρωμα που πραγματοποιούσαν κοπιαστικές χειρωνακτικές εργασίες.[122]

Οι έμπειροι ναύτες μοιράζονταν ένα μέρος της επιτήρησης και εκτέλεσης των καθηκόντων των ανειδίκευτων εργατών. Ωστόσο, οι περισσότεροι κατατάσσονται στο κατώτερο πλήρωμα, ενώ λίγοι είναι αυτοί που διατηρούσαν τη θέση τους για αρκετά χρόνια στον ίδιο όμιλο. Λόγω της ανασφάλειας και της αβεβαιότητας που διακρίνει το ναυτικό επάγγελμα, οι ναύτες δημιουργούσαν την αίσθηση της «υποτακτικής εργασία» για να δηλώσουν την αφοσίωση τους και να αποκτήσουν ξεχωριστή αξία στο πλοίο.[123] «Είμαι πάντα με τον καπετάν Αριστείδη, γιατί κάπως νιώθω ασφαλισμένος κοντά του», γράφει ο ναυτεργάτης στο ημερολόγιο του το 1942, περιγράφοντας ζωντανά τον σεβασμό και την ασφάλεια που μόνο ο καπετάνιος του μπορεί να του παρέχει. «Θα μ' αφήσεις μονάχο;», «Τώρα που περάσαμε τόσα βάσανα..», «Μια φορά εμείς δεν θα χαθούμε».[124]

Η έκρηξη του εμπορίου και κατά συνέπεια των μεταφορών ήδη από το 1948, αύξησαν τις απαιτήσεις των εργοδοτών σχετικά με την απόδοση των πληρωμάτων. Σε κάθε μπάρκο, δοκιμάζονταν οι ικανότητες, η ευθυκρισία και η αντοχή τους στις δυσκολίες του επαγγέλματος. «Δεν έχουμε Κυριακές, μόνο τις Δευτέρες», είναι μια από τις φράσεις που χρησιμοποιούν οι ναυτικοί για να περιγράψουν την αδιάκοπη εργασία κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο. Η μείωση της οργανικής σύνθεσης, λόγω της πολιτικής μείωσης του κόστους των ναυτιλιακών εταιρειών, συνέβαλε στην αύξηση των ωρών εργασίας, της κόπωσης και στην μείωση αλληλεπίδρασης μεταξύ των ναυτικών.[125]

Το ενιαίο ωράριο ξεκινούσε στις οκτώ το πρωί και τελείωνε στις πέντε το απόγευμα, με μια διακοπή για το μεσημεριανό γεύμα. Το 1946, μέσω των νέων ορών των πληρωμάτων όπως τέθηκαν μεταξύ εκπροσώπων του βρετανικού εφοπλισμού και της Εθνικής Ναυτικής Ένωσης, προτάθηκαν οι 48 ώρες εργασίας την εβδομάδα. Σε χώρες όπως η Γαλλία, η Ρωσία και οι Ηνωμένες Πολιτείες είχε ήδη επικρατήσει το

[122]Martin Stopford, *Maritime Economics*, ό.π., σελ. 345.
[123]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship, ό.π., σελ. 212.
[124]«Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.01.1957, σελ. 45.
[125]A.Papachristou, D. Stanchev, I.Theotokas, "The role of communication to the retention of seafarers in the profession", *WMU Journal of Maritime Affairs*, τ.14, ν.1, 2015, σελ.3.

σύστημα των οκτώ ωρών και των τριών ωρολογίων - σε αντίθεση με το παραδοσιακό σύστημα δύο ωρολογίων των τεσσάρων ωρών και των τεσσάρων ωρών, το οποίο επέφερε, για τους περισσότερους ναυτικούς του κόσμου, μια δωδεκάωρη ημέρα.[126]

Η οκτάωρη εργασίας καθιερώθηκε διεθνώς το 1936 με την υπό αριθ. 57 Διεθνή Σύμβαση της ILO και εισήχθη στην Ελλάδα το 1939, μέσω του «Κανονισμού Εσωτερικής Υπηρεσίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας κόρων 800 και άνω», δίχως όμως να τεθούν σε ισχύ σε κάποια από τις δύο περιπτώσεις. Την ίδια κατάληξη είχαν και οι αναθεωρημένες συμβάσεις της ILO «Μισθοί, Ώρες εργασίας και Επάνδρωση» (1946, 1949 και 1958), οι οποίες μέσω των βασικών τους αρχών θα επηρέαζαν σε μεγάλο βαθμό τη λειτουργία του κλάδου σε διεθνές επίπεδο.[127]

Στην Ελλάδα, κατοχυρώθηκε το 1996 με την έναρξη ισχύος της αναθεωρημένης «Σύμβασης εργασίας των ωρών εργασίας και της επάνδρωσης των πλοίων», η οποία όριζε μέγιστη διάρκεια εργασίας 14 ώρες την ημέρα και 72 ώρες την εβδομάδα σε φορτηγά πλοία κάθε κατηγορίας. Ωστόσο, ο νόμος «περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία» του 1944, επέτρεπε τη σύναψη συμβάσεων μεταξύ οργανώσεων εφοπλιστών και ναυτικών, οι οποίες θα εξαιρούνταν από τα διεθνή πρότυπα εργασίας και καθόριζαν τις 98 ώρες ως μέγιστη διάρκεια εργασίας την εβδομάδα.[128]

Φυσικά, πέρα από το καθιερωμένο ωράριο εργασίας, οι ναυτικοί καλούνταν να υπηρετούν σε βάρδιες εκτός ωραρίου, τις λεγόμενες «φυλακές» για την εύρυθμη λειτουργία του πλοίου. Μέχρι πρότινος το προσωπικό καταστρώματος τελούσε 4 ώρες υπηρεσία με εναλλαγή 4 ωρών ανάπαυσης, ενώ πλέον οι φυλακές μειώθηκαν από 84 ώρες την εβδομάδα στις 20 ώρες. Συγκεκριμένα, ορίστηκαν τετράωρες βάρδιες ανά τρείς ναυτικούς, μία πρωινή και μία βραδινή και η κυκλικότητα της βάρδιας περιλάμβανε ένα διάστημα ανάπαυσης οκτώ ωρών για τους ναυτικούς, μεταξύ του πρώτου και του δεύτερου τετράωρου.[129]

---

[126]Οι βάρδιες χωρίζονται ως εξής: 00:00-04:00, 12:00-16:00, 04:00-08:00, 16:00-20:00, 08:00-12:00 και τέλος 20:00-24:00. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο Rodrigo de Oliveira Torres, "Handling the ship: rights and duties of masters (…), ό.π., σελ. 587.

[127]Το ποσοστό αποζημίωσης για τις υπερωρίες καθορίζονται από τις εθνικές νομοθεσίες ή κανονισμούς ή καθορίζονται με συλλογική σύμβαση, αλλά σε καμία περίπτωση το ωρομίσθιο για τις υπερωρίες δεν είναι μικρότερο από το ένα τρίτο της βασικής αμοιβής ή μισθούς ανά ώρα. Για περισσότερα βλ. στο «Η περί 8ώρου σύμβασις της Γενεύης», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.171, 2/1/1938, σελ. 14.

[128]«Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* (24), τ. Α΄, 27.06.1944 σελ. 808-809.

[129]«Νέοι όροι εργασίας των πληρωμάτων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 267/26, 15.07.1946, σελ 14

Η Σύμβαση Εργασίας προσδιόριζε την διάρκεια του χρόνου ανάπαυσης σε ελάχιστο τις 10 ώρες το 24ωρο και μέγιστο τις 77 ώρες την εβδομάδα. Επιπλέον, όρισε τον τρόπο υπολογισμού των υπερωριών, και κατήργησε την νυχτερινή εργασία για τα άτομα κάτω των 16 ετών, , δηλαδή για το διάστημα 9 ώρες πριν και μετά τα μεσάνυχτα και καθιέρωσε τη τήρηση ειδικού βιβλίου καταχώρησης των υπερωριών και των πρόσθετων αμοιβών πληρώματος.[130] Έρευνα της Διεθνής Ομοσπονδίας Εργαζομένων στις Μεταφορές (International Transport Workers Federation (ITF), ωστόσο, επιβεβαίωσε τη θλιβερή πραγματικότητα που επικρατεί στη σύγχρονη ναυτική εργασία. Σύμφωνα με τα πορίσματα της προαναφερθείσας έρευνας, μόνο το 1/4 των ναυτικών έχει μέση εργάσιμη μέρα οκτώ ωρών, το 62% εργάζεται μεταξύ εννέα και δώδεκα ώρες την ημέρα, το 11% εργάζεται μεταξύ 12 και 18 ωρών ημερησίως ενώ το 3% εργάζεται συνολικά 18 ώρες.[131]

Καθώς τα φορτηγά πλοία προορίζονται για τη μεταφορά αγαθών και προϊόντων, η άνεση του πληρώματος δεν αποτελούσε προτεραιότητα. Οι συνθήκες διαμονής των ναυτικών στα εμπορικά πλοία ήταν υποτυπώδεις, γεγονός που πιθανότατα αντλούσε τη λιτότητα των ιστιοφόρων. Η έλλειψη θέρμανσης και ψυγείων καθιστούσαν τις συνθήκες εργασίας εξαιρετικά δύσκολες.[132] Η μεταπολεμική οικονομία συνέβαλε σε ένα βαθμό στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ναυτικών εν πλω, εξοπλίζοντας τα πλοία με ηλεκτρικά ψυγεία, κλιματισμό και βελτιώνοντας στους χώρους ενδιαίτησης.[133]

Σε αντίθεση με τα μεταχειρισμένα ατμόπλοια αγγλικής κατασκευής που διέθεταν θαλάμους με τέσσερις κλίνες το κάθε ένα, τα νεότευκτα δεξαμενόπλοια επέκτειναν τις κλίνες στις 7-8 προκειμένου να εξυπηρετηθούν οι ανάγκες και θα βελτιωθούν οι όροι διαβίωσης του πληρώματος. Το κάθε διαμέρισμα διέθετε ερμάριο, ένα μικρό

[130]Νόμος 2974/2001, «Για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων», τ.Α΄,αρ. φ. 293, 31.12.2001*, Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, σελ. 4081,4083.

[131]Sonia McKay, Tessa Wright, "Seafarers in a global world: the changing needs of seafarers for advice, support and representation", Working Lives Research Institute, 09.2006, σελ. 5, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/7557986/Seafarers_in_a_global_world_the_changing_needs_of_seafarers_for_advice_support_and_representation?email_work_card=view-paper, (τ.π. 29.01.2020).

[132]Τα καλοριφέρ είχαν επιβληθεί και δεν υπήρχε καράβι από το 1934 και εξής, που να μην έχει στις εγκαταστάσεις του. Εντούτοις, πρώτη δουλειά του νέου αγοραστή ήταν να ξηλωθεί αυτή η περιττή πολυτέλεια. Ένας ανώνυμος ναυτεργάτης μαρτυρά ότι "στη χερσόνησο Καμπτσιάτκας στη Σιβηρία αναγκάσθηκαν οι ναυτικοί να ζεσταίνουν τούβλα στη κουζίνα και κάτω στα καζάνια και ύστερα να τα βάζουν στη πλάτη τους ή στα πόδια τους», για περισσότερα βλ. «Ο Ναυτικός της Χθες και της Σήμερον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.519/278, 15.01.1957, σελ. 80.

[133]«Η εγκατάστασις ψυγείων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.192, 15.12.1938, σελ. 6 και «Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», τ. 519/278, 15.01.1957, σελ. 47.

τραπέζι, καθίσματα, κλινοσκεπάσματα και χαλί, ειδική θέρμανση και αερισμό.[134] Τα πλοία μέσης χωρητικότητας εφοδιάστηκαν με τηλεόραση και κασετόφωνο, ενώ τα πλοία χωρητικότητας 1,600 κ.ο.χ. και άνω διέθεταν και βιβλιοθήκη με τουλάχιστον 50 εκπαιδευτικά βιβλία.[135]

Πέρα από τις ώρες ανάπαυσης μεταξύ βαρδιών, υπήρχαν λίγα πράγματα που μπορούσαν να κάνουν οι ναυτικοί στον ελεύθερο τους χρόνο. Το περιβάλλον εργασίας και διαβίωσης παρέμενε περιορισμένο, ενώ τα αυστηρά χρονοδιαγράμματα εργασίας απέτρεπαν σε μεγάλο βαθμό τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις. Η διασκέδαση του πληρώματος περιοριζόταν στην κατανάλωση αλκοόλ και στην προβολή κλασικών ταινιών κατά εντολή του πλοιάρχου, συνήθως δύο φορές την εβδομάδα.[136] Σε πολλά αναγνώσματα οι αξιωματικοί παρουσιάζονται συχνά ως ασυνείδητοι ή ακόμη και αλκοολικοί και οι ναυτικοί ως απείθαρχοι και επιρρεπείς σε μέθη και σε συγκρούσεις. Εγκύκλιος του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας αναφέρει καταγεγραμμένα περιστατικά υπέρμετρης κατανάλωσης αλκοόλ, χαρτοπαιξίας και διενέργειας λαθρεμπορίου τσιγάρων. Σε πολλά πλοία απαγορεύτηκε η χορήγηση αλκοόλ, ενώ ασκήθηκαν ποινική και πειθαρχική δίωξη και συνεχόμενοι έλεγχοι για λαθρεμπόριο, ναρκωτικά και χαρτοπαιξία.[137]

Οι εξαρτήσεις κάθε είδους και η απειθαρχία συχνά προέρχονταν ή παράγονταν γύρω από την υπερβολική πίεση και το συνεχές της εργασίας. «Βασικά βλέπω τον εαυτό μου φυλακισμένο στο πλοίο», δήλωσε ένας συνταξιούχος Μηχανικός Α΄, θέλοντας να συνοψίσει τον περιορισμό ως εγγενές στοιχείο του ναυτικού επαγγέλματος. Καθώς στα ναυτολόγια υπήρχε καταχωρημένος ο χρόνος υποχρεωτικής παραμονής και υπηρεσίας στο πλοίο κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, εξάγουμε το συμπέρασμα πως το διάστημα αυτό εκτείνονταν από 6-12 μήνες, ενώ ανάλογα με τη σύμβαση εργασίας μπορούσε να διαρκεί μόνο 4 μήνες.[138]

Κατά τη διάρκεια, λοιπόν, ενός ταξιδιού 10 μηνών που αποτελούνταν από ενδιάμεσες και συχνές στάσεις σε λιμάνια, μερικοί ναύτες είχαν τη δυνατότητα να

---

[134]«Η διαβίωσις επί των τάνκερς», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 171, 15.01.1938, σελ12. Για τα πλοία Λίμπερτύ βλ. ενδεικτικά «Τα διαμερίσματα των Λίμπερτυς» *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 279/38,15.01.1947, σελ.5.

[135]Π.Δ. 706/1977 «Περί ενδιαιτήσεως Πλοιάρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» *Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως,* τ. Α΄, *αρ. φ.* 229,1977, σελ. 711.

[136]Ο εκσυγχρονισμός των διαμερισμάτων επικυρώθηκε με το νομοθετικό διάταγμα «περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου» και τις διατάξεις του Π.Δ. 706/1977 «Περί ενδιαιτήσεως Πλοιάρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων». Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Π.Δ. 706/1977 «Περί ενδιαιτήσεως Πλοιάρχου (…), ό.π., σελ. 711.

[137]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σελ. 201-203.

[138]Rodrigo de Oliveira Torres, "Handling the ship: rights and duties of masters, (…), ό.π. σελ. 64-67.

αποβιβαστούν από το πλοίο μέχρι να ολοκληρωθεί η διαδικασία φορτοεκφόρτωσης. Ωστόσο, λόγω της συχνότητας των φυλακών και των ταχύτερων διαδικασιών φορτοεκφόρτωσης στα ποντοπόρα φορτηγά πλοία, η δυνατότητα αυτή περιορίστηκε. Μια τόσο δραματική μείωση του χρόνου ανάπαυσης μαζί με τον όγκο των εργασιών που έπρεπε να εκτελεστούν στο λιμάνι, όπως η διαχείριση του φορτίου, των επισκεπτών και των επιθεωρητών, σήμαιναν ότι οι έξοδοι των ναυτικών ήταν σπάνιες και σύντομες.[139]

Η εργασία εν πλω συνεπάγονταν την απομόνωσή τους και τους απέκοβε από το οικογενειακό και κοινωνικό περιβάλλον. Η αλληλογραφία αποτελούσε μια στοιχειώδη επικοινωνία των ναυτικών με τους οικείους τους, ωστόσο σε πολλές περιπτώσεις η διανομή των επιστολών καθυστερούσε. «Με τρώει η έννοια του σπιτιού μου, γιατί μαθαίνουμε πολλά δυσάρεστα νέα από την Ελλάδα και γράμμα δεν φτάνει στα χέρια μας», γράφει ένας ανώνυμος ναυτεργάτης στο ημερολόγιο του το 1944.[140] Η μακρόχρονη παραμονή του στην θάλασσα δημιουργούσε δυσκολίες στην προσαρμογή του ναυτικού στην κοινωνικού πραγματικότητα και στην λειτουργία του ως συζύγου, πατέρα, γιού ή αδερφού.

Η απόσταση από το σπίτι μπορεί να υπήρξε λιγότερο τραυματική, στην περίπτωση που μέρος του πληρώματος προερχόταν από τον ίδιο τόπο, καθώς οι κοινές αναφορές, εμπειρίες και γλώσσα λειτουργούσε ανακουφιστικά. Ενώ το βίωμα της ζωής εν πλω νοηματοδοτούνταν διαφορετικά από νέους και άγαμους ναυτικούς, οι οποίοι δεν είχαν κοινωνικούς δεσμούς και υποχρεώσεις.[141] Το 1953, το 57% του πληρώματος του Εμπορικού Ναυτικού ήταν κάτω των 23 χρονών, εκ των οποίων το 50% δήλωσε ότι στράφηκε στο ναυτικό επάγγελμα για να διευρύνει τα σύνορά του, να γνωρίσει τον κόσμο και μόλις το 25% για να ασχοληθεί με το ναυτικό επάγγελμα. Το ναυτικό επάγγελμα εξακολουθούσε να προσελκύει νέους άντρες, ωστόσο, στα ατμόπλοια και συγκεκριμένα στο προσωπικό μηχανής, υπήρχαν και άντρες πολύ μεγαλύτερης ηλικίας.[142]

---

[139]Sonia McKay, Tessa Wright, "Seafarers in a global world (…), ό.π., σελ. 6.

[140]Gunnar M. Lamvik, *The Filipino Seafarer, A Life between Sacrifice and Shopping*, Department of Social Anthropology, Norwegian University of Science and Technology, 2001, σελ. 107 και «Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», τ. 519/278, 15.01.1957, σελ 47.

[141]«The world of the Sylheti seamen in the Age of Empire, from the late eighteenth century to 1947», στο *Journal of Global History*, τομ. 9, τ.3, 10.2014, σελ. 427,429, διαθέσιμο στο journals.cambridge.org/abstract_S1740022814000199, https://www.jstor.org/stable/4193493?read-now=1&refreqid=excelsior%3A9d9a3a2ed74910ce8f60307c0bd66015&seq=1#page_scan_tab_contents, (τ.π. 11.11.2019).

[142]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σελ. 211.

Η διαμονή στον ίδιο εργασιακό χώρο για μεγάλο χρονικό διάστημα δημιουργούσε δεσμούς μεταξύ των ναυτικών, οι οποίοι, ωστόσο, ήταν δύσκολο να διατηρηθούν λόγω της συχνής εναλλαγής των χώρων εργασίας. Το γεγονός αυτό, καθιστούσε την δημιουργία στέρεων δεσμών φιλίας και συλλογικότητας εξαιρετικά δύσκολη.[143] Δεν είναι λίγες οι μαρτυρίες ναυτικών, οι οποίοι υποστηρίζουν ότι το να είναι ένας καλός σύντροφος, είναι πιο σημαντικό και πιο θεμιτό από το να έχουν φίλους στο πλοίο. Παράλληλα, τα οποία προβλήματα επικοινωνίας μεταξύ του πληρώματος ανέκυπταν από τη η διαβίωση σε ένα ετερογενές πολιτισμικό περιβάλλον, αμβλύνονταν καθώς, όπως οι περισσότεροι ναυτικοί μαρτυρούν, «κάθε ναύτης οποιασδήποτε εθνικότητας γνωρίζει μερικές τριάντα αγγλικές λέξεις, τις οποίες δηλώνει με τέτοιο τρόπο ώστε μετά από μισή ώρα να έχουν μια γενική ιδέα για το τι θέλει να πει».[144]

Σημαντικός παράγοντας για την βελτίωση της ζωής του ναυτικού εν πλω ήταν η ποιότητα του φαγητού. Μέχρι και τα τέλη του 19ου αιώνα, η βασική φροντίδα γύρω από τη διατροφή των πληρωμάτων αφορούσε στην ημερήσια παροχή νωπών λαχανικών και φυτικών τροφών για τη καταπολέμηση του σκορβούτου. Την εποχή του ιστίου, ο πλοιοκτήτης καθόριζε το είδος και την ποσότητα του φαγητού και εκτιμάται ότι το φαγητό αποτελούνταν κατά βάση από στέρεα τρόφιμα, όπως ελιά, ρέγκα, κρεμμύδι και τυρί δεδομένου ότι «η χύτρα σπάνια έμπαινε στη φωτιά». Ο χαρακτήρας του επισιτισμού των πληρωμάτων άλλαξε σημαντικά την εποχή του ατμού, καθώς όσο εντείνονταν οι υπερωκεάνιες μεταφορές και αυξάνονταν η γεωγραφική εμβέλεια των ταξιδιών, τόσο επιτείνονταν και οι ανάγκες τροφοδοσίας.[145]

Οι διατάξεις που σχετίζονται με τη τροφοδοσία των ναυτικών σε υπερωκεάνια ταξίδια, όριζαν ότι κάθε εμπορικό πλοίο που δρομολογεί ταξίδι στον Ατλαντικό, όφειλε να διαθέτει τουλάχιστον εξήντα γαλόνια πόσιμο νερό, εκατό κιλά αλατισμένο κρέας, εκατό κιλά φρέσκο ψωμί, αυγά, ψάρια, βούτυρο, ελαιόλαδο και άρτο. Το 1939, στα πλαίσια της πολιτικής του εκσυγχρονισμού και ύστερα από μια σειρά διεκδικήσεων των ναυτεργατών για την βελτίωση της ποιότητας των τροφίμων, κυρώθηκε νόμος που όριζε το «κοινό εδεσματολόγιον των πληρωμάτων δια τα άνω των 3000 τόννων γκρος σκάφη» (βλ. Εικόνα 5).[146]

[143]Στο ίδιο, "On the Social Structure of the Ship", σελ. 202-203.
[144]Leon Fink, *Sweatshops at sea* (…), ό.π, σελ. 147.
[145]«Ο Ναυτικός της Χθες και της Σήμερον», *Ναυτικά Χρονικά, τ.* 519/278, 15/1/1957, σελ. 79.
[146]Rodrigo de Oliveira Torres, "Handling the ship: rights and duties of masters (…), ό.π., σελ. 598.

Ταυτόχρονα, συστάθηκε Επιτροπή Τροφίμων, η οποία πραγματοποιούσε με τη σειρά της τακτικούς ελέγχους επί του πλοίου για την τήρηση της ποιότητας των προμηθειών και του εδεσματολογίου από τον πλοίαρχο. Δεν είναι λίγες οι μαρτυρίες ναυτικών που «φέρνουν τον Μάγειρα και το Χάρο σε συναγωνισμό ποιος να προλάβει πρώτος να τους πάρει τη ζωή». Η επιτροπή συνήθως απαρτιζόταν από έναν αξιωματικό από κάθε τμήμα του πλοίου και η κοινή συμμετοχή στο σύστημα των επιτροπών βοήθησε στο να καταργηθούν οι υπάρχουσες προκαταλήψεις και να δημιουργηθεί μια αίσθηση κοινής αντιμετώπισης.[147]

Εικόνα 3.1. Το κοινό εδεσματολόγιο των πληρωμάτων για τα πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 gt.

"ΝΑΥΤΙΚΑ ΧΡΟΝΙΚΑ„

Τὸ κοινὸν ἐδεσματολόγιον τῶν πληρωμάτων

Διὰ τὰ ἄνω τῶν 3000 τ.γκρὸς σκάφη

Τὸ ὑπὸ τῆς συσταθείσης εἰδικῆς ἐπιτροπῆς καταρτισθὲν ἐδεσματολόγιον τῶν πληρωμάτων τῆς φορτηγοῦ Ναυτιλίας (σκάφη 3.000 τ. γκρὸς καὶ ἄνω). ἔχει ὡς κάτωθι:

ΚΥΡΙΑΚΗ.— Πρόγευμα: Ἐντόσθια ἐκ τῶν σφαζομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ζώων, πλὴν τῶν πτευμόνων, ἢ δύο αὐγὰ τηγανιτὰ ἢ ἓν αὐγὸ μὲ χοιρομέρι. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Μακαρόνια ροσμπίφ, ἢ ἀρνὶ καπαμὰ μὲ γαρνιτοῦρα πατάτες. Γλύκισμα ἢ κομπόστα. Ἄρτος. Δεῖπνον: Ψητὸ πατάτες φούρνου ἢ μπριζόλες καὶ σαλάτα. Τέϊον. Ἄρτος.

ΔΕΥΤΕΡΑ.— Πρόγευμα: Σολωμὸς ἢ ρέγκα ἐσοδείας τρεχούσης παραγωγῆς μὲ ἔλαιον, λεμόνι ἢ ξυνό. Ἐλαῖα. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Σοῦπα ρῦζι αὐγολέμονο μὲ κρέας βραστὸν καὶ λαδόξυδο πατάτες. Ἄρτος. Δεῖπνον: Κρέας γιαχνὶ μὲ πατάτες ἢ ἄλλη ἐντράδα μὲ χόρτα ἐποχῆς ἢ κονσέρβες. Τέϊον. Ἄρτος.

ΤΡΙΤΗ.— Πρόγευμα: Πόριτζ μὲ γάλα. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Πιλάφι σάλτσα, κρέας μὲ γαρνιτοῦρα πατάτες. Ἄρτος. Δεῖπνον: Κρέας μὲ χορταρικὸν ἢ στιφάδο χορηγούμενον εἰς τοὺς κατὰ τόπους χειμερινοὺς μῆνας μὲ κρόμμυα ἀναλόγου μεγέθους ἢ ἄλλη ἐντράδα. Τέϊον. Ἄρτος.

ΤΕΤΑΡΤΗ.— Πρόγευμα: Δύο αὐγὰ τηγανιτά, ἢ κὸρν μπίφ. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Ὄσπρια σοῦπα, σολωμὸς μὲ ἔλαιον, λεμόνι ἢ ξυνό. Ἐλαῖα. Πατάτες σαλάτα. Ἄρτος. Δεῖπνον: Ψάρια φούρνου ἢ βραστὰ ἢ τηγανιτὰ μὲ λαδερὸ ἢ σαλάτα. Τέϊον. Ἄρτος.

ΠΕΜΠΤΗ.— Πρόγευμα: Ἐντόσθια ἐκ τῶν σφαζομένων ἐπὶ τοῦ πλοίου ζώων πλὴν τῶν πτευμόνων ἢ δύο αὐγὰ τηγανιτὰ ἢ ἓν αὐγὸ μὲ χοιρομέρι. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Μακαρόνια, κρέας μὲ γαρνιτοῦρα πατάτες. Κομπόστα. Ἄρτος. Δεῖπνον: Ψητὸ πατάτες φούρνου, ἢ μπριζόλες καὶ σαλάτα ἢ λαδερό. Τέϊον. Ἄρτος.

ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ.— Πρόγευμα: Σαρδέλλες τοῦ κουτιοῦ, ἐλαῖα μὲ λαδόξυδον. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Ὄσπρια σοῦπα, ψάρι διατηρημένον εἰς κυτία καὶ ἐν ἐλλείψει σολωμὸς μὲ ἔλαιον λεμόνι ἢ ξυνό. Ἐλαῖα. Ἄρτος. Δεῖπνον: Ψάρι ὡς ἀνωτέρω (Τετάρτη) ἢ βακαλάος τηγανιτὸς μὲ σκορδαλιὰ ἢ πλακὶ μὲ χόρτα ἢ πατάτες. Τέϊον. Ἄρτος.

ΣΑΒΒΑΤΟΝ.— Πρόγευμα: Δύο αὐγὰ τηγανιτά. Τέϊον. Ἄρτος. Γεῦμα: Σοῦπα πάστα μὲ κρέας βραστὸν καὶ λαδόξυδον πατάτες. Ἄρτος. Δεῖπνον: Πιλάφι ἀτζὲμ ἢ κρέας γκιουβέτσι μὲ πάστα. Τέϊον. Ἄρτος.

Πηγή «Το κοινό εδεσματολόγιον των πληρωμάτων δια τα άνω των 3.000 τ. γκρος σκάφη», στα *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 214, 5.11.1939, σελ.6.

Όπως φαίνεται και στην εικόνα 1. (βλ. Παράρτημα 1), το εβδομαδιαίο πρόγραμμα περιλάμβανε για πρόγευμα ψωμί, 2 μέρες εντόσθια, 2 μέρες αυγά και 1 ψάρι. Για γεύμα προέβλεπε 2 μέρες μακαρόνια και τις υπόλοιπες αρνί καπαμά, σούπα αυγολέμονο με κρέας, πατάτες και 2 μέρες όσπρια με ψωμί. Για δείπνο χορηγούσαν κρέας με πατάτες ή λαχανικά, για 2 μέρες ψάρι και 1 μακαρόνια. Την Κυριακή προστίθεται γλύκισμα ή κομπόστα στο γεύμα και στο δείπνο πάντα τσάι. Για τους

[147]Alexander Kitroeff, "The Greek seamen's movement, 1940-44", στο *Journal of Hellenic Diaspora*, τ.7, 1980, σελ. 441-442, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/30720719/_The_Greek_Seamens_Movement_1940-1944_, (τ.π. 13.02.1919).

αξιωματικούς παρέχονταν εβδομαδιαία επιπλέον 200 γραμμ. τυριού, στο πρόγευμα και στο δείπνο καθημερινά φρέσκο βούτυρο μέχρι 25 γραμμ., 60 γραμμ. μαρμελάδα και τυρί. Τους παρείχαν 3 φορές την εβδομάδα κρασί 150 μ. ανά γεύμα και στο δείπνο της Κυριακής και της Παρασκευής επιπλέον σαλάτα, φρέσκα φρούτα και γλυκίσματα.

Σύμφωνα με τον νόμο «Περί καθορισμού εδεσματολογίου πληρωμάτων φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 500 κόρων ή 800 τόννων D.W. και άνω», ο πλοίαρχος επωμίζεται την ευθύνη τροφοδοσίας και μαζί με τον Α΄ Μηχανικό είναι συνυπεύθυνοι για την υγιεινή ποιότητα του πόσιμου νερού. Ο αναθεωρημένος νόμος εξασφάλιζε μεγαλύτερη ποικιλία τροφίμων, όριζε τα γραμμάρια που αντιστοιχούσαν σε κάθε ναυτικό και προέβλεπε διαφορετικό εδεσματολόγιο ανάλογα το κλίμα. Συγκεκριμένα, υπήρχε εδεσματολόγιο για ταξίδια σε εύκρατο κλίμα, ένα για τους χειμερινούς και ένα για τους θερινούς μήνες, άλλο εδεσματολόγιο για ταξίδια σε ψυχρά κλίματα και άλλο σε τροπικά.[148]

Είναι εξαιρετικά ενδιαφέρον το πώς η ενδιαίτηση των ναυτικών, πέρα από βιολογική ανάγκη, αρχίζει να γίνεται αντιληπτή και ως μια πτυχή συνδεδεμένη με την κοινωνική, πολιτισμική και θρησκευτική ταυτότητα των ναυτικών. Το φαγητό είναι μία από τις λίγες απολαύσεις με συναισθηματική αξία και ποικίλα νοήματα για τους ναυτικούς, δεδομένου ότι είναι το μοναδικό στοιχείο που συσχετίζεται με το οικείο περιβάλλον τους, το θρήσκευμά τους και τις καθημερινές οικογενειακές στιγμές. Το εδεσματολόγιο της Κυριακής όριζαν ότι έπρεπε να είναι πλούσιο σε γλυκίσματα και ποτό, σε παραλληλισμό με το οικογενειακό τραπέζι της Κυριακής, ενώ κατά τη Καθαρά Δευτέρα, τη Μεγάλη Παρασκευή και Ύψωση του Τιμίου Σταυρού θεσπίστηκε υποχρεωτική θρησκευτική νηστεία. Ωστόσο, δεν είναι λίγες οι φορές που σύμφωνα με έναν μάγειρα «Δεν έγινε τίποτε. Μόνο που έκαμα και ένα ρυζόγαλο για όλους, να ξεχωρίζουμε τη μέρα».[149]

Για τους μάγειρες αποτελούσε κομμάτι της καθημερινής εργασίας τους, ενώ για το υπόλοιπο πλήρωμα μέρος της αμοιβής τους. Η υπερβολική μείωση του ημερήσιου αντίτιμου ατομικής τροφής από μια μερίδα εφοπλιστών στη, προκειμένου να περιορίσουν τα λειτουργικά έξοδα του πλοίου, προκάλεσε τη δικαιολογημένη

[148]«Περί καθορισμού εδεσματολογίου πληρωμάτων φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 500 κόρων ή 800 τόννων D.W. και άνω», *Εφημερίδα της Κυβερνήσεως*, τ. Β΄, αρ. φ. 108, 05.02.1972, σελ. 855-60.
[149]«Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», ό.π., σελ. 43.

αντίδραση των πληρωμάτων.[150] Η υποβάθμιση της ποιότητας των τροφίμων μεταφράστηκε από τους ναυτικούς, όχι μόνο ως μείωση του επιπέδου κατανάλωσης, αλλά και ως χαμηλότερη αξιολόγηση της εργασίας τους. Δεν είναι διόλου τυχαίο ότι τα συνεχή παράπονα των ναυτεργατών για τη ποιότητα του φαγητού συμπλήρωνε το κύριο αίτημα των ναυτικών για ψηλότερους μισθούς.[151]

3.2. Ασθένειες ναυτικών και ναυτικά ατυχήματα

Οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν μια σειρά προβλημάτων που συνδέονται με τις ιδιαίτερες εργασιακές συνθήκες του συγκεκριμένου κλάδου. Το πλοίο αποτελούσε ένα επικίνδυνο εργασιακό περιβάλλον, στο οποίο τα ατυχήματα και τα ποσοστά θνησιμότητας είναι υψηλά. Μία από τις κυριότερες αντιξοότητες που αντιμετώπιζαν οι ναυτικοί σχετίζονταν με την συνεχή μετακίνηση και την εναλλαγή των κλιματολογικών συνθηκών και την επικινδυνότητα των καιρικών φαινομένων. Η αστάθεια αυτή του εργασιακού περιβάλλοντος συνεπάγεται κινδύνους όπως είναι τα ναυάγια, οι φουρτούνες αλλά και αντιξοότητες με σημαντικότερες τον καύσωνα, την υγρασία, την ταχύτητα του αέρα και τις συχνές διακυμάνσεις της θερμοκρασίας.[152]

Στα υπερατλαντικά ταξίδια οι συνθήκες εργασίας είναι ιδιαίτερα σκληρές και ριψοκίνδυνες, γεγονός που είχε σημαντικές επιπτώσεις στην ψυχική και σωματική υγεία των εργαζομένων στο πλοίο. Η ανάπτυξη των λιμανιών της Αργεντινής και της Ινδίας τη μεταπολεμική περίοδο, για παράδειγμα, αύξησε τη συχνότητα και τη διάρκεια των ταξιδιών σε πάνω από 40 ημέρες, ενώ με τη παρεμβολή του Ισημερινού μεταβάλλονταν διαρκώς οι κλιματολογικές συνθήκες, με την μετάβαση από συνθήκες ψύχους σε συνθήκες καύσωνα.[153] «Δεν σαλεύει ούτε ο καπνός του τσιγάρου. Κουφόβραση, που κλουβαίνει το μυαλό του ανθρώπου», σημειώνει στο ημερολόγιο του ένας ναυτεργάτης, θέλοντας να εκφράσει τη δυσαρέσκειά του για τη «Λίνια», που υποτίθεται ότι θα τον δρόσιζε την άνοιξη και το φθινόπωρο.[154]

---

[150]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σελ. 204, 205.
[151]Alexander Kitroeff, "The Greek seamen's movement, 1940-44", ό.π., σελ 89.
[152]A.Papachristou, D. Stanchev, I.Theotokas, «The role of communication to the retention of seafarers in the profession», ό.π., σελ. 3.
[153]«Ο Ναυτικός της Χθες και της Σήμερον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.1.1957, σελ. 80.
[154]Ο ναυτικός χρησιμοποιεί τη λέξη «Λίνια» αναφερόμενος στη γραμμή του Ισημερινού. Η λέξη που χρησιμοποίει, όπως και οι περισσότεροι ναυτικοί, προέρχεται από τη λέξη linea που σημαίνει γραμμή στα ιταλικά. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά «Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», *Ναυτικά Χρονικά*, , τ. 519/278, 15.01.1957, σελ. 43.

Ένας εξίσου σημαντικός συντελεστής που μετέβαλε τις συνθήκες εργασίας στα ποντοπόρα πλοία είναι η τεχνολογική μετάβαση στον ατμό. Η κυριαρχία των ατμόπλοιων είχε ως συνέπεια τη δημιουργία ενός νέου τμήματος στο πλοίο, της μηχανής. Οι συνθήκες εργασίας στο λεβητοστάσιο είναι πολλές φορές ιδιαίτερα δύσκολες, δεδομένου του εύφλεκτου φορτίου, των υψηλών επιπέδων θορύβου, της υψηλής θερμοκρασίας του αέρα και του αποπνικτικού μαύρου καπνού. Τα *Ναυτικά Χρονικά* της 15ης Ιανουαρίου του 1957, παραθέτουν αποσπάσματα από το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη, ο οποίος περιγράφει γλαφυρά αυτές τις σκληρές συνθήκες εργασίας, όπως τις βίωναν οι ναυτικοί: «Καίγομαι δω στη κουζίνα. Μα παρηγοριέμαι σαν βλέπω να γίνεται «σκάντζα-βάρδεια» του «στόκολου». «Βγαίνουν από κάτω τα μαύρα φαντάσματα βουτιγμένα στον ιδρώτα και στη μαυρίλα».[155] Τα «στόκολα» των καραβιών δεν έκαιγαν μόνο κάρβουνο αλλά και τη σάρκα του θερμαστή, περιορίζοντας τη διάρκεια της ζωής του σε 35 με 40 χρόνια.[156]

Η αντικατάσταση των γαιανθράκων από το πετρέλαιο ως κύρια πηγή ενέργειας, εξαφάνισε τη κόλαση του «στόκολου» και έδωσε στους ναυτικούς ελπίδες για καλύτερες συνθήκες εργασίας. Το νέο καθεστώς που έφεραν τα πλοία με μηχανές ΜΕΚ και ιδιαίτερα τα δεξαμενόπλοια, ωστόσο, ανέδειξε μια νέα «κόλαση», αυτή του υγρού στοιχείου. Τα *Ναυτικά Χρονικά* στις 15 Δεκεμβρίου του 1938 δημοσιοποιούν τον θάνατο 17 ναυτικών του «Ακτή» στα παράλια της Βόρειας Γαλλίας αποδίδοντας τον θάνατό τους στο υγρό φορτίο. «Νεκροί 17 συριανοί και κασσιώτες», «φόρος βαρύς αίματος, επεσωρεύθησαν εις τον βωμόν των θυσιών της ελληνικής φυλής προς το υγρό στοιχείο».[157] Τα περισσότερα ατυχήματα προκαλούνταν από σύγκρουση ή προσάραξη σε ποσοστό 35,31%, ενώ στη δεύτερη θέση των αιτιών κατατάσσονται τα ατυχήματα από πυρκαγιά.

Τα ατυχήματα που καταγράφτηκαν σε δεξαμενόπλοια μεταξύ του 1955 και του1960 φέρουν ως κύρια αίτια τη σύγκρουση και την πυρκαγιά ύστερα από έκρηξη κατά τη μεταφορά εύφλεκτων φορτίων, όπως τοξικά απόβλητα και διαλυτικά προϊόντα πετρελαίου. Το μεγαλύτερο ποσοστό πυρκαγιών εκδηλωνόταν στο μηχανοστάσιο, ενώ ακολουθούν τα διαμερίσματα, η γέφυρα και οι αποθήκες φορτίων και οφείλονται κατά προτεραιότητα σε αμέλεια, μη τήρηση κανόνων, βραχυκύκλωμα, εύφλεκτα αέρια (βουτάνιο, προπάνιο, ασετιλίνη), υψηλές θερμοκρασίες, αυτόματη ανάφλεξη

[155]Το στόκολο χρησιμοποιείται στη κοινή ναυτική διάλεκτο αντί για το λεβητοστάσιο, για περισσότερα βλ. ενδεικτικά «Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», *Ναυτικά Χρονικά*, , τ. 519/278, 15.01.1957, σελ 46.
[156]«Ο Ναυτικός της Χθες και της Σήμερον», ό.π., σελ. 80.
[157]«Αιωνία των η μνήμη!», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 192, 15.12.1938, σελ.7.

φορτίων που αντιδρούν χημικά μεταξύ τους (ξυλεία, ιχθυάλευρα, χόρτα, βαμβάκι) και τέλος, στη διαρροή πετρελαιοειδών και καύσιμων υλικών.

Για να περιοριστεί ο κίνδυνος έκρηξης και εκδήλωσης πυρκαγιάς, υιοθετήθηκαν διάφορες μέθοδοι όπως ο καθορισμός της ποσότητας αερίων και το μείγμα αερίων-ατμοσφαιρικού αέρα, ο πάγιος εξαερισμός διαρκούντος του καθαρισμού των δεξαμενών, η τοποθέτηση φορητών ανεμιστήρων απόδοσης 4.000 κυβικών ποδών ανά λεπτό και ο καθημερινός έλεγχος των εύφλεκτων φορτίων.[158] Δεν πρέπει να αγνοήσουμε ότι η χρήση οργάνων ναυσιπλοΐας, όπως το ραντάρ, κατέστησε δυνατή και ασφαλέστερη την πλεύση σε στενότερα θαλάσσια περάσματα, μειώνοντας την πιθανότητα πρόσκρουσης κατά 25%.[159]

Η μεταφορά επικίνδυνων χημικών ουσιών, όπως ο αμίαντος ή ακόμη και η έκθεση τους σε ακτινοβολία είχαν χρόνιες συνέπειες στην υγεία των ναυτικών. Η εισπνοή αερίου, ατμού, σκόνης ή αναθυμιάσεων αποτελούσε τον πιο συνηθισμένο τρόπο δηλητηρίασης. Τα εργατικά ατυχήματα αυξάνονται κατά πολύ στα ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια, στα οποία οι ναυτικοί υποβάλλονται σε βαριά και ανθυγιεινή εργασία, λόγω της χαμηλής ποιότητας του τεχνολογικού εξοπλισμού των υπερήλικων πλοίων.[160] Με βάση τα παραπάνω μπορεί αντιληφθεί κανείς γιατί στις περιπτώσεις εργατικών ατυχημάτων στον ελληνικό φορτηγό εμπορικό στόλο τα ποσοστά θνησιμότητας ήταν περίπου 20 φορές υψηλότερα σε σύγκριση με τους μεγαλύτερους εθνικούς στόλους και σε σχέση με τη συνολική χωρητικότητα του εμπορικού της στόλου.[161]

Τα πορίσματα της Ανώτατης Ναυτικής Υγειονομικής Επιτροπής (ΑΝΥΕ) αναφέρουν τα ατυχήματα ως κυριότερη αιτία θανάτου των ναυτικών από το 1939 μέχρι και τα τέλη της δεκαετίας του 1960. Το 1964 στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο σημειώθηκαν 2.015 ατυχήματα πλοίων, εκ των οποίων τα 930 αφορούσαν πλοία ελληνικής πλοιοκτησίας, αντιπροσωπεύοντας, δηλαδή, το 43% περίπου του συνόλου των ατυχημάτων. Τα ατυχήματα αυτά μπορούν να θεωρηθούν υπερβολικά, αν κανείς αναλογιστεί πως η ελληνική φορτηγός ναυτιλία αποτελεί το 6,7 % του αριθμού του

[158]«Η σύνθεσις εις τα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.194., 15.01.1939, σελ.7, 21.
[159]«Το ραντάρ, ως μέσον ασφαλούς πλου», *Ναυτικά Χρονικά*, , τ. 685/444, 15.12.1963, σελ. 13 και Χρήστος Γ. Σιδεράτος, «Μέθοδοι περιορισμού του κινδύνου εκρήξεων επί δεξαμενόπλοιων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 685/444, 15/12/1963, σελ. 21.
[160]Κωνσταντίνος Χλωμούδης, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1910-1939, Συνύπαρξη διαφορετικών τρόπων παραγωγής*, Διδακτορική διατριβή, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη, 1991, σελ. 127.
[161]Χρήστος, Κ. Σιδεράτος, «Ειδική στατιστική, Ατυχήματα κατά το 1965» *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 685/444, 15.12.1963, σελ. 103 - 105.

παγκόσμιου στόλου και ότι οι Έλληνες ναυτικοί αποτελούν περίπου το 11% του συνόλου των ναυτικών. Το γεγονός ότι από τα 930 ατυχήματα, τα 772 συνέβησαν στο Ατλαντικό, δικαιολογούν σε κάποιο βαθμό λόγω της συχνότητας των δρομολογίων και των τρικυμιών.[162]

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία που δημοσίευσε η ΕΣΥΕ για τα έτη 1955-1959, από το σύνολο των 13.848 Ελλήνων ναυτικών συνταξιούχων του ΝΑΤ, το μεγαλύτερο ποσοστό έλαβε σύνταξη λόγω γήρατος, ενώ οι περιπτώσεις που οφείλονταν σε αιφνίδια ατυχήματα αυξήθηκαν από 345 το 1955, στους 392 το 1959. Βλέπουμε λοιπόν πως η συχνότητα των ατυχημάτων και τα ποσοστά θνησιμότητας παραμένουν ιδιαίτερα υψηλά, ιδιαίτερα σε μια περίοδο που, όπως αναφέραμε στη προηγούμενη ενότητα, αναδύθηκαν διεθνείς οργανισμοί και φορείς που μερίμνησαν για την ασφάλεια της ναυσιπλοΐας.[163]

Αύξηση παρατηρήθηκε επίσης στο ποσοστό ασθένειας των πληρωμάτων των ελληνικών πλοίων κατά τη μεταπολεμική περίοδο, γεγονός που μπορεί να αποδοθεί στις απαιτητικές συνθήκες εργασίας και διαβίωσης στο πλοίο, στην αύξηση των ταξιδιών εκτός Μεσογείου και σε περιπτώσεις «ψευδασθένειας» των ναυτικών. Σύμφωνα με τους εφοπλιστές, η ψευδής δήλωση ασθένειας ήταν μια ιδιαίτερα συνήθης πρακτική ήδη από την έναρξη του Δεύτερου Παγκόσμιου Πόλεμου, που υιοθετούσαν, σύμφωνα με τους ίδιους, οι «συνήθεις ύποπτοι», κομμουνιστές και ανειδίκευτοι, για να καρπωθούν τις αποζημιώσεις των τεσσάρων μηνών.[164]

Οι σημαντικές απώλειες Ελλήνων ναυτικών που εργάζονταν σε πλοία εντός και εκτός της ελληνικής επικράτειας αναδεικνύουν ακόμη μια σκληρή διάσταση της ζωής και εργασίας τους. Έχοντας υπόψη τον Πίνακα 3.1., ο οποίος αναλύει τα ναυτικά ατυχήματα, θανατηφόρα και μη, τα οποία υπέστησαν ελληνικά πληρώματα για το 1974, παρατηρείται ότι 169 Έλληνες ναυτικοί υπέστησαν κάποιου είδους τραύμα σε εργατικό ατύχημα, εκ των οποίων το 1/3 περίπου αφορά σε δυστυχήματα. Δεδομένου τα όσα προανέφερα, για τις αντιξοότητες που αντιμετωπίζει το πλήρωμα μηχανής και καταστρώματος, μπορούμε να αντιληφθούμε για ποιο λόγο τα ποσοστά θνησιμότητας για το «κατώτερο» πλήρωμα είναι υπερβολικά υψηλά, σε σύγκριση με τα αντίστοιχα

[162]Τα ατυχήματα που προκαλούνται από ζημιές κατά τη διάρκεια κακοκαιρίας αφορούν 65 περιπτώσεις παγκοσμίως εκ των οποίων οι 27 αφορούν ελληνικά πλοία, για περισσότερα βλ. ενδεικτικά «Δια τους πάσχοντας εργάτας θαλάσσης», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 192, 15.12.1938, σελ. 19.
[163]«Συνταξιοδοτούμενοι υπό του ΝΑΤ ναυτικοί, 1954-1959», στο *Δελτίον στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας (1960),* Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος, σελ. 98, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Mag/GRESYE_02_1801_00027.pdf, (τ.π. 01.10.2019), Αθήνα 1961, σελ. 100.
[164]Βασίλης Σκουντής, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος(…)*,ό.π., σελ. 298.

ποσοστά των ανώτερων βαθμίδων, όπως του πλοιάρχου και των ανώτερων αξιωματικών.

Πίνακας 3.*1. Ναυτικά ατυχήματα, θανατηφόρα και μη, τα οποία υπέστησαν ελληνικά πληρώματα για το 1974.*

Μέλη πληρώματος	**Κατηγορία πλοίου**				**Σύνολο**
	Μη θανατηφόρα ατυχήματα				
	Φορτηγά	Δεξαμενόπλοια	Επιβατηγά	Λοιπά	
Πλοίαρχοι Α΄	2				2
Αξιωματικοί - Υπαξιωματικοί	17	15	2		34
Κατώτερο προσωπικό	43	16	10	14	83
Διάφοροι (δόκιμοι κ.α.)	1				1
	Θανατηφόρα ατυχήματα				
Πλοίαρχοι Α΄		4			4
Αξιωματικοί - Υπαξιωματικοί	7	12			19
Κατώτερο προσωπικό	14	21	11		46

Πηγή: ΕΣΥΕ, «Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας του έτους 1974», Βλ. Πίνακα 58.Β, σελ. 129.

Σύμφωνα με τον Πίνακα 3.1., τα περισσότερα ατυχήματα, θανατηφόρα και μη, πραγματοποιήθηκαν στα φορτηγά πλοία, καθώς αποτελούσαν τον κυρίαρχο τύπο πλοίου της ελληνικής ναυτιλίας και αφορούσαν όλα τα μέλη του πληρώματος. Παρόλο που τα περισσότερα ατυχήματα Ελλήνων ναυτικών έχουν συμβεί σε φορτηγά πλοία γενικού φορτίου, το ποσοστό των θανατηφόρων ατυχημάτων σε δεξαμενόπλοια είναι σαφώς υψηλότερα, αριθμώντας συνολικά 83 εργατικά ατυχήματα ναυτικών εκ των οποίων τα 46 ήταν θανατηφόρα.

Στην περίοδο των 25 χρόνων από το τέλος του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου σημειώθηκε επέκταση και βελτίωση της λειτουργίας των κυριότερων λιμανιών, ωστόσο, το δεξαμενόπλοιο αποτελούσε για τους Έλληνες ένα νέο, τεχνολογικά προηγμένο πλοίο που απαιτούσε ιδιαίτερο χειρισμό. Όπως προανέφερα, τα αίτια των ατυχημάτων αποδίδονταν κατά βάση στον λανθασμένο χειρισμό προσάραξης και φορτοεκφόρτωσης, στο μεγάλο μέγεθος τους και στο γεγονός ότι το κόστος συντήρησης των ελληνικών δεξαμενόπλοιων ήταν εξαιρετικά υψηλό.

Πέραν των ατυχημάτων, οι ναυτικοί προσβάλλονταν από πλήθος ασθενειών που σχετίζονταν με τις συνθήκες εργασίας και με την διάδοση σεξουαλικώς μεταδιδόμενων νοσημάτων. Το διάστημα 1939 έως 1943, οι κορυφαίες ασθένειες που έπληττταν το ναυτεργατικό δυναμικό ήταν η φυματίωση, η ισχαιμική καρδιακή νόσος και το έμφραγμα του μυοκαρδίου. Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, προκειμένου να περιθάλψει τους φθισικούς ναυτεργάτες προχώρησε στην κατασκευή σανατορίων

και στην καταβολή μηνιαίου επιδόματος. Σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες της Διεύθυνσης Εμπορικού Ναυτικού και του Οίκου του Ναύτου ίδρυσαν το «Διεθνές Γραφείο Δημόσιας Υγιεινής» στην Αίγυπτο και στην Ιαπωνία για την θεραπεία της φυματίωσης και άλλων παθήσεων, όπως η αδενοπάθεια.[165]

Το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας εν μέσω πολέμου διέθεσε από τα κεφάλαια του ΝΑΤ και των δύο «Ταμείων Πρόνοιας» δάνειο 60 εκατομμύρια δραχμών με τόκο 6% στον Οίκο του Ναύτου, για την χορήγηση εφάπαξ αποζημίωσης, αντί μηνιαίου επιδόματος, για τη θεραπεία των φυματικών ναυτεργατών αλλά και προς τους ανάπηρους της ναυτικής υπηρεσίας.[166] Το ΝΑΤ σημείωσε σημαντικό έλλειμμα κατά τη μεταπολεμική περίοδο και το 1954 αδυνατούσε να φροντίσει τους 549 μόνιμους φυματικούς ναυτικούς. Κατόπιν εγκρίσεως του Β.Δ. στις 14.11.1951 «περί προστασίας κατά της ασθένειας των ναυτικών», ο Οίκος του Ναύτου κατέβαλε κατά τα έτη 1954-1955, εκτός του κεφαλαίου προστασίας, αποθεματικό κεφάλαιο ανεργίας 11.989.324.85 δραχμών, κατά 14 φορές ανώτερο του αποθεματικού του 1930. Ωστόσο, σημαντικότερη υπήρξε το 1964 η αναγνώριση πως η κατάσταση της υγείας των φυματικών ναυτικών συνδεόταν με τις συνθήκες εργασίας και τους τους χορηγήθηκε σύνταξη πλήρους εικοσιπενταετίας, ανεξαρτήτως χρόνου προϋπηρεσίας.[167]

Μέχρι την εφαρμογή της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας (2009), η οποία προβλέπει την υποχρεωτική παρουσία καταρτισμένου ιατρού σε ποντοπόρα πλοία με μεταφορική ικανότητα άνω των 100 ατόμων, η οργάνωση και η παροχή ιατρικής υπηρεσίας στο πλοίο εξαρτιόνταν εξολοκλήρου από τον πλοίαρχο. Σε περίπτωση εμφάνισης συμπτωμάτων ασθενείας, ακολουθούσαν τα μέτρα νοσηλείας που όριζε ο ιατρικός οδηγός και στη συνέχεια «απομόνωναν» τον ασθενή μέχρι να δέσουν σε λιμάνι ή σε αγκυροβόλιο. Ο ασθενής δικαιούταν συνεχή παροχή τροφής και

[165]Οι αρμόδιες υπηρεσίες της ΔΕΝ και ο Οίκου του Ναύτου πρότειναν τη σύσταση κεφαλαίου για τους φυματικούς ασθενείς και για τη θεραπεία άλλων παθήσεων όπως αδενοπάθεια, τα οποία οι ξένες ασφαλιστικές εταιρείες λόγω ψευδών αιτήσεων αρνήθηκαν να καταβάλλουν. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά «Η ίδρυση σανατορίου των ναυτιλλομένων» *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 191, 01.12.1938 σελ. 221-222.

[166]Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τους φυματικούς ναυτικούς, βλ. ενδεικτικά «Υπέρ των φυματικών εργατών θαλάσσης*», Ναυτικά Χρονικά*, τ. 194, 15.01.1939, σελ. 22.

[167]«Το νέο σχέδιο νόμου περί ΝΑΤ», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 709/468, 15.12.1964,, σελ. 9 και «Η Κοινωνική πρόνοια δια τον ναυτικόν, 1931-1956», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.01.1957, σελ. 85.

ροφημάτων ενώ δεν ασκούσε τις εργασιακές του υποχρεώσεις μέχρι την πλήρη ανάρρωσή του.[168]

Σε περιστατικά ασθενείας 800 ναυτικών που καταγράφηκαν το διάστημα 1953 - 1954, παρατηρήθηκε αύξηση των παθολογικών ασθενειών, εκ των οποίων οι κυριότερες ήταν η καρδιοπάθεια, οι οξείες λοιμώξεις του αναπνευστικού συστήματος, με κύρια τη βρογχίτιδα), του γαστρεντερικού σωλήνα και του δέρματος.[169] Οι παθολογικές παθήσεις αποτελούσαν το 38,56% του συνόλου των περιπτώσεων με τις υπόλοιπες περιπτώσεις να αφορούν σε τραυματισμούς κατά 18,1%, ρευματισμούς και ισχιαλγίες κατά 11,4%, ενώ το 10,75% αφορά σε σκωληκοειδίτιδα και στομαχικές παθήσεις. Σε ποσοστό μικρότερο του 10% αναφέρονται παθήσεις όπως η κήλη, οι αμοιβάδες (8,4%), η αμυγδαλίτιδα και η νόσος του αφθώδους πυρετού (4,6%) και τέλος, οι παθήσεις των νεφρών (3,5%).[170]

Ωστόσο, υπήρχαν και παθήσεις που δεν σχετίζονταν με τις συνθήκες εργασίας στο πλοίο, αλλά ήταν αποτέλεσμα της συνέπειας των ανικανοποίητων σεξουαλικών και συναισθηματικών αναγκών των ναυτικών, ιδιαίτερα μετά από υπερωκεάνια ταξίδια μεγάλης διάρκειας.[171] Τα μέλη του πληρώματος συχνά επιδίωκαν στο πρώτο λιμάνι προορισμού την ικανοποίηση των αναγκών τους και μερικοί εκ των οποίων εκτέθηκαν σε σεξουαλικά μεταδιδόμενα νοσήματα. Μερικές από τις ασθένειες που καταγράφηκαν είναι η βλεννόρροια, η ηπατίτιδα Β, η σύφιλη, το AIDS, αλλά και η ψώρα, τα χλαμύδια και η μυκητίαση. Ιδρύθηκαν εννιά κέντρα δωρεάν θεραπείας αφροδίσιων νοσημάτων και ειδικά υγειονομικά κέντρα για τους ναυτικούς, ωστόσο, μόνο το 1961 επήλθε ύφεση, λόγω του παγκόσμιου αγώνα ενάντια στα αφροδίσια νοσήματα.[172]

Η προστασία των ναυτικών από ασθένειες ενισχύθηκε με την υιοθέτηση διεθνών διατάξεων αλλά και μέσω της μέριμνας του Οίκου Ναύτου. Ο Οίκος παρείχε ιατροφαρμακευτική και νοσοκομειακή περίθαλψη σε ναυτικούς που εργάζονται σε πλοία ελληνικών συμφερόντων, εφόσον ο πλοιοκτήτης δεν μπορούσε ή δεν ήθελε να

---

[168]«Περί εξόδου των φυματικών εργατών θαλάσσης εκ της ειδικής προστασίας», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 637/396, 15.12. 1961, σελ. 17.

[169]Alexander Hutchison «Incapacitating sickness among merchant seamen», στο *The Lancet*, Glasgow, 01/1943, σελ. 741-2,746., διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/29929458/Incapacitating_Sickness_Among_Merchant_Seamen, (τ.π. 11.11.2019).

[170]«Η ασθένεια εις τα πληρώματα», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 498/257, 01.03.1956, σελ. 2

[171]Vilhelm Aubert and Oddvar Arner, "On the Social Structure of the Ship", ό.π., σελ. 206.

[172]«Δια τους πάσχοντας εργάτας θαλάσσης», ό.π., σελ. 19 και «Τα πορίσματα της Επιτροπής Υγείας των Ναυτικών, τα αντιμετωπιζόμενα εις παγκόσμιον κλίμακα προβλήματα», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 637/396, 15.12.1961, σελ. 17.

αναλάβει τις ευθύνες του. Το μέτρο της υποχρεωτικής ιατρικής εξέτασης των ναυτικών, έστω και μόνο των κατώτερων πληρωμάτων, μείωνε σημαντικά τα έξοδα νοσηλείας των εφοπλιστών αλλά βοηθούσε και στην πρόληψη της μετάδοσης των ασθενειών.

3.3. Διεθνή πρότυπα εργασίας για την ασφάλεια των ναυτικών

Το περιορισμένο περιβάλλον εργασίας και διαβίωσης, τα αυστηρά χρονοδιαγράμματα εργασίας, η κακή διατροφή και η έλλειψη σωματικής άσκησης αυξάνουν τις πιθανότητες να επιφέρουν σημαντικές συνέπειες στην φυσιολογία και την ψυχολογία των ναυτικών. Η σκληρή και δύσκολη διαβίωση πάνω στο πλοίο δεν συνδέεται μόνο με τις νέες συνθήκες εργασίας, τον μικρό και αποξενωμένο χώρο, τη συμβίωση άγνωστων μεταξύ τους ανθρώπων. Οι ναυτικοί ζουν σε ένα ιδιαίτερα ασταθές εργασιακό περιβάλλον, όπου από τη μία στιγμή στην άλλη έρχονται αντιμέτωποι με αντιξοότητες, θαλάσσιους κινδύνους και ναυτικά ατυχήματα.[173]

Το ναυτεργατικό δυναμικό διοχετεύονταν σε μια μεγάλη και απρόσωπη αγορά εργασίας και σε ένα εξαιρετικά ανασφαλές και ανθυγιεινό εργασιακό περιβάλλον που χαρακτηριζόταν από διαρκή πίεση. Μέχρι και τις πρώτες δεκαετίες του 20ού αιώνα, μόλις το πλοίο σάλπαρε, η υγεία του πληρώματος και οι συνθήκες εργασίας στο πλοίο εξαρτιόταν από την ιδιοσυγκρασία του πλοιάρχου. Η διαδικασία υπογραφής άρθρων συμφωνίας ήταν η πρώιμη, καθιερωμένη μέθοδος προστασίας των ναυτικών από αδικαιολόγητες ποινές και αναγκαστική εργασία. Ο ναυτικός διάβαζε το συμφωνητικό και στη συνέχεια, το συμφωνητικό επικαιροποιούταν με την υπογραφή του πλοιάρχου και ενός υπαλλήλου του Τμήματος Μεταφορών του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.[174]

Η σύσταση ενός νομοθετικού πλαισίου που θα διασφάλιζε την ευημερία και προστασία των ναυτικών από τους κινδύνους που επιφυλάσσει η εργασία στο πλοίο,

---

[173]Yunmei Lu, Yanhong Gao, Zhongbo Cao, Juan Cui, Zhennan Dong, Yaping Tian, Ying Xu, «A study of health effects of long-distance ocean voyages on seamen using a data classification approach», BMC Medical Informatics and Decision Making, 10/2010, σελ.1.2, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/16865063/A_study_of_health_effects_of_long-distance_ocean_voyages_on_seamen_using_a_data_classification_approach, (τ.π.01.09.2019).

[174]I.Theotokas, I. Tsamourgelis, M. Progoulaki, E.Tsagari, "South-Asian seafarers on board Greek-owned ships: Organisational, managerial and cultural issues" 2nd International Conference of EU – East and South Asia Trade, Investment, Logistics and E-Business, Χίος, Ελλάδα, 2006, σελ.346, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/9740635/South-Asian_Seafarers_on_board_Greek-owned_Ships_Organizational_Managerial_and_Cultural_issues, (τ.π.13.08.19).

καθυστέρησε αρκετά. Η διεθνής κοινότητα έστρεψε για πρώτη φορά την προσοχή της στο εργασιακό καθεστώς μετά τη λήξη του Πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, πρωτίστως για την αναγκαία ρύθμιση της εργασίας στη βαριά βιομηχανία και δευτερευόντως, ως συνέπεια της άνθησης της σωματειακής και συνδικαλιστικής οργάνωσης των ναυτεργατών.[175]

Η πρώτη απόπειρα πραγματοποιήθηκε το 1919, με τη σύσταση της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO), ως μέρος της Συνθήκης των Βερσαλλιών, η οποία επικύρωσε διεθνείς συμβάσεις που σχετίζονται με τις συνθήκες εργασίας, την κοινωνική ασφάλιση και τις συντάξεις. Ωστόσο, δεν τέθηκαν σε ισχύ και από το 1929 μέχρι και το 1958, ένας τραυματισμένος ναυτικός μπορούσε να μηνύσει τον εργοδότη του για εργατικό ατύχημα που οφείλεται σε αμέλεια μόνο βάσει του ομοσπονδιακού εμπορικού νόμου του γερουσιαστή Wesley Jones.[176]

Η επιτακτική ανάγκη θέσπισης διεθνών προτύπων εργασίας επανήλθε το 1948, υπό τη μορφή διεθνών οργανισμών και συμβάσεων. Οι μεταπολεμικές μεικτές οικονομίες οικοδόμησαν ένα κράτος κοινωνικής πρόνοιας εγκαινιάζοντας την ελεύθερη συνεργασία με τα εργατικά συνδικάτα και τις εργοδοτικές οργανώσεις προκειμένου να αποφύγουν τη μόνιμη αντιπαράθεση με τους εργάτες θαλάσσης για τις μισθολογικές απολαβές και την κοινωνική ασφάλιση.[177] Η ομοσπονδιακή ρύθμιση των Ηνωμένων Πολιτειών «για την υγεία και την ασφάλεια των εργαζομένων στο τομέα εξόρυξης άνθρακα» (Federal Coal Mine Health and Safety Act), περιλάμβανε μια σειρά μέτρων για την ασφάλεια των εργαζομένων σε ορυχεία, στο σιδηρόδρομο και στα εμπορικά πλοία, αναγνωρίζοντας τους για πρώτη φορά ως τον «πιο πολύτιμο πόρο».[178]

---

[175]Τα διεθνή πρότυπα της ILO αφορούν μέχρι και σήμερα πτυχές της εργασίας και καθορίζουν τις ελάχιστες απαιτήσεις για την εργασία σε ένα πλοίο. Ρυθμίζουν τις συνθήκες εργασίας (ώρες εργασίας και ανάπαυσης, μισθοί, επαναπατρισμός, καταλύματα, χώροι αναψυχής, τρόφιμα, ασφάλεια και προστασία της εργασίας. Επιπλέον, ασχολούνται με τη κοινωνική ασφάλιση και τις συντάξεις των ναυτικών καθώς και την καθιέρωση ενός διεθνώς αναγνωρισμένου εγγράφου για τους ναυτικούς (έγγραφο ταυτότητας των ναυτικών). Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το (Hours of Work (Industry) Convention (N.1) και τον ρόλο της ILO, βλ. ενδεικτικά στο https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm, (τ.π. 29.10.19)

[176]Hunt and Associates, «Negligence Claims under the Jones Act, An Injured Seaman's Rights under Admiralty Law», διαθέσιμο στο https://www.scribd.com/document/256045605/An-Injured-Seaman-s-Rights-Under-Admiralty-Law, 2015, σελ. 595-596.

[177]Fink, Leon, *Sweatshops at Sea (…)*, ό.π. σελ. 81.

[178]Η ομοσπονδιακή ρύθμιση των Ηνωμένων Πολιτειών περιλάμβανε επίσης ειδικές διατάξεις για την ανάπτυξη βελτιωμένων υποχρεωτικών προτύπων υγείας και ασφάλειας και παρείχε αποζημίωση στους ανθρακωρύχους με προοδευτική αναπνευστική πάθηση που προκλήθηκε από την εισπνοή πνευμονοκονίασης. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά στο Lawrence M. Friedman, *American Law in the 20th Century*, Yale University Press, Λονδίνο, σελ. 2004.

Το 1948 θεσπίστηκε ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (ΙΜΟ), ο οποίος έθεσε σε ισχύ μερικές από τις σημαντικότερες συμβάσεις που σχετίζονται με τη βελτίωση της ασφάλειας στη διεθνή ναυτιλία, την απόδοση ευθυνών και την καταβολή αποζημιώσεων σε περιπτώσεις ναυτιλιακών ατυχημάτων.[179] Δύο από τις σημαντικότερες προαναφερθείσες συμβάσεις που σχετίζονται με το ανθρώπινο στοιχείο και την βελτίωση της έρευνας και της διάσωσης ναυτικών είναι η «Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ζωής στη Θάλασσα» (SOLAS) του 1960 και ο «Διεθνής Οργανισμός Κινητών Δορυφόρων» (IMSO) του 1970.[180] Οι διεθνείς συμβάσεις της ΙΜΟ κυρώθηκαν με τις διατάξεις του «Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου» το 1958, τη σύμβαση «περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση, 1974» το 1979 και με την υπ' αριθμό 147 Διεθνή σύμβαση εργασίας «περί ελαχίστων επιπέδων ασφαλείας των Εμπορικών πλοίων» το 1979.[181]

Η αυξημένη παραγωγή και θέσπιση διεθνών προτύπων εργασίας υπό την αιγίδα του Οργανισμού Ηνωμένων Εθνών (ΟΗΕ), μπορεί να ερμηνευτεί αρχικά υπό το πρίσμα της ευρύτερης προσπάθειας πολιτικής και οικονομικής ενοποίησης της Δύσης κατά την περίοδο 1951-2001. Το πρώτο βήμα έγινε τον Μάρτιο του 1947, με την εξαγγελία του «Δόγματος Τρούμαν» και ακολούθησε, πάλι με πρωτοβουλία των Ηνωμένων Πολιτειών, με την υπογραφή της Βορειοατλαντικής Συμμαχίας (ΝΑΤΟ), που είχε ως σκοπό τη συνεργασία και την προώθηση κοινών συμφερόντων. Το τρίτο βήμα υλοποιήθηκε με την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινοπραξίας Άνθρακα και Χάλυβα (ΕΚΑΧ) το 1951, τα μέλη της οποίας ίδρυσαν την Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα (ΕΟΚ), υπερασπιζόμενοι εκτός των άλλων τη φιλελευθεροποίηση των συναλλαγών και την εφαρμογή ενιαίων εξωτερικών δασμών.[182]

---

[179]Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με ILO, βλ. ενδεικτικά στο Martin Stopford, *Maritime Economics*, second edition, Routledge, London, 1997, σελ. .443 και στο http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx, (τ.π. 16/11/2019).

[180]Στο ίδιο, 447 και στην επίσημη ιστοσελίδα της ΙΜΟ, http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.

[181]Για τη κύρωση των Διεθνών συμβάσεων της ΙΜΟ, βλ. ενδεικτικά «Περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, Ν. 3816, τ. Α΄, αρ. φ. 32., 28.02.1958 και «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974», Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, , τ. Α΄, αρ. φ. 167, 25.07.1979.

[182]Το 1957 υπογράφτηκε στη Ρώμη από τις χώρες της ΕΚΑΧ η συνθήκη ίδρυσης της. Η ένταξη της Ελλάδας στο ΝΑΤΟ ήταν άρρηκτα συνυφασμένη με το δυτικό προσανατολισμό της χώρας και τη μετέπειτα ευρωπαϊκή της ενσωμάτωση. Το ελληνικό κοινοβούλιο επικύρωσε τη συμφωνία ένταξης στο ΝΑΤΟ στις 18 Φεβρουαρίου 1952. Από το τέλος του εμφυλίου πολέμου και με δεδομένη τη μείωση των στρατιωτικών δαπανών, στα πλαίσια του αμερικανικού αναπτυξιακού προγράμματος, η Ελλάδα στράφηκε στους ευρωπαϊκούς της εταίρους για περαιτέρω στρατιωτική ενίσχυση. Για περισσότερα βλ. ενδεικτικά Ivan T. Berend, *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20ού αιώνα (…)*, ό.π., σελ. 277.

Κοινό στοιχείο στη σύσταση υπερεθνικών οργανισμών και διεθνών προτύπων εργασίας υπό την εποπτεία του Ο.Η.Ε., υπήρξε η κυριαρχία των Ηνωμένων Πολιτειών και η ευθυγράμμιση του μέλλοντος της διεθνής ναυτιλιακής βιομηχανίας με την εξωτερική πολιτική τους. Η λήξη του Δεύτερου Παγκοσμίου Πολέμου σηματοδότησε τη διάλυση του αποικιακού συστήματος και την ταυτόχρονη έναρξη του Ψυχρού Πολέμου, έτσι, προσθέτοντας ακόμα ένα πεδίο ανταγωνισμού στις ήδη τεταμένες διεθνείς σχέσεις, αυτό της ναυτιλιακής βιομηχανίας.

Επίλογος

Η κοινωνική οργάνωση του πλοίου και η περιπλοκότητα της ναυτικής εργασίας αναφορικά με την εργασία και τη διαβίωση των ναυτικών στα πλοία αυξήθηκε με την επικράτηση των ατμόπλοιων και με την αύξηση της ελληνόκτητης χωρητικότητας. Οι τοπικοί και συγγενικοί δεσμοί του πληρώματος με τον πλοίαρχο ή και τον πλοιοκτήτη, που συνεπαγόταν από την κοινή τους καταγωγή, επηρέαζε καθοριστικά το είδος και το περιεχόμενο της εργασιακής τους σχέσης. Πλέον, με την αύξηση της οργανικής σύνθεση του πληρώματος και της βιομηχανοποίησης της εργασίας, οι πατερναλιστικές σχέσεις μεταξύ των ναυτικών και των πλοιοκτητών ήταν ισχνές ενώ αυξήθηκαν οι φορείς εποπτείας.

Η διάκριση του πληρώματος με βάση την βαθμίδα ιεράρχησης και την εξειδίκευση, δημιούργησε έκρηξη των κοινωνικών αντιθέσεων σε όλα τα τμήματα του πλοίου. Τα διαμερίσματα των αξιωματικών καταστρώματος ήταν απομακρυσμένα από αυτά του πληρώματος, ενώ στην τροφοδοσία, την μόνη ευχαρίστηση του πληρώματος μετά την κατανάλωση αλκοόλ, οι αξιωματικοί και οι πλοίαρχοι είχαν πιο πλούσιο γεύμα, περισσότερη ποσότητα κατανάλωσης αλκοόλ, ενώ οι περισσότεροι εκ των οποίων δεν εκτελούσαν βάρδιες και χειρωνακτικές εργασίες.

Οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν μια σειρά προβλημάτων που συνδέονται με τις ιδιαίτερες εργασιακές συνθήκες του συγκεκριμένου κλάδου Η αύξηση των ατυχημάτων και των ποσοστών θνησιμότητας εν πλω, σχετίζονται με την είσοδο ενός νέου τμήματος, του προσωπικού μηχανής και με το γεγονός ότι τα ελληνόκτητα δεξαμενόπλοια της περιόδου ήταν παρήλικα και δεν πραγματοποιούσαν συχνά συντήρηση. Πέραν των ατυχημάτων, οι ναυτικοί πλήττονται από πολλές ασθένειες κατά τη διάρκεια εργασιών στο πλοίο αλλά και σε μεγάλο ποσοστό από ασθένειες που ελλοχεύουν στα

λιμάνια. Η προστασία των ναυτικών από ασθένειες ενισχύθηκε με την υιοθέτηση διεθνών διατάξεων αλλά και μέσω της μέριμνα του Οίκου Ναύτου.

Επίλογος

Στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν οι όροι ανασυγκρότησης της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας και της ναυτικής εργασίας, αμέσως μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου. Σε ποιο βαθμό η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου στις δεκαετίες του 1950-1970 επηρέασε την αριθμητική εξέλιξη, την ιεραρχική διάρθρωση και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα; Επιπλέον, θα εστιάσουμε αν και σε ποιο βαθμό η εξειδίκευση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η εξέλιξη της τεχνολογίας συνέβαλλε στην ανάδυση ενός νέου στρώματος εργαζομένων μέσω της συστηματοποίησης της ναυτικής εκπαίδευσης στην Ελλάδα. Τέλος, θα μας απασχολήσει πως η αναδιάρθρωση της ελληνόκτητης εμπορικής ναυτιλίας αντανακλάται στην εργασιακή πραγματικότητα εν πλω· τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών στο πλοίο και την επίδραση των διεθνών θεσμικών εξελίξεων στη μεταβολή των συνθηκών αυτών.

Στόχος της εργασίας ήταν η μελέτη της αναδιάρθρωσης της ναυτικής εργασίας κατά την πρώτη μεταπολεμική περίοδο, με έμφαση τις δεκαετίες 1945-1973. Δεδομένου του διεθνούς χαρακτήρα της ναυτιλίας, η ναυτική εργασία επηρεάστηκε από τις κυριότερες μεταβολές που πραγματοποιήθηκαν στο διεθνές εμπόριο και στη διεθνή ναυτιλία από τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου μέχρι το 1973. Η λήξη του πολέμου σηματοδότησε μια νέα εποχή που χαρακτηρίστηκε από την ανάδυση ενός νέου παγκόσμιου οικονομικού συστήματος, υπό την κηδεμονία των Ηνωμένων Πολιτειών, την ανάδειξη του πετρελαίου σε κύριο φορτίο μεταφοράς και κύρια καύσιμη ύλη και την γεωγραφική επέκταση του διεθνούς εμπορίου. Στη διάρκεια της περιόδου που εξετάσαμε, τα βασικά μεγέθη του θαλάσσιου εμπορίου σημείωσαν τεράστια αύξηση, αν και όχι πάντα ακολουθώντας μονοτονική πορεία.

Η αύξηση της χωρητικότητας και η άνοδος του εμπορίου πετρελαίου κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950, υπήρξαν δύο από τους πιο καθοριστικούς παράγοντες της μεταπολεμικής παγκόσμιας οικονομίας. Ναυπηγήθηκαν νέα,

εξειδικευμένα και τεχνολογικά προηγμένα πλοία, όπως τα δεξαμενόπλοια, τα bulk carriers και τα containers, και με τη κρίση της ναυλαγοράς κατά το κλείσιμο της Διώρυγας του Σουέζ εκτόξευσε την χωρητικότητα και αύξησε την ζήτηση για θαλάσσιες μεταφορές.

Αυτή την περίοδο ο ελληνόκτητος στόλος αύξησε την μεταφορική του ικανότητα και αναδείχθηκε σε πρώτη ναυτιλιακή δύναμη παγκοσμίως, με ποσοστό 14,4% επί του παγκόσμιου στόλου και 42,600 εκ. κ.ο.χ. Οι Έλληνες εφοπλιστές του Λονδίνου και της Νέας Υόρκης συγκρότησαν τη μεγαλύτερη ομάδα ανεξάρτητων εφοπλιστών, διοικώντας έναν ανεξάρτητο στόλο ποντοπόρων φορτηγών πλοίων υπό διάφορες σημαίες νηολόγησης,

Για την μεταπολεμική ελληνική οικονομία, η ναυτιλία και οι ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις αποτελούσαν τη δεύτερη σημαντικότερη, μετά τη γεωργία, πηγή συσσώρευσης κεφαλαίου, συνεισφέροντας σε μεγάλο βαθμό στην εγχώρια οικονομική και βιομηχανική ανάπτυξη. Η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου στις δεκαετίες του 1960-1970, επηρέασε την αριθμητική δυναμική και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά του ναυτεργατικού δυναμικού. Το 1966, χρονιά ορόσημο για την ελληνική οικονομία, καθώς 684.145 άνδρες από το σύνολο των 2.502.684 των εργαζομένων. Η εξασφάλιση της απασχόλησης Ελλήνων ναυτικών στην ελληνόκτητη φορτηγό ναυτιλία αποδείχτηκε ιδιαίτερης σημασίας για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αναδείχθηκε σε έναν από τους σημαντικότερους παράγοντες διαμόρφωσης της εθνικής ναυτιλιακής πολιτικής.

Δύο τομείς στους οποίους δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση από το ελληνικό κράτος και από τον νέο εταίρο τις Ηνωμένες Πολιτείες, ήταν η οργάνωση και θεσμοθέτηση της ναυτικής εργασίας, ως απαραίτητου στοιχείου για τον αποτελεσματικό έλεγχο της ναυτιλίας. Η ναυτική εργασία αναδιαρθρώθηκε πλήρως μεταξύ των δεκαετιών 1950-1960, με την αύξηση της σύνθεσης πληρώματος, ως αποτέλεσμα της επικράτησης των δεξαμενόπλοιων με ΜΕΚ, με την επιμόρφωση και εξειδίκευση των πλοιάρχων και των αξιωματικών καταστρώματος και μηχανής. Η λειτουργία ενός πλοίου ως οικονομικής μονάδας και ως ιδιαίτερης κοινωνικής οντότητας, επέβαλε ανέκαθεν βαθμίδες ιεράρχησης μεταξύ του πληρώματος. Όταν όμως οι πατερναλιστικές εργασιακές σχέσεις αντικαταστάθηκαν από καπιταλιστικές, οικονομικές σχέσεις, οι ναυτικοί ζούσαν απομονωμένοι σε ένα βιομηχανικό εργασιακό περιβάλλον υπό την αυστηρή τήρηση της πειθαρχίας και της ιεραρχίας.

Το ναυτεργατικό δυναμικό διοχετεύονταν σε μια μεγάλη, απρόσωπη αγορά εργασίας και σε ένα εξαιρετικά ανασφαλές και ανθυγιεινό εργασιακό περιβάλλον που χαρακτηριζόταν από υψηλή αβεβαιότητα και διαρκή πίεση. Η μείωση του αριθμού των ναυτικών σε περιόδους κρίσης ήταν αποτέλεσμα πολλών παραγόντων που σχετίζονταν με την φύση του επαγγέλματος, τη μείωση του στόλου υπό ελληνική σημαία, την αύξηση σε ευκαιρίες εναλλακτικής απασχόλησης στη ξηρά και στην αλλαγή κοινωνικών προτύπων. Η διαβίωση των ναυτικών στα πλοία, οι συνθήκες διαμονής και η τροφοδοσία φαίνεται πως βελτιώθηκαν με το πέρας του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, λόγω των αντίστοιχων βελτιώσεων που πραγματοποιήθηκαν στο πλοίο, αλλά και ύστερα από την πίεση συνδικαλιστικών οργανώσεων. Ωστόσο, οι βελτιώσεις στη κατασκευή του πλοίου, η επικύρωση διεθνών συμβάσεων πρόσληψης ατυχημάτων και η επιμόρφωση των ναυτικών που χειρίζονταν μηχανήματα και όργανα ναυσιπλοΐας, δεν ήταν αρκετά για να μειώσουν τα μεγάλα σε ποσοστό ναυτικά ατυχήματα και ποσοστά θνησιμότητας.

Οι ναυτικοί αντιμετωπίζουν μια σειρά από κακουχίες που συνδέονταν με τις ιδιαίτερες εργασιακές συνθήκες του συγκεκριμένου κλάδου. Ωστόσο για πολλούς η εργασία στα ατμόπλοια παρείχε πλεονεκτήματα και ανέσεις. Ο εργασιακός χώρος παρείχε εργασία για πάνω από 6 μήνες, επέτρεπε σε κάποιον να συντηρεί την οικογένειά του, ενώ ταυτόχρονα παρείχε το προνόμιο της τακτικής διατροφής και συχνής εξόδου στα λιμάνια σταθμούς. Αρκετοί ήταν αυτοί που επέλεξαν που παρέμειναν στο επάγγελμα μέχρι την ηλικία των 45 με 50, δεδομένου ότι με τις δεξιότητες και την πιστοποίηση των επαγγελματικών τους ικανοτήτων, με διπλώματα και πτυχία, εξασφάλιζαν καλύτερη ιεραρχική και μισθολογική εξέλιξη.

Συνοψίζοντας, στην παρούσα εργασία εξετάστηκαν οι κύριες παράμετροι της ναυτικής εργασίας, οι στις συνθήκες εργασίας στο πλοίο, την εργασιακή ιεραρχία, , τα κοινωνικά χαρακτηριστικά των ναυτικών και την επιμόρφωσή τους. Αρχικά, εξετάστηκαν οι κυριότερες μεταβολές στο διεθνές εμπόριο και στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία, οι οποίες είδαμε ότι καθόρισαν και μετέβαλλαν τη θέση της ελληνόκτητης ναυτιλίας και τον μετασχηματισμό της ναυτικής εργασίας εντός της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας. Στην συνέχεια μελετήθηκαν οι όροι ανασυγκρότησης της ελληνόκτητης φορτηγού ναυτιλίας αμέσως μετά τη λήξη του Β΄ Παγκόσμιου Πολέμου, οι οποίοι καθόρισαν τον μετασχηματισμό της ναυτικής εργασίας. Η οργάνωση της ναυτικής εργασίας από τις ελληνικές κυβερνήσεις και τις Ηνωμένες Πολιτείες, η εξειδίκευση στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών και η

εξέλιξη της τεχνολογίας συνέβαλλε στην ανάδυση ενός νέου στρώματος εργαζομένων και η ανάπτυξη του ελληνόκτητου στόλου στις δεκαετίες του 1950-1970 επηρέασε την αριθμητική εξέλιξη, την ιεραρχική διάρθρωση και τα κοινωνικά χαρακτηριστικά της ναυτικής εργασίας στην Ελλάδα.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα 1.: Κεφάλαιο 3.1. Το κοινό εδεσματολόγιο των πληρωμάτων για τα πλοία χωρητικότητας άνω των 3.000 g.t.

Το κοινό εδεσματολόγιον των πληρωμάτων δια τα άνω των 3,000 τ.γκρος σκάφη.

Το υπό της συσταθήσας ειδικής επιτροπής καταρτισθέν εδεσματολόγιον των πληρωμάτων της φορτηγού Ναυτιλίας (σκάφη 3,000 τ.γκρός και άνω). έχει ως κάτωθι:

Κυριακή - Πρόγευμα: Εντόσθια εκ των εσφαγμένων επί των πλοίων ζώων, πλήν των πνευμόνων, ή δύο αυγά τηγανιτά ή εν αυγό με χοιρομέρι. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Μακαρόνια ροσμπίφ, ή αρνί καπαμά με γαρνιτούρα πατάτες, Γλύκισμα ή κομπόστα. Άρτος. Δείπνον: Ψητό πατάτες φούρνου ή μπριζόλες και σαλάτα. Τέϊον, Άρτος.

Δευτέρα - Πρόγευμα: Σολωμός ή ρέγκα εσοδείας τρεχούσης παραγωγής με έλαιον, λεμόνι ή ξυνό. Ελαίαι. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Σούπα ρύζι αυγολέμονο με κρέας βραστόν και λαδόξυδο πατάτες. Άρτος. Δείπνον: Κρέας γιαχνί με πατάτες ή άλλη εντράδα με χόρτα εποχής ή κονσέρβες. Τέϊον, Άρτος.

Τρίτη - Πρόγευμα: Πόιτζ με γάλα. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Πιλάφι σάλτσα, κρέας με γαρνιτούρα πατάτες, Τέϊον, Άρτος. Δείπνον: Κρέας με χορταρικόν ή στιφάδο χορηγουμένων εις τους κατά τόπους χειμερινούς μήνας με κρόμμυα αναλόγου μεγέθους ή άλλη εντράδα. Τέϊον, Άρτος.

Τετάρτη - Πρόγευμα: Δύο αυγά τηγανιτά, ή κορν μπίφ. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Όσπρια σούπα, σολομός με έλαιον, λεμόνι ή ξυνό. Ελαίαι. Πατάτες σαλάτα. Άρτος. Δείπνον: Ψάρια φούρνου ή βραστά ή τηγανιτά με λαδερό ή σαλάτα. Τέϊον, Άρτος.

Πέμπτη - Πρόγευμα: Εντόσθια εκ των εσφαγμένων επί των πλοίων ζώων, πλήν των πνευμόνων, ή δύο αυγά τηγανιτά ή εν αυγό με χοιρομέρι. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Μακαρόνια με κρέας με γαρνιτούρα πατάτες. Κομπόστα. Άρτος. Δείπνον: Ψητό πατάτες φούρνου ή μπριζόλες και σαλάτα ή λαδερό. Τέϊον, Άρτος.

Παρασκευή - Πρόγευμα: Σαρδέλες του κουτιού, ελαίαι με λαδόξυδον. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Όσπρια σούπα, ψάρι διατηρημένων εις κυτία και εν ελλείψει σολομός με ελαίον λεμόνι ή ξυνό. Ελαίαι. Άρτος. Δείπνον: Ψάρι ως ανωτέρω (Τετάρτη) ή βακαλάος τηγανιτός με σκορδαλιά ή πλακί με χόρτα ή πατάτες. Τέϊον, Άρτος.

Σάββατον - Πρόγευμα: Δύο αυγά τηγανιτά. Τέϊον, Άρτος. Γεύμα: Σούπα πάστα με κρέας βραστόν και λαδόξυδον πατάτες. Άρτος. Δείπνον: Πιλάφι ατζέμ ή κρέας γκιουβέτσι με πάστα. Τέϊον, Άρτος.

Πηγή: «Το κοινό εδεσματολόγιον των πληρωμάτων δια τα άνω των 3.000 τ. γκρος σκάφη», στ. *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 214, 5.11.1939, σελ.6.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Α. ΕΛΛΗΝΙΚΑ

- Berend T. Ivan, *Οικονομική Ιστορία του Ευρωπαϊκού 20ου αιώνα, Τα οικονομικά καθεστώτα από το laissez-faire στην παγκοσμιοποίηση*, Gutenberg , Αθήνα, 2009.
- Θανοπούλου Ε., *Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία. Αλλαγές στον διεθνή καταμερισμό εργασίας στη ναυτιλία. Η θέση του ελληνικού εμπορικού στόλου*, εκδ. Παπαζήση, Αθήνα, 1994.
- Θεοτοκάς Ι. «Η Ελληνόκτητη ναυτιλία 1950-1974: Προϋποθέσεις για μια παγκόσμια κυριαρχία», Ιστορία του Νέου Ελληνισμού, 1770-2000, *Ελληνικά Γράμματα*, 9ος τόμος, 2004.
- Καρδάσης Β., *Από του Ιστίου εις τον Ατμόν. Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1858-1914*, Πολιτιστικό Τεχνολογικό Ίδρυμα ΕΤΒΑ, Αθήνα, 1993.
- Μεταξάς Β. Ν., *Η Οικονομική των Σημαιών Ευκολίας*, Παπαζήση, Αθήνα, 1985.
- Σκουντής Βασίλης, *Ναυτική εργασία και ελληνικό κράτος: τάσεις εκσυγχρονισμού στο μεσοπόλεμο*, (διδακτορική διατριβή), Ιόνιο Πανεπιστήμιο, 2019, http://thesis.ekt.gr/thesisBookReader/id/45465#page/258/mode/2up
- Χαρλαύτη Τ., «Ο Ελληνικός στόλος, Η ταραγμένη δεκαετία του 1940», στο Βασίλης Παναγιωτόπουλος (επιμ.), *Ιστορία Νέου Ελληνισμού, 1770-2000*, τομ.8, Ελληνικά Γράμματα, Αθήνα, 2003.
- Χαρλαύτη Τζ. (επιμ.), *Ιστορία και Ναυτιλία, 16ος – 20ος αιώνας*, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2005.
- Χαρλαύτη Τζ., *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας, 19ος-20ος*, Νεφέλη , Αθήνα, 200.1
- Χαρλαύτη Τζελίνα, Θανοπούλου Ελένη, Θεοτοκάς Ιωάννης, *Το παρόν και το μέλλον της ελληνικής ναυτιλίας*, Γραφείο Οικονομικών Μελετών, Μελέτες, Αρ. 10, Αθήνα, Ακαδημία Αθηνών, 2009.

- Χλωμούδης Κωνσταντίνος, *Η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, 1910-1939, Συνύπαρξη διαφορετικών τρόπων παραγωγής*, (Διδακτορική διατριβή), Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, Θεσσαλονίκη, 1991.
- Sager Eric, «Ατμόπλοια του 19ου αιώνα, ένας βιομηχανικός εργασιακός χώρος», στο Τζελίνα Χαρλαύτη (επιμ.), *Ιστορία κα Ναυτιλία*, 16ος-20ος αιώνας, Αλεξάνδρεια, Αθήνα, 2005.

Β. ΞΕΝΟΓΛΩΣΣΑ

- Aubert Vilhelm and Arner Oddvar, "On the Social Structure of the Ship", στο *Acta Sociologica*, τ.3, ν.4, Sage Publications Ltd., 1959, διαθέσιμοστο https://www.jstor.org/stable/4193493?read-now=1&seq=2#metadata_info_tab_contents (τ.π. 16.10.2019).
- Corres Alkis John , «Greek Maritime Policy and the Discreet Role of Shipowners' Associations», στο Athanasios A. Pallis (επιμ.), Maritime Transport: The Greek Paradigm, κεφ.7, τομ. 21, 2007.
- Fink Leon , *Sweatshops at sea, merchant seamen in the world's first globalized industry, from 1812 to the present*, The University of North Carolina Press, U.K., 2011.
- Friedman M. Lawrence, *American Law in the 20th Century*, Yale University Press, 2002.
- Godden Christopher, "The Business of War: Reflections on Recent Contributions to the Economic and Business Histories of the First World War", *OECONOMIA*, 6.4.2016, https://journals.openedition.org/oeconomia/2519 (τ.π. 17.12.19)
- Harlaftis G. - Theotokas J., «European family firms in international business: British and Greek tramp shipping firms», Business History, vol. 46, no.2,219-255, Taylor&Francis, 2004.
- Harlaftis G., "Greek Shipowners and State Intervention in the 1940s, A Formal Justification for the Resort to Flags of convenience", International Journal of Maritime History, vol1, no.2, Δεκέμβριος 1989,

- Hossain Ashfaque , “The world of the Sylheti seamen in the Age of Empire, from the late eighteenth century to 1947”, *Journal of Global History*, volume 9, 03 November 2014.
- Hutchison Alexander , “In capacitating sickness among merchant seamen, port boarding medical officer”, *The Lancet* , Glasgow, 1943.
- Kitroeff Alexander, “The Greek seamen’s movement, 1940-44”, Journal of Hellenic Diaspora, VII 1980.
- Lamvik M. Gunnar, *The Filipino Seafarer, A Life between Sacrifice and Shopping*, Department of Social Anthropology, Norwegian University of Science and Technology, 2001.
- Lu Yunmei , Gao Yanhong , Cao Zhongbo, Cui Juan , Dong Zhennan, Tian Yaping , Xu Ying , “A study of health effects of long-distance ocean voyages on seamen using a data classification approach”, BMC Medical Informatics and Decision Making, 10/2010, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/16865063/A_study_of_health_effects_of_long-distance_ocean_voyages_on_seamen_using_a_data_classification_approach, (τ.π.01.09.2019)
- McKay Sonia , Wright Tessa , “Seafarers in a global world: the changing needs of seafarers for advice, support and representation”, Working Lives Research Institute, 09.2006, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/7557986/Seafarers_in_a_global_world_the_changing_needs_of_seafarers_for_advice_support_and_representation?email_work_card=view-paper, (τ.π. 29.01.2020)
- Papachristou A, Stanchev D , Theotokas I., “The role of communication to the retention of seafarers in the profession”, WMU Journal of Maritime Affairs, τ.14, ν.1, 2015.
- Robert Bartłomiejski, “Basic Personality Patterns of Seamen and Their Life Companions in the Light of Social and Professional Conditions”, *Roczniki Socjologii Morskiej*, Polish Academy of Sciences, 2010, Πολωνία, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/4364537/Basic_Personality_Patterns_of_Sea

men_and_Their_Life_Companions_in_the_Light_of_Social_and_Professional_Conditions

- Starkey D. and Harlaftis G, (eds.), *Global Markets: The Internationalization of Sea Transport Industries since 1850s*, Research in Maritime History, no.12, International Maritime Economic History Association, St. John's, Newfoundland, Καναδάς, 1998.
- Stopford M., Maritime Economics, Routledge, 1997.
- Theotokas I., Tsamourgelis I., Progoulaki M. , Tsagari E., "South-Asian seafarers on board Greek-owned ships: Organisational, managerial and cultural issues" 2nd International Conference of EU – East and South Asia Trade, Investment, Logistics and E-Business, Χίος, Ελλάδα, 2006, διαθέσιμο στο https://www.academia.edu/9740635/South-Asian_Seafarers_on_board_Greek-owned_Ships_Organizational_Managerial_and_Cultural_issues, (τ.π.13.08.19).
- Theotokas I «Organizational and managerial patterns of Greek-owned shipping companies and the internationalization process from the post-war period to 1990», στο Starkey D.J. & Harlaftis G., Global Markets: The Internationalization of the Sea Transport Industries since 1850, Research in Maritime History no. 14, Σεντ Τζόουνς, Νέα Γη, 1998,
- Theotokas Ioannis, "The competitiveness of Greek shipping companies in the interwar period, στο Following the Nereids, Sea routes and maritime business, 16th-20th" στο Theotokas Ioannis. - Harlaftis Gelina , *Leadership in World Shipping*, Palgrave Macmillan,nturies, Kerkyra, 2009.
- "The volume of international seaborne trade", Review of maritime transport, 1969, report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development, United Nations Publication, Νέα Υόρκη, 1969.
- "The trend towards bigger ships", Review of maritime transport, 1969, report by the UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development), United Nations Pubication, Νέα Υόρκη, 1969, κεφ.V, παραγρ.64, 30.06.1969.

- Torres de Oliveira Rodrigo , “Handling the ship: rights and duties of masters, mates, seamen and owners of ships in nineteenth-century merchant marine”, *International Journal of Maritime History*, 2014, http://ijh.sagepub.com/content/26/3/587.citation.

.

ΠΗΓΕΣ

Α. ΑΔΗΜΟΣΙΕΥΤΕΣ ΠΗΓΕΣ

- Γενικά Αρχεία του Κράτους (Γ.Α.Κ.), (ADM221.01) Αταξινόμητο Αρχείο Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Διεύθυνση Εκπαίδευσης Ναυτικών (ΔΕΚΝ), Τμήμα Δ΄, Τμήμα Αποδεικτικών Ναυτικής Ικανότητας, (περ. 1948-2011).
- Ψηφιακό αρχείο της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας της Ελλάδος (ΕΣΥΕ):

«Δελτίον Ναυτιλιακής Κινήσεως των Κυριότερων Ελληνικών Λιμένων, 1962-1963», Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ), Πίνακας 13., σελ.140, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Book/GRESYE_02_1801_00028.pdf**,** (τ.π. 01.10.2019).

«Δελτίο στατιστικής εμπορικής ναυτιλίας του έτους 1974», Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ), **Πίνακας 58.Β, σελ. 129, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/Book/GRESYE_02_1801_00063.pdf, (01.10.2019).**

«Τριμηνιαίον στατιστικόν δελτίον Οκτώβριος - Νοέμβριος - Δεκέμβριος 1959 (1959)», Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος (ΕΣΥΕ), τ. Δ, σελ 96, διαθέσιμο στο http://dlib.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/yeararticles?p_topic=10008079&p_cat=10008079&p_catage=1959, (τ.π. 01.10.2019).

Β. ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- (Hours of Work (Industry) Convention (No. 1), Hours of Work (Industry) Convention, ILO, διαθέσιμο στο https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/history/lang--en/index.htm, (τ.π. 29.10.19).
- Hunt and Associates, «Negligence Claims under the Jones Act, An Injured Seaman's Rights under Admiralty Law», διαθέσιμο στο https://www.scribd.com/document/256045605/An-Injured-Seaman-s-Rights-Under-Admiralty-Law, (τ.π. 10.08.19).
- IMO: διαθέσιμο στο http://www.imo.org/en/About/HistoryOfIMO/Pages/Default.aspx, http://www.imo.org/en/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974. (τ.π. 29.10.19).

Γ. ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ - ΕΦΗΜΕΡΙΔΕΣ

Ναυτικά Χρονικά:

- Ι. Νικολαΐδης, «Η ιεραρχία επί των πλοίων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 134, 15/07/1936 «Η περί 8ώρου σύμβασις της Γενεύης», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.171, 2/1/1938.
- Η διαβίωσις επί των τάνκερς», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 171, 15.01.1938.
- «Γαιάνθραξ και πετρέλαιον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 183, 01.08.1938.
- «Νόμος περί Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας της Ύδρας», *Ναυτικά Χρονικά,* τ.183, 01.08.1938.
- «Η ίδρυση σανατορίου των ναυτιλλομένων» *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 191, 01.12.1938.
- «Η εγκατάστασις ψυγείων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.192, 15.12.1938.
- «Αιωνία των η μνήμη!», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 192, 15.12.1938.

- «Δια τους πάσχοντας εργάτας θαλάσσης», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 192, 15.12.1938.
- «Η σύνθεσις εις τα μηχανοκίνητα ιστιοφόρα», *Ναυτικά Χρονικά,* τ.194., 15.01.1939.
- «Υπέρ των φυματικών εργατών θαλάσσης*»,* *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 194, 15.01.1939.
- «Η Έλλειψις των Γαιανθράκων, *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 267/26, 15.7.1946.
- «Νέοι όροι εργασίας των πληρωμάτων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 267/26, 15.07.1946.
- «Τα διαμερίσματα των Λίμπερτυς» *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 279/38,15.01.1947.
- Ξ. Αντωνιάδη, «Δια την ναυτική εκπαίδευση, μια δεκαετία δημιουργικού μόχθου», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 283, 15.03.1947.
- «Αι Ναυτικαί Βιβλιοθήκαι», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 422/181, 1.1.1953.
- «Η ασθένεια εις τα πληρώματα», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 498/257, 01.03.1956.
- Γεωργαντόπουλος Α., «Η Εκπαίδευσης των στελεχών του Ε.Ν.», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 519/278, 15.1.1957.
- «ΟΑ΄ Τεχνικαί Ναυτικαί Σχολαί», *Ναυτικά Χρονικά*, τ.519/278, 15.1.1957.
- «Η Κοινωνική πρόνοια δια τον ναυτικόν, 1931-1956», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.01.1957.
- «Ο Ναυτικός της Χθες και της Σήμερον», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.1.1957.
- «Το ημερολόγιο ενός ναυτεργάτη», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 519/278, 15.01.1957.
- «Η πληθωρική χωρητικότης, ο ναυπηγικός οργασμός της πενταετίας 1956-60, *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 613/372, 15.12.1960.
- «Περί εξόδου των φυματικών εργατών θαλάσσης εκ της ειδικής προστασίας», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 637/396, 15.12. 1961.
- «Τα πορίσματα της Επιτροπής Υγείας των Ναυτικών, τα αντιμετωπιζόμενα εις παγκόσμιον κλίμακα προβλήματα», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 637/396, 15.12.1961.
- Χρήστος Γ. Σιδεράτος, «Μέθοδοι περιορισμού του κινδύνου εκρήξεων επί δεξαμενόπλοιων», *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 685/444, 15/12/1963.
- Χρήστος, Κ. Σιδεράτος, «Ειδική στατιστική, Ατυχήματα κατά το 1965» *Ναυτικά Χρονικά*, τ. 685/444, 15.12.1963.
- Το νέο σχέδιο νόμου περί ΝΑΤ», *Ναυτικά Χρονικά,* τ. 709/468, 15.12.1964.

Εφημερίδα της Κυβερνήσεως της Ελλάδος (Φ.Ε.Κ.)

- «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* (24), τ. Α΄, 27.06.1944
- «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, 06.07.1945, τ. Α΄, αρ. φ. 172
- «Περί Συλλογικών Συμβάσεων εν τη Ναυτική Εργασία», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, 06.07.1945, τ. Α΄, αρ. φ. 172
- «Ποινικός και Πειθαρχικός Κώδικας Εμπορικού Ναυτικού», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* αρ.φ. 83, 11.3.1952, Β.Δ. 6392/1934.
- «Περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού», Ν.Δ. 2687/1953, *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* 317, τ.Α΄, 10.11.1953
- «Περί κυρώσεως Κώδικος Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, Ν. 3816, τ. Α΄, αρ. φ. 32., 28.02.1958
- «Περί εγκρίσεως και θέσεως εις εφαρμογήν Κανονισμού «περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 800 κόρων και άνω», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* 806, τ. 1, αρ. φ. 275, 16.12.1970.
- «Περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 275, 18.12.1970.
- Κανονισμός «περί εργασίας επί των ελληνικών φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητας 800 κόρων και άνω»18.12.1970, *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 275.
- «Περί καθορισμού εδεσματολογίου πληρωμάτων φορτηγών πλοίων ολικής χωρητικότητος 500 κόρων ή 800 τόννων D.W. και άνω», *Εφημερίδα της Κυβερνήσεως*, τ. Β΄, αρ. φ. 108, 05.02.1972.
- «Περί οργανώσεως και λειτουργίας της Δημόσιας Σχολής Εμπορικού Ναυτικού Σωστικών και Πυροσβεστικών Μέσων», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, (Β.Δ. 631/1972), τ. Α΄, αρ. φ. 180, 16.10.1972.
- «Περί ιδρύσεως Κέντρων Επιμορφώσεων Στελεχών Εμπορικού Ναυτικού (ΚΕΣΕΝ)», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, (Ν.Δ 1383/1973), τ. Α΄, αρ. φ. 94., 24.04.1973.

- «Περί Κώδικος Δημόσιου Ναυτικού Δικαίου», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως* (261), τ. Α΄, αρ. φ.974, 03.10.1973.
- Π.Δ. 706/1977 «Περί ενδιαιτήσεως Πλοιάρχου και πληρώματος των Ελληνικών εμπορικών πλοίων» *Φύλλο Εφημερίδας Κυβερνήσεως,* τ. Α΄, *αρ. φ.* 229,1977.
- Π.Δ.382/1978, «Περί συνθέσεως των πληρωμάτων Φορτηγών Πλοίων πάσης κατηγορίας ολικής χωρητικότητας μέχρι 500 κόρων», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 80, 16.05.1978.
- «Περί ασφάλειας της ανθρώπινης ζωής εν θαλάσση 1974», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως*, τ. Α΄, αρ. φ. 167, 25.07.1979.
- Νόμος 2974/2001, «Για τις ώρες εργασίας των ναυτικών και την επάνδρωση των πλοίων», *Φύλλο Εφημερίδας της Κυβερνήσεως,* τ. Α΄,αρ. φ. 293, 31.12.2001.